

# ИНТЕГРИРАН ПЛАН ЗА ГРАДСКО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ НА ГРАД ПЛОВДИВ

*Окончателен проект*



## РАЗДЕЛ I

**ЦЕЛЕВИ И ПРОБЛЕМЕН АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ, ИЗБОР НА ЗОНИ ЗА  
ВЪЗДЕЙСТВИЕ И ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДА ДО 2020 Г.**

*гр. Пловдив, май, 2013 г.*

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.

**ЕКСПЕРТЕН ЕКИП:**

Ръководител на екипа – арх. Белин Моллов

Ключов експерт 1 „Архитект / урбанист“ – арх. Хубена Салджијева;

Ключов експерт 1 „Архитект / урбанист“ – арх. Александър Петрович;

Ключов експерт 2 „Инженер в областта на транспортна – инженерна инфраструктура“ – инж. Гергана Кривошапкива;

Ключов експерт 3 „Инженер-геодезист“ – инж. Димитър Колчев;

Ключов експерт 4 „Ландшафтен архитект“ – Мария Бакалска;

Ключов експерт 5 „Архитект“ – арх. Димитър Костов;

Ключов експерт 5 „Архитект“ – арх. Васил Шилев.

Неключов експерт 1 „Икономист“ – Александър Радков

Неключов експерт 2 „Електро инженер“ - инж. Лъвчо Илиев

Неключов експерт 3 „Инженер ВИК“ - инж. Татяна Щерева

Неключов експерт 4 „ГИС“ – арх. Иван Делчев

Неключов експерт 5 „Работа с общности и връзки с обществеността и медиите“ - Славея Христова

Неключов експерт 6 „Градско възстановяване“ – арх. Веселин Цветанов

Неключов експерт 7 „Жилищна политика и обновяване на многофамилни сгради в режим на етажна собственост“ - арх. Адел Абдул-Хафид Таха Ал Асбахи

Неключов експерт 8 „Инженерна геология“ - инж. Нейко Нейков

Неключов експерт 9 „Структурни фондове на ЕС“ – д-р Петер Хейл

Неключов експерт 10 „Екология“ – Гана Гечева

Неключов експерт 11 „Консултант – методически подход“ – арх. Стефан Стайнов

**СЪДЪРЖАНИЕ**

<b>ЕКСПЕРТЕН ЕКИП:</b> .....	<b>2</b>
<b>СЪДЪРЖАНИЕ</b> .....	<b>3</b>
<b>УВОД</b> .....	<b>5</b>
<b>РАЗДЕЛ I: ЦЕЛЕВИ И ПРОБЛЕМЕН АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ, ИЗБОР НА ЗОНИ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ И ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДА ДО 2020 Г.</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Целеви и проблемен анализ</b> .....	<b>7</b>
1.1. Обща характеристика на града и общината.....	8
1.2. Демографски параметри и политика по човешките ресурси. ....	13
1.3. Икономическо развитие и инвестиционна активност. Секторна и отраслова характеристика на икономическия комплекс на град Пловдив.....	18
1.4. Социална сфера, предоставяне на социални услуги и проблеми на „включването“ на изолирани/маргинални социални групи.....	21
1.5. Културно и историческо наследство .....	25
1.6. Държавно управление, неправителствен сектор, обществен ред и сигурност. ....	35
1.7. Околна среда .....	39
1.8. Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда.....	49
1.9. Жилищен сектор. ....	67
1.10. Транспортна инфраструктура .....	75
1.11. Друга техническа инфраструктура .....	95
1.12. Влияние върху градското развитие на големи инфраструктурни проекти с регионално и национално значение, предвидени за реализация на територията на общината.....	121
1.13. Инвентаризация на актуални проектни идеи, разработени проекти, вкл. такива получили финансиране или реализирани в последно време. ....	123
1.14. Осигуреност на територията с действащи устройствени планове/схеми. ....	124
1.15. Инвентаризация на действащи документи със стратегически характер.....	129
1.16. Роля и въздействие на развитието на града в рамките на общината, както и в контекста на съответния район от ниво 2 като цяло. ....	135
1.17. Географска информационна система .....	141
1.18. SWOT анализ. ....	145
<b>2. Резюме на анализа на настоящата ситуация</b> .....	<b>162</b>
<b>3. Изводи относно наличието на градски територии в неудовлетворително състояние, с негативни тенденции в развитието и/или с нереализиран потенциал, решаването на чиито проблеми изисква интегриран подход</b> .....	<b>168</b>
3.1. Определяне на структурни териториални единици със сходни характеристики.....	168
3.2. Идентифициране на потенциални зони за въздействие .....	169
<b>4. Визия за развитието на града до 2020 г.</b> .....	<b>179</b>
<b>5. Избрани зони за въздействие</b> .....	<b>182</b>
5.1. Общо описание .....	182
5.2. Подробно описание на зоните за въздействие .....	183
<b>РАЗДЕЛ II: ПРЕДВИЖДАНИЯ НА ПЛАНА</b> .....	<b>191</b>
<b>6. Стратегия на плана – обосновка на избраната стратегия, цели</b> .....	<b>191</b>
<b>7. Описание на плана като съвкупност от специфични цели, проекти и действия</b> .....	<b>195</b>
<b>8. Финансово осигуряване реализацията/прилагането на плана, бюджет на плана</b> .....	<b>200</b>
<b>9. Описание на звено/структура/организация за реализацията/прилагането на плана</b> .....	<b>205</b>

10.	Използвани процедури на общественостно/гражданско участие и партньорство при разработването на плана и мерки за осигуряване прозрачност при изпълнението му.....	210
11.	Очаквани резултати от прилагането на плана, вкл. очакван синергичен ефект, положително въздействие в по-широкия обхват на общината, както и в контекста на района от ниво 2 като цяло, позитивно влияние върху хоризонталните въпроси/политики.....	212
12.	Резултати от екологичната оценка и от оценката за съвместимост на ИПГВР (в случай, че е приложимо) и отразяването им в окончателния му вариант .....	214
13.	Програми за реализация на ИПГВР и включените в него зони за въздействие .....	215
13.1.	Програма за реализация на ИПГВР Пловдив в Зона за въздействие с преобладаващо социален характер „Първа градска част” .....	215
13.2.	Програма за реализация на ИПГВР Пловдив в Зона за въздействие с преобладаващо обществени функции „Централна гара” .....	222
13.3.	Програма за реализация на ИПГВР Пловдив в Зона за въздействие с концентрация на икономическа активност „Гладно поле” .....	226
13.4.	Програма за реализация на хоризонтални проекти с общоградско значение, включени в ИПГВР Пловдив .....	230
<b>РАЗДЕЛ III: УПРАВЛЕНИЕ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА/ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА .....</b>		<b>233</b>
14.	Управлението на реализацията/прилагането на плана. ....	233
14.1.	Основни елементи на управлението .....	233
14.2.	Управляващото звено:.....	233
15.	Индикатори за наблюдение и оценка на прилагането на плана.....	235
16.	Обществено участие в наблюдението и оценката на прилагането на плана и оценката на резултатите от прилагането му.....	237
<b>РАЗДЕЛ IV: ПРИЛОЖЕНИЯ .....</b>		<b>238</b>
17.	Подробни устройствени планове на зоните за въздействие .....	238
18.	Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка по чл. 14 или съответно Становище по екологична оценка по чл. 26 (в случай, че е преценено да се извърши ЕО) от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми.....	239
19.	Решение за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие по чл. 18, чл. 20 или съответно Решение за оценка на съвместимостта по чл. 28 (в случай, че е преценено да се извърши ОС) от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони .....	240
20.	Технически задания за разработване на комплексни проекти, включени в програмата за реализация на ИПГВР Пловдив.....	241
20.1.	Процес на разработване на техническите задания за комплексните проекти, включени в програмата за реализация на ИПГВР Пловдив: .....	241
20.2.	Технически задания за проектиране на обекти, включени в ИПГВР на гр. Пловдив в зоната с преобладаващ социален характер.....	242
20.3.	Технически задания за проектиране на обекти, включени в ИПГВР на гр. Пловдив в зоната с преобладаващ обществен характер .....	306
20.4.	Технически задания за проектиране на обекти, включени в ИПГВР на гр. Пловдив в зоната с концентрация на икономическа активност.....	326
<b>ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ: .....</b>		<b>343</b>

## УВОД

Проектът на „Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Пловдив с времеви хоризонт - 2020 г.“, който се осъществява с финансовата подкрепа по Оперативна програма „Регионално Развитие“ 2007-2013 г. по Схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.4-07/2010 е разработен от Консорциум „Пловдив 2020“, състоящ се от дружествата „Велдер Консулт“ ООД, „Булплан“ ООД, „Алтус“ АД, „Ригел 99“ ООД и „Пауна“ ЕООД. Водещ партньор в консорциума е фирма „Велдер Консулт“ ООД.

### **Предпоставки за разработката:**

Основните предпоставки за разработката са: Договор между Община Пловдив (ВЪЗЛОЖИТЕЛ) и Консорциум „Пловдив 2020“ (ИЗПЪЛНИТЕЛ), сключен на 10 август 2012 г. въз основа на проведена открита процедура за възлагане на обществена поръчка; Технически спецификации и описание на поръчката; Методическите насоки за изработване и прилагане на ИПГВР са изготвени през 2008 г. (актуализирани 2010) въз основа на Техническо задание, издадено от Главна дирекция „Програмиране на регионалното развитие“.

### **Нормативно основание за разработката:**

Съгласно разпоредбите на Закона за регионално развитие, разработването на ИПГВР се свързва с прилагането на Оперативната програма „Регионално развитие“, както и на други оперативни програми, финансиращи проекти в градовете. В този смисъл, наличието на влязъл в сила ИПГВР е и условие за усвояване на финансови ресурси от структурните фондове на ЕС по предназначение, във връзка с изпълнението на набелязаните в стратегическата част конкретни проекти. Освен средствата, предоставяни от Европейския съюз, ИПГВР прилага и други възможни финансови механизми за изпълнение на избраните проекти. Същевременно ИПГВР на Пловдив дава възможности за привличане на частни капитали в приоритетни за града проекти, и изграждане на публично-частни партньорства. Изработването и успешното прилагане на ИПГВР допринася пряко за реализацията на дългосрочна визия за икономическо и социално развитие на града.

### **Съгласуваност с общоевропейски, национални, регионални и общински документи:**

ИПГВР на Пловдив е разглеждан като връзка между системата за социално-икономическо планиране и тази за устройствено планиране. Планът съвместява в себе си характерните особености на стратегическото планиране и териториалното устройство, като представлява специфичен инструмент, съдържащ едновременно устройствени планове и финансови програми. По отношение на съгласуваността, в контекста на отсъствие на национална политика за градско възстановяване и развитие, ИПГВР на гр. Пловдив отчита и конкретизира предвижданията и идеите, заложи в пакета от планови документи на общината. ИПГВР на Пловдив се вписва хармонично в цялостната система за планиране на градското развитие на общината и работи в синхрон с другите общински финансови и инвестиционни програми. ИПГВР се съобразява с действащия ОПР на община Пловдив, ОСР на Пловдивска област, както и с РПР на Южния централен район за развитие. Също така той е разработен в добър синхрон както с Националната стратегия за регионално развитие, така и с мерките заложи в проекта на ОП „Регионално развитие“ за периода 2014 - 2020. ИПГВР на Пловдив отчита принципите, застъпени в Националната програма за развитие „България 2020“. В по-широк контекст, ИПГВР следва основните постановки на стратегията „Европа 2020“ и се съобразява с еволюцията на кохезионната политика на Европейския съюз.

### **Подход за изпълнение на поръчката, приложена методология:**

Приложената методология е в съответствие както с изискванията, заложи в утвърдените от МРРБ „Методически насоки за изработване на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие на големите и средните градове“, така и с тези, съдържащи се в Документацията за обществената

поръчка, Възложител на която е община Пловдив. Освен това са включени предложения на експертния екип за оптимизация на зададената от Възложителя рамка за разработване на плана.

#### **Основни постановки на ИПГВР Пловдив**

Интегрираният план за градско възстановяване и развитие на град Пловдив съдържа комплексен набор от интервенции, концентрирани в рамките на специфични зони за въздействие на територията на града. Определените зони са избрани след детайлен многосекторен анализ на състоянието и тенденциите в развитието на града като цяло и на отделни градски територии с различни функционални характеристики. Интегрираният план за градско възстановяване и развитие на град Пловдив предлага три зони на въздействие: “Първа градска част” - зона с преобладаващ социален характер; “Гладно поле” - зона с потенциал за икономическо развитие и “Централна гара” - зона на публични функции с висока обществена значимост. Това са градските територии, които удовлетворяват в най- висока степен зададените от управляващия орган на ОПРР критерии за определяне на зони за въздействие. Всяка една от тези територии концентрира в себе си едновременно сериозни настоящи проблеми и големи потенциали за бъдещо развитие.

Едновременно с това, **настоящият план не ограничава разработването и реализирането на подобни интегрирани интервенции в други, различни от посочените три зони.** Напротив, при успешно изпълнение на заложените проекти, **ИПГВР на гр. Пловдив насърчава мултиплицирането на добрата практика развита в зоните за въздействие.** Това се очаква да стане, като на един междинен етап от реализацията на плана (2016-2017 г.), бъде разработено допълнение към плана, което да предложи следващи по приоритетност зони за въздействие, за които да бъдат разработени и изпълнени проекти в рамките на настоящия планов период (2014-2020/2022 г.). Разработените програми за реализация на плана са така разпредели във времето, че предполагат най-силна концентрация на интервенции около средата на периода (2017 г.), след което натовареността на програмите намалява, създавайки възможности за реализацията на нови проекти в допълнително очертани нови зони за въздействие.

**Планът не ограничава и възможността за реализация на допълнителни проекти,** финансирани по линия на оперативните програми, общинския бюджет, друго публично, смесено или частно финансиране, извън и в зоните за въздействие. В рамките на разглеждания период предстои изпълнението и на много интервенции по линия на ОП, които не са включени в настоящия план, в случаите на възникнала необходимост, при спазване на изискванията за допустимост на финансиране по условията на съответната програма. Набор от такива проекти предстои да бъде включен в разработката на ОПР на общината за 2014-2020 г. Освен това, много предстоящи за реализация проекти ще бъдат обосновани и наложени от неизбежните промени в състоянието и тенденциите в развитието на града, които предстоят през следващите години до 2020 г.

По отношение на средствата, които ОПРР 2014-2020 г. предвижда за обновяване на жилищни сгради, **ИПГВР прави препоръка за приоритетно фокусиране върху жилищния фонд в трите зони за въздействие.** Това може да стане чрез административна подкрепа от страна на експертите от общинската администрация и специално организирани от общината кампании. Община Пловдив следва да проучи възможностите за предоставяне по линия на общинския бюджет на допълнителна финансова помощ за обновяване на жилищните сгради на територията на трите зони.

Философията на настоящия план предполага провеждането на една специфична „червена нишка“ през почти всички предложени за реализация проекти. Това е приоритетното изграждане на инсталации за добив и локално ползване на енергия от ВЕИ. Независимо дали става дума за реконструкция или ново строителство на сгради и съоръжения, ИПГВР на гр. Пловдив насърчава изграждането и експлоатирането на такива системи.

## РАЗДЕЛ I: ЦЕЛЕВИ И ПРОБЛЕМЕН АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ, ИЗБОР НА ЗОНИ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ И ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДА ДО 2020 Г.

### 1. ЦЕЛЕВИ И ПРОБЛЕМЕН АНАЛИЗ

*Целевият и проблемен анализ към «Интегриран план за градско възстановяване и развитие гр. Пловдив»* е в съответствие с Методическите насоки за разработване и прилагане на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие на МРРБ (2010), както със съществуващите регионални и местни стратегически документи. Той проследява съществуващото състояние на средата във всички нейни аспекти, факторите, които влияят върху настъпилите промени и тенденциите в развитието на градските територии, природните и антропогенни компоненти, социалните общности, икономическите и технологичните системи в града. Смисълът на интегрираното планиране е да се анализира състоянието и тенденциите в отделните сектори на планирането и развитието, да се направят изводи за съществуващите връзки между тях и да се набележат цели, приоритети и мерки за ефективно взаимодействие между отделните секторни направления, насочено към резултати и възвръщаемост на вложените ресурси. Анализът съдържа в себе си основната информация, от експертна гледна точка, необходима за избора на конкретните зони за въздействие на ИПГВР на град Пловдив.

*Източници на информация са:* Национален статистически институт (НСИ), Териториално статистическо бюро (ТСБ) гр. Пловдив, Дирекция «Бюро по труда» (ДБТ) гр. Пловдив, планови и стратегически документи на общината, резултати от Преброяването на населението от 2011 г.

Във всички изброени документи на национално, регионално, областно и общинско равнище са проследени онези цели и приоритети, които имат отношение към ИПГВР. Посочени са силните и слабите страни в развитието на отделните подсистеми, свързани със социалното приобщаване, икономическата активност, обитаването, туризма и отдиха, социалния сервиз, културното наследство, околната среда. На базата на това са обобщени силни и слаби страни, възможности и заплахи и са систематизирани изводи за състоянието на градската околна среда в най-широкия смисъл на това понятие. Отговаряйки на техническата спецификация на възложителя и „Методическите насоки за разработване и прилагане на ИПГВР“, разработеният от екипа целеви и проблемен анализ се фокусира върху следните основни области:

- Обща характеристика на града и общината;
- Демографски параметри и политика по човешки ресурси;
- Икономическо развитие и инвестиционна активност;
- Социална сфера и проблеми на включването;
- Културно-историческо наследство;
- Държавно управление, неправителствен сектор, обществен ред и сигурност;
- Околна среда;
- Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда;
- Жилищен сектор;
- Техническа инфраструктура;
- Влияние върху градското развитие на големи инфраструктурни проекти;
- Инвентаризация на актуални проекти;
- Осигуреност на територията с действащи устройствени планове/схеми;
- Роля и въздействие на града в регионалния контекст;

- SWOT анализ.

Мнението на експертния екип на изпълнителя на договора, консорциум „Пловдив 2020“ е, че направените изводи по раздели са изходна позиция за следващите фази на работа, а именно определяне на зоните за въздействие и оценката на предложения в съответствие с предложените от програмата критерии, на които зоните трябва да отговарят.

### 1.1. Обща характеристика на града и общината.

#### 1.1.1. Цел на характеристиката

Тази характеристика има за цел да идентифицира Пловдив – втория по големина и важност град в Република България, и център на агломерационния ареал; да направи обобщено описание на състоянието му и да обозначи проблеми от градско и над градско значение, върху които да се насочи вниманието на ИПГВР – Пловдив. Характеристиката е направена по три основни направления – социално-икономическо, устройствено и екологично състояние, включващи специфични фактори; тя ще насочи към целеви проблемен анализ на състоянието, за да се установи количественото разпределение на факторите по територията във времето и тяхната обвързаност, взаимни влияния и кумулативен ефект, с цел да се очертаят проблемните територии и територии с потенциал за развитие - предмет на интегрирано въздействие през следващите седем години.

#### 1.1.2. Местоположение, граници

Град Пловдив е разположен в Тракийската равнина, заема средишно положение за Южна България, за ЮЦР, за Област Пловдив и за Община Пловдив - административен център на община, област и район за планиране.

Градът представлява едновременно и община, създадена с указ на Държавния съвет през октомври 1987 г., след разпадане на „Селищните системи“, когато са образувани и съседните общини - Марица и Родопи. Землищната граница на гр. Пловдив съвпада с общинската му граница. Площта на землището е 102,0 кв. км. ,а половината от нея е заета от самия град. Населението, по данни от преброяването 2011 г. наброява 338 153 души. Административно градът е разделен на шест района, със следните площи: р-н „Източен „ – 416,4ха; р-н „Западен“ – 538,0ха; р-н“Северен“ -1380,0ха; р-н“Южен“-942,0ха; р-н“Тракия“-890,0ха;р-н“Централен“-824,72ха.

На основание чл. 36, ал. 2 на Закона за административно-териториалното устройство на Република България и във връзка с решение № 710 от 16.10.2003 г. на Министерския съвет за определяне на критерии и показатели за категоризиране на общините, кметствата, районите и населените места в Република България, със Заповед на МРРБ № РД-02-14/ 31.05.2004 г. за община Пловдив е определена I-ва комплексна функционална категория, а за населеното място – I-ви функционален тип; съгласно определенията по ЗУТ, Пловдив е голям град.

Землището на Пловдив граничи със землищата на населени места от IV до VIII функционален тип- Брани поле, Марково, Първенец, Оризаре, Цалапица, Бенковски, Царацово, Труд, Скутаре, Ягодово, Крумово, Брестник от съседните общините Марица и Родопи.

#### 1.1.3. Урбанистично присъствие на Пловдив в ареала

##### Устойчивост на ареала

В частта за „Националния териториално-урбанистичен модел“, заложен в ОПРР, Пловдив е определен като един от шестте големи града в страната, формиращи второ йерархично ниво на градовете-центрове и на *прилежащите към тях агломерации*, конфигурирани на територията на страната. Агломерационните ареали се състоят от градско централно ядро (град) и околните територии, които са част от същия полюс на растеж. Според извършените проучвания, заложен в



НСРР – 2005-2015г. и ОПРР 2007–2013г., определящи териториалния обхват на урбанизираните ареали, в този на Пловдив се включват следните 9 общини: *Пловдив, Асеновград, Куклен, Марица, Първомай, Раковски, Родопи, Садово, Стамболийски*. Представа за мястото на агломерационния ареал на Пловдив в Националния териториално-урбанистичен модел на Република България и съизмеримостта му с агломерационните ареали на останалите 5 големи града в страната дават данните за основните параметри на агломерационните ареали на шестте големи града в България.

Таблица 1: Агломерационни ареали на столицата и големите градове

АГЛОМЕРАЦИОННИ АРЕАЛИ		Територия		Население -2006 г.	
		(кв.км)	% РБ	Жители	% от РБ
Агломерационен ареал на столицата		3908.1	3.52%	1353906	17.54%
Агломерационни ареали на 6 големи града		13094.5	11.80%	1910760	24.75%
1	Пловдив	2821.8	2.54%	575297	7.45%
2	Варна	2275.0	2.05%	416603	5.40%
3	Бургас	3045.2	2.74%	318226	4.12%
4	Русе	543.2	0.49%	175935	2.28%
5	Плевен	2278.0	2.05%	211255	2.74%
6	Стара Загора	2131.3	1.92%	213444	2.77%

Източник: ОПРР

Пловдивския агломерационен ареал граничи с агломерационните ареали на градовете Пазарджик, Смолян, Стара Загора и Карлово.

#### Землище

Поради липса на целенасочено устройствено и икономическо отношение към землището, състоянието му показва дебалансираност в отношението към високо категорийната земеделска земя. От картата по НТП за земеделската земя е видно, че са извършени много промени за неземеделски нужди – за жилищни, производствени, складови дейности. Услугите са представени от няколко търговски обекта. Терените с променен НТП се групират териториално така: за жилищни нужди – хаотично по територията, за производствено-складови и търговски дейности – предимно линейно, двустранно по трасетата на входно-изходните пътища. Липсата на политика за управление на икономическите и урбанистичните процеси и на имотния пазар възпрепятстват ползването на вътрешните резерви на градската територия за сметка на улеснената експанзия на застройки и дейности към извън селищната територия.

#### Други фактори, влияещи на развитието на Пловдив.

От особена важност за развитието на града, общината и региона е централното му разположение спрямо територията на страната и добрите връзки с важни европейските и международни комуникационно-транспортни коридори - № 4, 8, 10. На територията се оформя значим транспортен „сноп“, обединяващ пътен, железопътен и въздушен транспорт, европейски, национални, регионални и локални маршрути.

Върху територията на Пловдив попадат значими обекти на културно-историческото наследство; градът е част от един от важните културни коридори в тази част на Европа. С обособяването на защитените зони по *Натура 2000* на територията на Община Пловдив /гр. Пловдив/ се очертават и важни био коридори и зони с изключително значение за опазване на биоразнообразието и с отношение към съседните територии .

#### 1.1.4. Районо-образуващата роля на гр. Пловдив

Пловдив играе основната роля за формиране на значителни по териториален обхват зони на влияние. Неговата районно образуваща роля е свързана с влиянието на няколко групи фактори:

- благоприятно кръстопътно положение,
- историческо развитие като един от много големите в страната стратегически важни промишлени, търговски, научни, културни и комуникационни центрове.
- според класификацията на европейските градове (по проекта ESPON-1) включването на гр. Пловдив в категорията „европейски град (FUA) с между национално/национално значение“ е извършено на основата на степента на развитие на характерните му функции:
  - функция “Население”, базирана на броя на населението на града - 338 153 д. по данни на НСИ за 2011 г.;
  - функция “Транспорт”; пряко свързана с благоприятното транспортно географско положение;
  - функция “Промишленост”, основаваща се на историческото развитие на гр. Пловдив като един от най-големите промишлени центрове в страната с многоотраслови промишлени производства;
  - функция “Знания”; реализирана в национален и регионален план чрез дейността на 6 висши учебни заведения, 4 колежа, и няколко научно-изследователски институти и центрове за обучение и квалификация;
  - функция “Бизнес”; свързана с дейността на Международен панаир – Пловдив (най-големият панаир в Югоизточна Европа), допълвана с друга значима бизнес инфраструктура – Свободна безмитна зона Пловдив; Бизнес инфраструктура с регионални функции включва още Регионалното митническо управление,
  - функция “Публичен сектор”; характеризираща се с дейността както на около 150 държавни и общински институции, децентрализирана структури на централни ведомства, генерални и почетни консулства на 4 държави, така и на силно развит неправителствен сектор с няколко стотин НПО;
  - функция “Туризм”, свързана с богатото културно-историческо наследство на гр. Пловдив и възможностите за развитие на културен туризъм, бизнес-туризъм и др. форми;

#### 1.1.5. Характеристика по трите основни направления

##### **Социално-икономически**

Характерно за **демографските процеси** е големият брой временно пребиваващи ежедневно (около 17000 души в система труд) и периодично посещаващите града от съседни общини за ползване на социалната инфраструктура от високо ниво (оценени средно на около 60000 души дневно).

Историческа тенденция е обособяването на населението териториално в **етнически групи** (ромска, арменска, еврейска махали), като тези територии са се развили адекватно на етническата култура на преобладаващата група. Тази неравностойност на разпределение на населението е ключова за определяне на проблемни територии за ИПГВР.

**Администрирането и поддържането на обществения ред** и сигурност е неравномерно по територията на града. То е критично в момента за териториите, обитавани от рисковата малцинствена група (ромския етнос); ще бъде критично и при реализация на мащабни проекти, каквито ще бъдат реализациите на зоните за въздействие особено в проблемните територии. Европейските практики показват, че реструктурирането на управлението е ключово в такива случаи.

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

В този смисъл интегрираното планиране следва да отчете тази неравномерност и да включи мерки за нейното преодоляване.

**Икономиката** на града към момента се характеризира с търсене на ясен икономически профил. Липсват икономически клъстери, почти изцяло отсъства туристическата индустрия при наличие на уникални културни и исторически ценности. Икономиката на Пловдив не е обърната към ареала; не използва наличния, традиционен образователен и научен потенциал. Все пак, деклариран е стремеж от страна на общинската управа за интегриране на наличните възможности в преработвателната индустрия с уникалния научен потенциал в аграрните науки и хранителната индустрия в клъстер, включващ и ревитализацията на биотехнологиите и появата на смесени производствени зони.

**Видове собственост** Състоянието и съотношението между различните видове собственост е от важно значение за изпълнимостта на плана и за това, до колко общината може да влияе и да използва икономически лостове за провеждане на крупни и значими мероприятия и инвестиции. Данните от ОУП, 2007г. и от КК на гр. Пловдив-2009 г. сочат: държавна публична – 4,9 % ; държавна – частна – 14,2 % ; общинска – публична – 14,6 % ; общинска частна – 16,2% ; съсобственост- 1,46% ; кооперативна- 1,0 % ; обществени и религиозни организации – 2,2% ; частна – 45,51%. В регулационните граници, четирите основни видове собственост са представени в следното съотношение: най-голям е дялът на общинска – частна (предимно терени, застроени след 60-те години на 20 век с комплексно жилищно строителство), следва частната собственост в по-старите квартали: в р-н Централен - ЦГЧ, Каменица, I гр.ч. и II гр.ч. ; в р-н Южен – части от кв. “ Христо Ботев “, кв. “Въстанически “; в р-н Северен - V-та гр.ч., част от кв. “Гагарин “; почти целите промишлени зони. Общинската публична е следващата по размер – това са повечето терени и обекти за образование, здравеопазване, озеленяване и спорт, гробищните паркове. Държавна – публична: е представена от р. Марица, военни терени, ЖП-ареали.

В сферата на **социалната инфраструктура** са доминиращите места за труд (третичният сектор като цяло включва  $\frac{3}{4}$  от всички заети), като тук са представени всички функции с изключение на тези от най-високото административно ниво. *Разпределението на обектите по територията е неравномерно и това е фактор при определянето на проблемните територии като потенциал за зони за въздействие.* В,, анализ към ОУП-2011, част КОО „се констатира рязко увеличаващата се раждаемост за периода 2004-2011 и съответно увеличеният ръст на учащите се, при наличните 258 448 м2 терени за детски градини, не достигат още 110 400 м2 терени, за да се осигури нужния среден минимален стандарт от 30 м2/дете още днес. Това прави необходимост от нови 18 детски градини още сега. От анализа става ясно, че в особено неблагоприятно положение са Районите Източен и Южен, където недостигът на площи е значителен.

**Културно-историческото наследство** на Пловдив е уникално не само със своето национално, а с европейското и световно значение. Обектите са концентрирани в централната част на града /исторически утвърден през хилядолетията „същински център“/ и са със сложна стратификация, като най-характерното е уникалното присъствие на обекти от различни епохи с хилядолетен диапазон в обща среда. Обекти на КИН могат да се намерят и в останалите части на града- в ЮИЗ „в ЖК „Тракия“, ЖП-гара Филипово, Хълм на младежта, Данов хълм и др. Активната политика на общината последната година за експониране на археологически обекти и тяхната социализация, обвързана с туристическата индустрия, е основа за оценка на тези територии като потенциални зони за въздействие. Следва да се отчете и възможността за развитие на подземни пространства с налични недвижими културни ценности. *Част от уникалното недвижимо културно наследство е изложено на риск от унищожаване, защото попада в територия , населена с роми .*

Пловдив е утвърден **културен център**, със собствен Драматичен театър, Държавен куклен театър, Оперен театър, Филхармония, държавни, частни и общински художествени галерии, певчески и

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

танцови състави. В града има средно и висше музикални училища, училище за сценични кадри, художествено училище. За съжаление, материалната база за повечето художествени дейности не отговаря на съвременните изисквания, а за някои дейности въобще липсва. Художествената самодейност се развива предимно в читалищната база и някои ведомствени клубове. Голям стимул за града и с пряка връзка към дейностите по ИПГВР е подготовката за състезанието Пловдив да спечели титлата ЕСК-2019.

#### **Екологични**

В екологично отношение градът е подложен на редица рискове като потенциална сеизмичност, наводнения, влошаване качеството на подземните води, липсата на достатъчно озеленяване за подобряване на микроклимата, замърсяване на въздуха и водите от антропогенни фактори и други. Чрез ИПГВР, като прилагане на хоризонтална политика спрямо екологията зоните за въздействие ще планират високо качество на средата в рамката на границите си и ще подобрят качествата на средата в по-широк обхват. Особено са влошени параметрите на качеството на въздуха и шумовия фон. Завишеното количество ФПЧ се дължи напоследък на обедняването на населението и използването на твърди горива за отопление през зимата, както и увеличаващия се процент некачествена, неподдържана или отсъстваща зеленина. Градската транспортна система е една от основните заплахи относно качеството на околната среда. Елементите не отговаря на ежедневното им натоварване; конфликти натоварване на средата се зараждат в местата на среща на различните видове транспорт, пътничкопотоците и спирките на МТ не са синхронизирани. В границите на общината попадат терени от „Натура-2000“, които се разпростират в територии на общини от ареала и три защитени територии. Състоянието на зелените площи е лошо, уличното озеленяване постепенно изчезва. В Община Пловдив зелените площи заемат различен процент от територията на шестте района. Това се дължи на неравномерно разположените зелени площи за широко обществено ползване на територията на града. С най-висок процентен дял на зелени площи са район „Централен“, р-н „Тракия“, както и район „Западен“. С най-нисък процентен дял са съответно районите „Източен“ 13 % и „Южен“ 10 %.

#### **Устройствени**

В община Пловдив има само едно компактно ядро, независимо, че градът е функционално обвързан с населените места в съседните общини Марица и Родопи. Първото впечатление за плановата структурна схема на Пловдив е за „кръгово развитие“. То обаче е мощно разсечено от два линеални градообразуващи обекта - река Марица и ЖП-ареала, които разкъсват града на три: северния град, средния и южния. Съвместяването на йерархични функции в града натоварва неравномерно градските територии и с времето показателите на изградеността са се влошили за сметка на територии за озеленяване и социална инфраструктура, а различията в комплексните качества на жизнената среда между съседни територии се е увеличило значително.

Недостиг от територии за транспортно-комуникационни функции и отдиш е драстичен. Една от целите при избор на зони за въздействие е намаляването на тези различия и повишаването на качествата на средата с комплексни мерки – постигане на кумулативен ефект при избягване на монофункционално застрояване с висока плътност.

Жилищният сектор е изключително разнообразен, представен в различни подходи на изграждане – отражение на различни държавни политики – индивидуално парцелно застрояване, комплексно жилищно застрояване, обособени квартали с малцинствено население.

По отношение на транспортно-комуникационната система градските условия не отговарят на увеличаващата се моторизация. Необходима е обвързаност на различните налични видове транспорт с цел обслужване на ареала и развитие на града, което изисква проучване на транспортните територии около Централна гара заедно с двете автогари като потенциална зона за

въздействие. С планирането на транспортната система е предвидено благоприятната растерна улична конфигурация в компакния град да се развие в тангенциална система с четири тангенти, както и да се развие конкурентна система със *скоростен трамвай като релсов гръбнак* на масовия обществен транспорт.

По отношение на *други технически инфраструктури* двата проекта с най-голямо значение за глобално подобряване качествата на средата са интегрираният воден проект и наскоро активираният проект за водоснабдяване на Пловдив и прилежащите общини от каскада „Въча“. Инвестициите на експлоатационните дружества „Сити-газ“, „EVN-България“, „ВиК Пловдив“ ЕООД следват собствената си маркетингова политика, но също имат значение за повишаване качествата на жизнената среда.

Пловдивската община е периферна спрямо няколко големи инфраструктурни проекта с национално значение като са магистрала „Тракия“, реконструкцията на ЖП линия Крумово-Свиленград, Интермодален терминал на ЮЦР, летище Пловдив, транспортният коридор Гърция – Смолян – Пловдив – река Дунав, каскада „Доспат-Въча“, източната дъга на околоръстно шосе. Тези проекти, макар и в териториалната периферия, имат отражение върху функционирането на града, засилват връзката му с ареала и се отчитат като параметри при оценката на качеството на средата.

#### 1.1.6. Основни изводи

Липсата на икономически профил, особено в периода на икономически спад, комбинирана с прекомерна и едностранчива урбанизация предимно в жилищния сектор, създават кумулативен негативен ефект – липсват ресурси за комплексна среда, а самата изградена среда не е осигурила резерви за комплексното си развитие – липсват детски градини, атракции, места за отдих, паркове, а при инцидентното масово застрояване е игнорирана почти напълно екологията. Това увеличава различията в стандарта на средата, които в някои райони са драстични – като кв. „Столипиново“, например. Това засилва условията за маргинализация на големи групи от населението освен икономически и по отношение на градската среда. Същевременно в някои територии се натрупва потенциал в резултат на провежданата активна политика по опазване на културно-историческите ценности, което е фактор за развитие на туристическа индустрия. Съчетано с транспортно-комуникационната стратегия, новата организация на движението и паркирането, намеренията за публично-частно партньорство, стремежът за интегриране на разнородните видове транспорт и подобряването на инфраструктурата се очертават територии, подходящи за зони за публични функции с висока обществена значимост и такива, подходящи за зони с потенциал за икономическо развитие.

#### 1.2. Демографски параметри и политика по човешките ресурси.

Предмет на аналитичните проучвания за демографското състояние, включени в Целевия и проблеман анализ на ИПГВР на гр. Пловдив са:

- Характеристика и оценка на състоянието и настъпилите промени в количествените параметри на населението за периода 2007 – 2011 г. – брой на населението, естественото и механичното му движение
- Измененията в качествените характеристики на населението – възрастова, образователна, етническа и др. структури на населението;
- Промените в икономическата характеристика на населението – активно население, работна сила и др.

- Разкриване на териториалните различия по някои от демографските показатели (основно по административни райони на града), които ще подпомогнат проучванията по определяне на зоните за целево въздействие

### **1.2.1. Количествени параметри на населението**

#### **Брой на населението**

Основният демографски показател, характеризиращ населението е неговият брой. По данни от преброяването на населението през 2011 г. в гр. Пловдив живеят 338153 д. По този показател градът заема второ място – след столицата София. Като резултат от влиянието на редица фактори с икономически, социален, психологически и др. и за гр. Пловдив е характерна тенденция за намаляване на броя на населението, характерна за почти всички градове в страната. В периода между двете последни преброявания на населението (2001-2011 г.) броят на населението на гр. Пловдив намалява от 338224 д. на 331796 д., и ли с 6428 д. Това е около 6% по-малко от равнището през 2001 г.

По административни райони, най-добре населени са район Централен (22,1%) и Южен (21,3%), а най-слабо – район Южен - с около 11,2% от населението на гр. Пловдив.

#### **Естествен прираст на населението**

Броят на населението е резултат от влиянието на естественото и механичното му движение. Естественият прираст е резултативна величина от раждаемостта и смъртността на населението. Данните за последните няколко години показват, че както раждаемостта, така и смъртността са с неблагоприятни показатели, които пораждаат сериозния демографски проблем за естественото възпроизводство на населението. Макар, че тенденцията в развитието на разглежданите демографски показатели за последните 5 години да е положителна, естественият прираст е твърде нисък. Коефициентът на раждаемост през 2007 е 11,0‰, а през 2010 г. – 11,5‰. В същото време е налице намаляване на коефициента на смъртност – от 11,3‰ на 10,9‰. Така естествения прираст е с коефициент през 2010 г. 0,6‰, докато през 2007 г. е бил отрицателен -0,4‰.

Естественият прираст разгледан в териториален аспект е с по-високи стойности в административни райони Северен, Източен и Централен и варира от 1,1 до 1,2‰. Причината за това е по-високата концентрация на ромско население в тези райони – Източен ( кв. “Изток” - “Столипиново”), Северен (кв. “Тодор Каблешков” - “Шекер махала”, кв. “Х. Димитър” – “Арман махала”) и Централен (кв. “Хаджи Хасан махала”).

#### **Механичен прираст на населението**

Данните за абсолютния брой на заселените и на изселените от гр. Пловдив, доказват констатацията, че той е притегателен център за постоянно обитаване. За периода 2007-2010 г. средногодишно в града се заселват около 5750 д., Това формира твърде високо коефициент на заселване – за 2007 г. той е 14,7‰, но в 2010 г. достига 69,4‰. В същото време се наблюдава тенденция на значителен ръст на изселените от града. Коефициентът на изселване за същия период нараства от 19,8‰ на 78,3‰. Механичният прираст, който е отрицателен също бележи нарастване – от -5,1‰ на -8,9‰.

### **1.2.2. Качествени характеристики на населението**

Качествените характеристики на населението се представят чрез неговите структури – полова, възрастова, образователна и етническа. Статистическата информация за две от тези структури (образователна и етническа) се осигурява само от преброяванията на населението.

#### **Полова структура на населението;**

Половата структура на населението не се различава съществено от тази за страната и за отделните териториални единици. Тя няма и особени териториални различия по райони и вътре в

административните райони на гр. Пловдив. Съотношението между мъжете и жените към 2011 г. е 47,6:52,4% от броя на населението.

### **Възrastова структура на населението**

Възrastовата структура е важен показател, който дава представа за работната сила, за специфични контингенти от населението, имащи отношение към планирането на детските заведения, на училищната мрежа и др. Стандартната възрастна структура (под трудоспособна, трудоспособна и над трудоспособна) за гр. Пловдив към 2011 г. е както следва:

- под трудоспособна възраст - 42469 д., или 12,8% от общия му брой;
- трудоспособна възраст - 231925 д., или 69,9%;
- над трудоспособна възраст – 57402 д., или 17,3%.

В териториален аспект с по-висок дял на население в под трудоспособна възраст са отново районите, в които са локализирани териториални модули (квартали или части от квартали) с концентрация на ромско население – административни райони Северен, Източен и частично Централен. С младо население до 30 годишна възраст са отново административните райони, в които има общежития на пловдивските университети, в които по време на преброяването са отчетени живеещите там студенти- район Тракия (общежития на ТУ и АУ), район Северен (общежития на УХТ), район Западен (общежитие на МУ).

### **Образователна структура на населението**

Образователната структура на населението е критерий за качеството на човешкия ресурс. Данните показват, че гр. Пловдив е с високообразовано население, което е резултат от развитие на функциите му като национален и регионален културен, образователен, административен център. Динамиката в образователното равнище на населението е представена в таблица №2.

Таблица 2: Промени в образователната структура на населението на гр. Пловдив за периода 2001-2011 г.

ОБРАЗОВАТЕЛНО РАВНИЩЕ	2001 г.		2011 г.	
	брой	%	брой	%
Висше образование	68846	21,6	89776	28,5
Средно образование	142143	44,5	143493	45,5
Основно образование	62134	19,7	47566	15,1
Начално и незавършено	39483	12,4	30647	9,7
Неграмотни	5103	1,6	3148	1,0

Източник: НСИ. Резултати от преброяване на населението и жилищния фонд – 2001 и 2011 г.

Очевидна е тенденцията за подобряване на образователното равнище на населението в гр. Пловдив. Като група с ниско образователно равнище са лицата с основно, начално и незавършено начално образование и неграмотните лица. Неграмотните и ниско образованите също са в районите, с преобладаващо ромско население.

### **Етническа структура на населението**

Данните за етническите групи също се осигуряват само от преброяванията. Те са представени в таблица №3.

Таблица 3: Промени в етническата структура на населението на гр. Пловдив за периода 2001-2011г.

ЕТНИЧЕСКИ ГРУПИ	2001 г.		2011 г.	
	брой	%	брой	%
Българска	302858	89,8	277805	90,8
Турска	22501	6,7	16032	5,2
Ромска	5192	1,5	9438	3,8
Друга	7464	1,7	3104	1,0
Непоказана	933	0,3	2487	0,8

Източник: НСИ. Резултати от преброяване на населението и жилищния фонд – 2001 и 2011 г.

В етническата “карта” на гр. Пловдив преобладаващ етнос е българския. На второ място по брой и относителен дял е турската етническа група, а на трето – ромската. При преброяването на населението се допуска избор на етническата група. Така част от ромското население се идентифицира като турци. Това е и причината за нарастване на броя на ромите през 2011 г. – част от тях, които са се самоопределили като турци през 2001 г. през 2011 г. се определят като роми. Втората причина за нарастване на броя им е и по-високата раждаемост при тях.

Историческа тенденция е обособяването на населението териториално в етнически групи (ромска, арменска, еврейска махали), като тези територии са се развили адекватно на етническата култура на преобладаващата група. Териториалната локализация на ромския етнос е в същите административни райони, които бяха вече посочени – Северен, Източен и частично Централен. Тази неравностойност на разпределение на населението е ключова за определяне на проблемни територии за ИПГВР.

Таблица 4: Етнически обособени квартали (ЕОК) в Пловдив. Площ и население

НАИМЕНОВАНИЕ НА ЕОК	Площ, ха	Обитатели, бр.	
		2001 г.	2005 г.
1. Кв. “Столипиново”	54,00	35000	45000
2. „Хаджи Хасан” махала	9,0	4000	5000 – 6000
3. „Шекер” махала	10,0	6000	7000 - 8000
4. „Арман” махала	5,0	3000	3000 - 4000
Общо	78,0	48000	60000 - 65000

Забележка: Поради голямата динамика на заеманата територия и на брой население – цифрите са „от – до”. Всички данни са предоставени от експертите на „Еврофорум Европа”.

#### Икономическа активност

Това е един от важните параметри на населението, който има отношение към характеристиката му на производителна сила. От цялото население една част попада в категорията на икономически активните лица (населението над 15 годишна възраст - без учащи, инвалиди.....). На практика икономически активното население се покрива с работната сила.

Към 2011 г. общият брой на икономически активните лица в гр. Пловдив възлиза на 166118 д, което е 56,7% от общия брой на населението. Като икономически активни се отчитат:

- **Заетите лица**, които през 2011 г. в гр. Пловдив са 150991 д;
- **Безработните лица**, които са регистрирани в бюрата по труда – 10232 д. Броят на безработните е по-висок, ако се прибавят и тези, които са отпаднали от регистрацията. По време на

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се съфинансира с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013", съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публичността се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.



преброяването на населението през 2011 г. общият брой (регистрирани и отпаднали от регистрация) е 17478 д.

Заетите лица към 2011 г. са 89,6% от общия брой на икономически активните (работната сила), а безработните (с регистрация) – 6,2%.

Независимо, че коефициентът на безработица в гр. Пловдив е 6,2% (доста по-нисък от средния за страната и за област Пловдив), безработицата като социално-икономическо явление се очертава като един от проблемите имащи отношение към жизненото равнище, към начина на живот, към ефективното използване на човешкия ресурс.

Характеристиките на безработицата показват, че в общия брой на лицата останали без работа се открояват няколко групи. Младежката безработица (безработните до 29 г.) е с висок коефициент. Почти всеки 5 безработен (21,9% от общия брой на безработните) е на възраст до 29 г. Продължително безработните (с регистрация над 1 година) също са с висок брой – 2617 д , или 25,6%. Те попадат в категорията на обезкуражените лица.

### **1.2.3. Общинска политика за подобряване на човешкия ресурс**

Община Пловдив провежда политика, свързана с подобряване качествата на човешкия ресурс. За периода след 2007 г. тя заедно с учебни институции и неправителствения сектор е бенефициент по общо 53 проекта на стойност 4438 хил. лв. Част от тези проекти са свързани с интегриране на ромското население насочено към преодоляване на преждевременното отпадане от училище, подобряване на образователното му равнище и др. Друга част от проектите са свързани с реализация на стратегическата цел за “обучение през целия живот” и т.н.

### **1.2.4. Основни изводи за състоянието и тенденции, свързани с определянето на зони за въздействие**

Демографските показатели, използвани като критерии (от групата на социалните критерии) за определяне на зоните за целенасочено въздействие дават определена представа за онези части (териториални модули) от територията на гр. Пловдив, които следва да бъдат обект на по-нататъшни обосновки. По отношение на качествените характеристики на населението такива са части от административни райони Северен, Източен и Централен, в които са разположени територии с компактно ромско население и територии населени с население с по-ниско образование, със застаряваща възрастова структура. Такива са части от посочените административни райони, които са в близост до ромските квартали.

### **1.2.5. Основни констатации, свързани с отношението на човешкия ресурс към ИПГВР**

Населението (с всичките му характеристики) ще се възползва от реализацията на ИПГВР на гр. Пловдив.

- На първо място то ще ползвател на една градска среда в зоните за въздействие с по-качествени физически характеристики;
- С ИПГВР наред с “твърдите” мерки (проекти с инвестиционен характер) се създават възможности за паралелно реализиране на “меки” мерки (проекти, свързани с подобряване на качествата на работната сила, на условията за образование, здравеопазване, по-лесен достъп до културни изяви и др.);
- С реализацията на проектите, включени в ИПГВР на гр. Пловдив се създават възможности за разкриване на нови работни места, а от там и за намаляване на равнището на безработица.

### 1.3. Икономическо развитие и инвестиционна активност. Секторна и отраслова характеристика на икономическия комплекс на град Пловдив

#### 1.3.1. Секторна и отраслова характеристика на икономическия комплекс на град Пловдив

Поради липсата на актуална статистическа информация за показатели като “приходи от дейност”, “размер на оборота” и др., които са с финансови измерители, за анализиране на секторната и отраслова структура на Пловдивския социално-икономически комплекс се използва показателя “брой на наетите лица”. По този показател актуалната информация е за 2010 г.

#### Значимост на отделните сектори и отрасли

Значимостта и мястото на отделните сектори и отрасли в социално-икономическия комплекс на гр. Пловдив, определени на основата на броя и дела на наетите лица е видна от данните в таблица №5.

Таблица 5: Секторна и отраслова структура на наетите лица в гр. Пловдив – 2010 г.

СЕКТОРИ И ОТРАСЛИ	Брой наети	% от общия брой
<b>Първичен сектор – общо</b>	<b>1065</b>	<b>0,7</b>
В т.ч. селско стопанство	1067	0,7
<b>Вторичен сектор – общо</b>	<b>52430</b>	<b>34,6</b>
В т.ч. преработваща промишленост	35921	23,7
Строителство	16425	10,9
<b>Третичен сектор</b>	<b>97932</b>	<b>64,7</b>
В т.ч. Търговия и ремонтни дейности	31092	20,5
Хотели и ресторантьорство	7052	4,7
Здравеопазване	10062	6,6
Образование	9935	6,6
Транспорт и съобщения	9040	6,0
<b>Общ брой на наетите</b>	<b>151427</b>	<b>100,0</b>

Източник: НСИ

Посочените данни показват, че по отношение на трудовата заетост, социално-икономическия комплекс на гр. Пловдив се доближава до този в градовете в развитите страни, които са от същия тип като Пловдив. Относителен дял на заетите над 65% е индикатор за модерна икономика. Ниския относителен дял на наетите в аграрния сектор (между 1 и 3%) също е в подкрепа на подобна констатация. От отраслите в третичния сектор с висок брой наети са онези от тях, които имат пряка връзка с развитите обслужващи функции на гр. Пловдив – търговия, здравеопазване, образование, туризъм, транспорт, държавно управление и др.

По отношение на броя на наетите лица, вторичния сектор постепенно губи позиции в сравнение с третичния сектор. От отраслите на преработващата промишленост с по-висок брой на наетите лица са тези, които все още са с добри позиции в промишления профил на гр. Пловдив – производство на храни, напитки и тютюневи изделия, производство на текстил и облекло, производство на машини и оборудване и др.

**Водещи отрасли**

Водещи фирми в отрасъл "Производство на храни, напитки и тютюневи изделия" са "Каменица" АД, "Кристал" АД, "Пловдивска консерва" АД, "Пловдив ботълинг къмпани", "Симид", "Българска оризарна" АД, "Пловдив-БТ" и други. Те попадат в категорията на 120 фирми от социално-икономическия комплекс на Пловдивска област, реализирали най-висок оборот през 2010 г.

От металургичния бранш (отрасъл "Производство на метали и метални изделия") водеща е фирма "Комбинат за цветни метали". КЦМ, макар и да не е на територията на гр. Пловдив е тясно обвързан с Пловдивския социално-икономически комплекс.

С голяма социална и икономическа значимост е производството и разпределението на електроенергия, газ и вода. В осемте предприятия от отрасъла през 2010 г. са наети 2814 д.. По-важните предприятия в отрасъла са: "ЕВН България Топлофикация" ЕАД, "ЕВН България-Електроснабдяване" ЕАД "ЕВН България Електроразпределение" ЕАД, които също попадат в групата на Топ 120 фирми в област Пловдив с най-висок размер на реализирания оборот.

От третичния сектор, водещ отрасъл за икономиката на гр. Пловдив с най-голям дял фирми и брой на наетите е отрасъл "Търговия, ремонт на автомобили, лични вещи и стоки за домакинството". Данните показват голямото значение на сектора на услугите за градската/общинската икономика. Повече от половината стопански субекти от нефинансовия сектор на територията на гр. Пловдив са в отрасъл "Търговия, ремонт на автомобили, лични вещи и стоки за домакинството". Това е сектора на дребните търговци, занаятчии и свободни професии, който генерира най-голяма заетост в градската икономика.

**1.3.2. Оценка на инвестиционната активност**

През последните години, утвърдената в предишни периоди положителна тенденция на растящ обем на чуждестранни инвестиции, не е така добре изразена. Преките чуждестранни инвестиции в реалната икономика (производствения сектор бележат спад. Дори средствата за финансиране на проекти от структурните фондове на ЕС, по които бенефициент е бизнесът в гр. Пловдив (ОП "Конкурентоспособност") са с ниска степен на усвояване. Ако в периода до 2007-2008 г. инвестициите в отраслите от вторичния сектор (производството на продукти от други неметални минерални суровини, хранително-вкусовата промишленост и тютюневите изделия и др.) имаха значителен дял, след този период свежите инвестиции в значително намалени обеми (в т.ч. и преки чуждестранни) се насочват към туризма, търговията, транспортната инфраструктура и др. Тази тенденция (повлияна силно от икономическата и финансова криза) забавя значително структурното преустройство на икономиката на гр. Пловдив.

Дори и в условията на криза паралелно с фалита на фирми, продължава разкриването на нови такива, макар че активността на инвестиционния капитал да е значително понижена. Това личи от данните в таблица № 6.

Таблица 6: Брой новоразкрити и фалирали фирми в гр. Пловдив за периода 2007-2010 г.

ГОДИНИ	Новоразкрити фирми - брой			Фалирали фирми - брой		
	Област Пловдив	Град Пловдив	% от обл. Пловдив	Област Пловдив	Град Пловдив	% от обл. Пловдив
2007	5905	4315	73,1	80	60	75,0
2008	5330	3698	69,4	115	87	75,7
2009	4601	3130	68,0	202	158	78,2
2010	3858	2619	67,9	331	251	75,8

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за средно възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата поддръжка на ОПРР 2007-2013", с финансиране от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

Източник: НСИ

Изводът, налагащ се от анализа на данните в таблица № 6 е че бизнесът в гр. Пловдив е засегнат от икономическата криза. За това говори и очертаната тенденция на намаляващ брой новоразкрити фирми - броят им през 2010 г. е с 39,4% по-малък от тези през 2007 г. В същото време е налице обратна тенденция при фирмите, обявили фалит – броят им през 2010 г. е с 418% по-висок от този през 2007 г. (повече от четири пъти).

Важен извод за състоянието и потенциала на икономиката на гр. Пловдив, независимо от постигнатите равнища на развитие е, че тя все още не е достигнала ефективни параметри на конкурентоспособност и динамичност. Икономическата и финансова криза, налагат ускоряване на нужните, безалтернативни процеси на реструктуриране на секторната и вътрешно секторна градска структура. Основните направления са към сегменти, базирани на висока иновативност и производителност. Процесът на ориентиране на общинската икономика към икономика на знанието е една от стратегическите цели на развитието през следващите години. Това е свързано с иновационна активност на предприятията, с повишаване на иновативната култура на предприемачите, засилване на връзките между предприятията и изследователския сектор.

### 1.3.3. Териториални локализации на производствените и логистични дейности

За целите на ИПГВР целеви части от територията на града, които са с висока концентрация на работни места основно с производствена и транспортно-логистична дейност са формираните производствени (промишлени) зони в чертите на града. В гр. Пловдив, като резултат от исторически сложилата се териториална локализация на определени производства, складови и други обслужващи дейности са обособени няколко производствени зони:

- Зона „Север“, в която са разположени производствени и обслужващи дейности свързани основно с предприятия от хранително-вкусовата промишленост (производство на захар и захарни изделия, производство на зеленчукови консерви и др.) и на текстилната промишленост;
- Зона „Изток“, която е известна със специализацията си в областта на леката промишленост (текстилна, обувна, полиграфическа промишленост и др.);
- Югоизточна промишлена зона с локализация на производствени структури, специализирани в сферата на машиностроенето, уредостроенето и производството на облекла;
- Промислена зона „Карловско шосе“, специализирана в производството на хладилна и климатична техника, козметични продукти, облекла и др.

Производствените зони на Пловдив са многофункционални и включват в себе си не само производствени терени, но и площи на общественото обслужване, обитаване, обществена зеленина, инженерна и комуникационна инфраструктура и др. Общата площ на четирите обособени производствени зони е 1514,5 ха бруто, като 29,6 % от площта им за съжаление все още не са използвани – „Застроени, изоставени и нефункциониращи“ и „Незастроени и свободни“. Тези терени са резерв за бъдещо развитие на икономиката и града като цяло.

С особен характер и функции е „Свободна зона Пловдив“, която е наследник на една от 7-те Свободни безмитни зони в България. Тя след присъединяването на България към ЕС получи статут на свободни зони. Тя е разположена в южната част на гр. Пловдив – по поречието на р. Чая в посока към Асеновград.

Един от проблемите на формираните производствени зони на големите промишлени зони в страната, е че повечето от тях са с амортизирана обслужваща инфраструктура (енергийна, В и К, транспортна и др.), чиято рехабилитация изисква значителни инвестиции. От друга страна, след

реституционните и приватизационни процедури на терени, попадащи в обхвата на тези зони се създадоха сложни взаимоотношения между отделните собственици, които не винаги са с общи интереси по развитието им. Това се превърна във фактор, отклоняващ вниманието на нови инвеститори в тези производствени територии. *В съществуващите производствени зони липсват инвеститори от висока класа, заради разпокъсаната собственост. Наличието на свободни, незастроени терени все още не е достатъчно – наличие на крупен собственик може да привлече и съответния инвеститор. Най-крупната собственост притежава държавата и общината.*

Тъй като един от акцентите на ИПГВР на гр. Пловдив е към такъв тип зони, които да бъдат обособени като зони за целенасочено въздействие е нужно те да бъдат характеризирани от гледна точка не само на техните функционални, а и на физическите им качества да поемат нови функции свързани с изискването за повишаване на конкурентно способността на Пловдивската икономика. Това е направено в целево проучване, което се съдържа в Проблемния и целеви анализ на състоянието на социално-икономическия комплекс на гр. Пловдив – елемент на ИПГВР.

#### **1.3.4. Основни изводи, свързани с определянето на зони за въздействие**

При очертаване на *насоките за развитие на икономическия комплекс* на гр. Пловдив (в контекста на ИПГВР) и като се изхожда от неговите основни характеристики е целесъобразно в избраната **зона с потенциал за икономическо развитие** да се търсят възможности за развитие и за генериране (създаване на нови) иновативни, високотехнологични производства. При подходящ избор на такава зона, която не е тясно обвързана със съществуващите производствени (промишлени) зони в чертите на гр. Пловдив (повече или по-малко компрометирани от гледна точка на изискванията за развитие на съвременни високотехнологични производства) е възможно да се реализира идеята за създаване на **Високотехнологичен парк**. Изграждането на такъв парк е заложено в ОУП на община Пловдив. За целта следва да се използват предимствата на Пловдив – университетски център, център за научни изследвания в аграрния сектор и хранителните технологии, близост до международно летище, възможности за изграждане на интермодален терминал (благоприятно транспортно-географско положение), наличие на кадри с висока квалификация в областта на инженерните, аграрните специалности и др.

Наред с възможността за изграждане на Високотехнологичен парк, гр. Пловдив разполага с ресурси и потенциал за развитие на зона с потенциал за икономическо развитие да се организират производства, които да се превърнат в стимулатор за цялостното развитие на икономическия комплекс на гр. Пловдив.

#### **1.4. Социална сфера, предоставяне на социални услуги и проблеми на „включването“ на изолирани/маргинални социални групи**

В гр. Пловдив са застъпени (и то в една широка гама) всички основни социални дейности и свързаната с тях социална инфраструктура - образователна, здравна, на културата и спорта, на социалното подпомагане, инфраструктурата на държавното управление и др. Ангажименти в провежданата държавна политика в развитието на основните социални дейности имат държавата и местните власти.

Предмет на целевия и проблемен анализ на състоянието на социалната сфера в гр. Пловдив е да се направи характеристика на отделните подсистеми, да се оценят възможностите на наличната инфраструктура за удовлетворяване на потребностите на населението и да се разкрият проблеми, които изискват конкретни действия за тяхното решаване. Тъй като анализът на състоянието на социалната сфера в гр. Пловдив е конкретно насочен за целите на ИПГВР на града в него се

акцентира на оценката на някои от използваните показатели, които се използват като критерии за определяне на зоните за целево въздействие – обект на Интегрирания план.

#### 1.4.1. Образование

В гр. Пловдив са застъпени всички направления и степени на образователната система – от предучилищното обучение, пълната гама на общото (вкл. и профилираното) и професионалното образование, на колежанското и университетското образование. Районообразуващите функции на гр. Пловдив върху различни по обхват зони на влияние са фактор, отчитан при оразмеряване на броя и капацитета на част от образователната инфраструктура (някои средни общообразователни училища, профилираните и професионалните гимназии и висшите училища) да поемат обучението на учащи се от други общини. В основни линии, обаче, инфраструктурата на образованието в гр. Пловдив е разчетена за потребностите на специфичните възрастови контингенти от населението на града.

##### Предучилищното обучение

Инфраструктурата на предучилищното обучение в гр. Пловдив към 2011 г. включва общо 65 детски градини, в които са настанени 10662 деца. Същи са разпределени 482 групи. Средната пълняемост на 1 група в детските заведения е 22 деца. Този показател, макар да не изрично посочен в утвърдените Методически насоки за изработване на ИПГВР може да се използва като допълнителен критерии при определяне на зоните за въздействие. Териториалните анализи за броя на местата и на децата в детските градини по административни райони показва, че с изключение на район Централен и частично на район Южен (където пълняемостта на 1 група е с по-висок брой деца), в останалите райони тези различия са несъществени.

##### Общо и профилирано образование

Общото образование в гр. Пловдив е представено от инфраструктура, включваща общо 64 начални, основни, средни общообразователни училища. За последните 5 години броят им остава почти непроменен – разкрито е само едно ново училище. Капацитетът на общообразователните училища в гр. Пловдив е 1206 класни стаи. Те се използват за обучението на 11870 ученика, разпределени в 494 паралелки.

Един от социалните критерии за определяне на целевите зони за въздействие е “висок брой на преждевременно отпадналите от училище ученици”. Този критерий е с по-висока степен на тежест за основното образование, което по закон е задължително. Средногодишно за последните 3-4 години от основните училища в гр. Пловдив преждевременно напускат около 600 – 650 ученика. Това личи и от данните в таблица № 7.

Таблица 7: Динамика в броя на преждевременно напусналите училище (I-VIII клас) в гр. Пловдив за периода 2008-2011 год.

ПОКАЗАТЕЛИ	Учебни години			
	2007/8	2008/9	2009/10	2010/11
Брой ученици I-VIII кл.	22125	21869	21638	21457
Брой преждевременно напуснали	714	693	628	609
% на напусналите у-ци	3,2	3,2	2,9	2,8

Източник: НСИ

По-висок е броят на преждевременно напусналите ученици в основните училища, в които се учат повече деца от ромската етническа група. Същите са разположени в административни райони Северен и Тракия. Проблемът с преждевременно напусналите ученици има сериозни социални

измерения. От една страна се влошава качествена характеристика на човешкия ресурс (образователното равнище на част от младите хора), а от друга се създават предпоставки тези лица да попаднат в криминогенния контингент.

#### **Професионално образование**

*Професионалното образование* в гр. Пловдив е представено от 20 професионални гимназии (ПГ), в които през учебната 2010/2011 г. се обучават 9950 ученика. Капацитетът на ПГ включва 255 класни стаи и 389 кабинета и работилници. Задоволеността на един ученик с теренна площ е 19,1 м<sup>2</sup> (при 19,2 м<sup>2</sup>/ученик в общообразователните училища). Голям недостиг на теренни площи за нормалното функциониране е налице при ПГ по облекло (1,5 м<sup>2</sup>/ученик), Търговска гимназия (5,2 м<sup>2</sup>/ученик), ПГ по дървообработване и вътрешна архитектура „Хр. Ботев“ (4,6 м<sup>2</sup>/ученик) и др. Професионалните направления, застъпени в разглеждания тип училища се покриват във висока степен с производствената специализация на социално-икономическия комплекс на община Пловдив.

#### **Висше образование**

*Висшето образование* е представено от 6 университета, в които през учебната 2010/2011 г. се обучават 29211 студенти. Териториално инфраструктурата на висшето образование в гр. Пловдив е локализирана основно в административен район „Централен“ (ПУ „П. Хилендарски“, Медицинския университет, Университета по хранителни технологии, Академията за музикално и танцово изкуство). В район „Тракия“ е разположена базата на Аграрния университет, а в район „Източен“ – Техническият университет.

#### **1.4.2. Здравно обслужване и инфраструктура на здравеопазването:**

##### **Доболничната лечебна помощ**

Структуриращи обекти на *доболничната лечебна помощ* са Диагностично консултативните центрове (ДКЦ) – бивши поликлиники. При тяхното планиране (да са разположени в близост до жилищните квартали) не винаги са отчитани изискванията да удобен достъп. Налице е териториална неравномерност в тяхното разположение. Така например в район „Централен“ се намират 5 от всичките 13 ДКЦ в гр. Пловдив. Останалите 5 административни района се обслужват от 7 диагностично-консултативни центъра, като в район „Източен“ няма такъв.

##### **Болничната лечебна помощ**

Болничната лечебна помощ се извършва в 20 болници (вкл. и частни), които разполагат с 3926 болнични легла. Средната осигуреност на 1000 д. от населението е 11,8 болнични легла – по-висока от средната за страната (6,8) и за Столицата (7,7). Независимо, че част от болничните легла са за обслужване на население извън гр. Пловдив, очевидно има пренасищане с болнична база.

#### **1.4.3. Културни дейности и инфраструктура на културата;**

В гр. Пловдив са застъпени почти всички значими културни дейности (театрална, музейна, библиотечна, изобразителни изкуства, комплексна читалищна и др.). Функциите на гр. Пловдив сферата на масовата и на елитарната култура, традициите в развитието на широк спектър от разнообразни дейности с културен характер в съчетание с богатото културно-историческо наследство, са дали отражение и върху развитието на инфраструктурата на културата.

Капацитетът на театралната, вкл. и оперната, дейност може да се представи със следните данни: 5 театрални обекта (в т.ч. Летен и Античен театър); театрални салони - 4 бр.; 4851 места в салони (в т.ч. 3000 в Античния театър).

*Музейната дейност* се представя в 11 музея - археологически, исторически, етнографски, природо-научен, на авиацията и др. Те подобно на театралната инфраструктура са разположени основно в

Централната градска част, като само Музеят на авиацията е в район "Тракия", а Мемориалният комплекс „Братска могила“ – в район „Западен“.

#### **1.4.4. Спортни дейности и инфраструктура на спорта**

Пловдив като един от големите български градове разполага със значителна по мащаби спортна инфраструктура. Нейното разнообразие е предпоставка за развитието на различни видове спорт. По своето предназначение спортната инфраструктура е свързана с високото спортно майсторство и с развитието на масовия спорт („Спорт за всички“).

Покритата спортна база в община Пловдив включва над 90 спортни обекта, от които 13 зали за различни видове спорт. Откритите спортни обекти – общо 445 обекта включват спортна инфраструктура както за целите на високото спортно майсторство, така и за целите на масовия спорт. Базата за високо спортно майсторство е локализирана в няколко спортни комплекса. По-представителните спортни ядра в община Пловдив са: Спортен комплекс „Пловдив“; Спортен комплекс „Хр. Ботев“; Спортен комплекс „Локомотив“ в парк „Лаута“; Спортен комплекс „Академик“.

Следва да се отбележи и намерението на новия общински управленски екип е да използва в най-голяма степен даденостите и традициите, ресурса и потенциала на града и ареала, както и да активизира до степен национално значимо и нефигуриращо в потенциала на другите градски агломерации от страната развитие на профил високо спортно майсторство чрез спортно-техническо обезпечаване, а именно: уникален за страната олимпийски гребен канал с нов тренировъчен такъв за покриване на нормативи за световни мероприятия, възможност за реконструкция на най-големия в страната футболен и лекоатлетически стадион с тенденция за придобиване на статут на национален стадион, многофункционална спортна зала с уникален профил - зала за колоездене.

#### **1.4.5. Социално подпомагане и социално включване**

##### **Политики за социално включване**

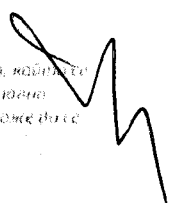
Политиките на социално включване обхващат всички уязвими социални общности, деца и лица, които имат нужда от подкрепа. Важен момент в дейността на органите и институциите предоставящи услуги за лица и групи от лица, които са в неравностойно социално положение (вкл. и за лицата с увреждания) е осъзната необходимост от *смяна на сега действащия модел водещ до деинтеграция към модел осигуряващ условия за интеграция на уязвимите лица и групи от населението*. Неговата същност се състои в предлагане на социални услуги в общността на лицата със специфични социални потребности.

През последните три години в социалната политика на община Пловдив усилията са насочени към дейности за *превенция срещу социалното изключване на хората в неравностойно социално положение и на лицата в риск*. Тази стратегическа цел е в сърцевината на действащата *“Общинска стратегия за развитие на социалните услуги – 2011 -2015 г.”*. Основните направления в този общински документ могат да бъдат представени по следния начин - развитие на услуги в общността за превенция на деца и семейства в риск, развитие на индивидуалните и общностни умения и ресурси, превенция на насилие и експлоатация, превенция на асоциално поведение, социална маргинализация; деинституализация и подобряване качеството на резидентната грижа и др.

##### **Инфраструктура на социалните дейности**

Паралелно с тези нови тенденции в предлагането на социални услуги и на социалното подпомагане в гр. Пловдив функционират и съответните специализирани институции. Техният брой през 2013 г. е 34 с 1291 места, с домашния патронаж като №35 от предлаганите социални услуги с капацитет от 400 човека. Териториалната разположение на специализираните институции за социални дейности е свързана с локализацията им основно в три административни района – „Централен“, „Тракия“ и „Южен“.

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градска възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*





#### 1.4.6. Основни изводи, свързани с определянето на зони за въздействие

Проучванията и оценките на социалната сфера в частта “Проблемен и целеви анализ” на ИПГВР Пловдив показва, че части (териториални модули) от територията на гр. Пловдив, в които се констатира определени натрупвания на проблеми със социален характер са в обхвата основно на следните административни райони – Северен, Тракия, южната част на район Централен и частично в район Южен. С най-висока степен на проявление тези проблеми са характерни в териториалните модули, включващи или граничещи с ромските квартали (“махали”).

**Очакваните ефекти** за социалната инфраструктура в две от зоните (зона със социален характер, и зоната с публични функции от висок обществен интерес) са:

- подобряване на социалната инфраструктура с публичен характер (детски заведения, училища, спортни обекти и др.), които са в жилищните територии;
- развитие на инфраструктурни обекти, свързани с административното и деловото обслужване, на финансово-кредитния сектор и др. на инфраструктурата на културата, които са с представителен за града и региона характер. С тяхната реализация ще засилят обслужващите функции с периодичен и епизодичен характер на зоната с публични функции от висок обществен интерес.

#### 1.5. Културно и историческо наследство

Пловдив е град с хилядолетна история. На неговата днешна територия са съхранени материални следи от човешко присъствие, отнасящи се към неолита и следващите праисторически епохи и свидетелства за градско развитие и живот през Ранната и Късната Античност, Средновековието, Османския период, Възраждането и периода след Освобождението. Макар и без неоспорими доказателства на непрекъснатост и пряка приемственост в развитието на селищните структури през по-ранните исторически периоди, битува хипотеза, че Пловдив е един от най-древните живи градове в света – важна и перспективна тема за научни изследвания и потенциална основа за формиране на бранд на конкурентна туристическа дестинация.

##### 1.5.1. Роля на положението на града за неговото историческо развитие

Древните обитатели на нашите земи са оценили и избрали това благодатно място сред плодородната равнина, реката – едновременно източник на живот и воден път, седемте хълма, удобни за отбрана, близостта на Родопска планина с нейните жизненоважни ресурси.

Военно-стратегическото, административното и стопанското значение на Пловдив през Античността и следващите исторически периоди се свързва на първо място с геостратегическото значение на разположението му – станция на *Via Militaris*, свързващ Белград (*Sigindunum*), Ниш (*Naissus*) и София (*Serdica*) с Одрин (*Hadrianopolis*), Цариград (*Konstantinopolis, Bysantium*) и Мала Азия. Доказано е наличието и на транспортни връзки през Стара Планина (Троянския проход) с Мизия и Дунав, както и през Родопите с Долна Тракия и Бяло море. Може да се обобщи, че градът е разположен на истински цивилизационен кръстопът.

Това разположение и обусловената от него историческа съдба, богатата на събития и поврати, превръща Пловдив в поле на мултиетнически и интер-религиозен диалог – той е традиционно средище на различни религии: източноправославна, включително на Арменската апостолическа православна църква, католическа, униатска, на различни протестантски деноминации, мюсюлманска, юдаизъм. Всички етнически и религиозни общности са допринесли за формиране на богатото материално и нематериално наследство на града и региона. И днес те заедно градят бъдещето на своя град.

### 1.5.2. Основни характеристики на наследството

Континуитетът в развитието на населеното място през вековете е обусловил концентрация на преобладаващата част от историческите структури и териториалното им съвпадение със съвременния градски център. Въпреки устройствените и строителни интервенции от средата на миналия век със съществен разрушителен ефект спрямо тези структури, общата оценка е, че те са достигнали до наши дни със сравнително съхранен интегритет в условията на богата и сложна стратификация.

Друга важна характеристика, отнасяща се за специфичната морфология на историческата тъкан и придаваща допълнително качество на елементите на културното наследство, е пространственият синтез между антропогенната и природната среди. На този синтез се дължи запомнящият се, според много оценки – уникален културен ландшафт. Както е посочено и в други специализирани проучвания, „пловдивският селищен пейзаж“ - един от основните носители на градската идентичност - се формира от шестте хълма, силуета на Родопите, сградните структури, равнината около града и поречието на Марица. Подреждането им не е случайно, защото изявява степенуването на пловдивските доминанти – от силното присъствие на хълмовете със застроените и незастроените им части до реката – „загърбена“ при съвременното градоустройствено развитие и със занемарено поречие днес. Посочените структурни елементи са с различно присъствие в отделните части на компактният град – има територии с присъствие на една, но и такива, съчетаващи две, три и дори четири „пловдивски характеристики“. В най-голяма степен тези характеристики са интегрирани в централната част на съвременния град. Съществена в контекста на настоящото проучване е констатацията, че през последните пет-шест десетилетия отношението и действията за тяхното опазване и изява не са последователни и равностойни в цялата територия, в следствие на което се е получило не само известно деструктуриране на исторически формираната градска тъкан – функционално разкъсване на частите на запад и на изток от бул. „Цар Борис III Обединител“, но и дисбаланс в устройственото развитие на двете части, включително по отношение опазването и социализацията на културните ценности в тях.

### 1.5.3. История на проучването и опазването на културното и историческо наследство в Пловдив

Културното и историческо наследство на Пловдив е сравнително добре проучено в темпорален и културологически аспекти. По отношение археологическите структури това твърдение е приложимо с известна условност, поради значителния им териториален обхват и спецификата на процесите на тяхното разкриване и проучване.

Разбирането на качествата и стойността на наследството на Пловдив и региона намира фактически израз още в края на XIX век, когато с откриването на археологическо-нумизматичен кабинет към Областната библиотека (1882), прераснал в археологически музей (1920), стартира дейност за изучаване и опазване на старините. С поредни актове, първият от които от 1927 г., се присвоява статут на „народни старини“ на редица сгради – вернакуларна архитектура от периода на Възраждането, съхранени на Трихълмието. През 1935 г. по почин на Българския археологически институт се основава „Фонд за всестранно проучване миналото на гр. Пловдив“ с главен спонсор Пловдивската община. След Втората световна война и особено след приемането през 1969 г. на Закон за паметниците на културната и музеите (ЗПКМ), в града и по-конкретно на Трихълмието - територия със статут на архитектурно-исторически резерват (АИР „Старинен Пловдив“) от 1956 г. - се реализират мащабни действия в изпълнение на държавната и общинска политика за неговото опазване. Тогава за първи път опазването на културното наследство се възприема като интегрална задача и предмет на устройствено планиране и намеса, което се изразява в специализираните предвиждания на застроителния и регулационен план на АИР „Старинен Пловдив“ от 1971 год.

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

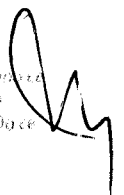
Политиката, провеждана през този период, съвсем не е лишена от грешки, от различие в концепциите на формиращите я фактори, от сблъсък на експертни мнения, напр. крайните позиции за цялостно превръщане на АИР "Старинен Пловдив" в музей на открито или за пълно запазване на традиционните му функции. Налице са компромиси по отношение методическите критерии и изисквания по отношение физическата намеса в историческата субстанция и опазването на оригинала. Въпреки всичко това, проведената политика създава условия за редица операции по проучването, опазването, експонирането и използването на ценностите, чрез подходящи форми на социализация, най-вече в АИР "Старинен Пловдив". Създава се специализирана административна структура на общинско ниво с отговорности по опазването и популяризирането на резервата, както и за управление на процесите, свързани с реализацията му като културен център, в т.ч. на музейното дело и за съвременни художествено-творчески изяви. Така се изгражда еталонна за страната организационна схема, допълнена с местна консервационна школа, получили и международно признание, например присъждането през 1979 г. на Европейски медал за опазване на паметниците на културата.

През този период значително по-ограничен е както специализираният, така и широкият обществен интерес към културната значимост към урбанистичните структури от Следосвобожденския период в „ниската част“, концентрирани най-вече по традиционната градска ос - ул. "Райко Даскалов", ул. "Княз Александър I Батенберг" и ул. "Иван Вазов" и в прилежащите квартали. Разработени са, основно през 70-те години, мащабни градоустройствени, благоустройствени и архитектурни проекти без особен респект към заварената среда. Реализирана е малка част от тях, поради което историческата тъкан е съхранена в значителна степен - обстоятелство, благоприятно спрямо съвременните критерии и оценка на ценността. Постепенната еволюция на общественото разбиране на значимостта и потенциала на тази част от градското наследство, и то – в неговата структурна цялост, се изразява както в последователното присвояване на статут на паметници на културата („недвижими културни ценности" по смисъла на настоящия Закон за културното наследство) на отделни сгради и по-късно (в периода 1998-2008) – на цялостни градоустройствени структури – улични ансамбли, градски паркове и пр.

Краткият преглед на историята на консервационната политика и практика в Пловдив е включен тук, за да представи дълбоките исторически корени на общественото разбиране на качеството на културното наследство и неговото значение за града и общността и едновременно да посочи част от причините за нееднаквото отношение и грижа към неговите елементи, което се констатира при анализа на моментното състояние.

#### **1.5.4. Защитени територии и обекти**

Понастоящем под юридическа защита с различни режими за опазване по Закона за културното наследство е поставена компактна територия в обхвата на централното градско ядро, структурирана в осем групови недвижими културни ценности и охранителните им зони, обхващащи и преобладаващата част от единичните недвижими ценности на града от всички научни и културни области, общо над 700, включително пет обекта на парковото и градинското изкуство и охранителните им зони.



**Групови недвижими културни ценности<sup>1</sup> и територии с културно наследство****Групов паметник на културата - Историческа зона "Филипопол-Тримонциум-Пловдив".**

Групов археологически и архитектурно-строителен паметник на културата и паметник на урбанизма и културния пейзаж. Статутът е определен с решение на Националния съвет за опазване на паметниците на културата (НСОПК) от 22.05.2000 - протокол № 5/2000 г., одобрен от Министъра на културата.

Зоната обхваща почти изцяло историческото градско ядро, в т.ч. АИР „Старинен Пловдив“. Освен резервата, в границите ѝ са включени груповите културни ценности - ансамбли, описани по-долу, охранителните им зони, обектите на градинското и парковото изкуство и преобладаващата част от единичните недвижими културни ценности. Следва да се отбележи, че извън обхвата на зоната е останала територията около ул. "Карловска" на левия бряг на р. Марица - част от исторически формираната главна градска функционална ос със съхранено общо функционално предназначение характерно и застрояване.

**Архитектурно-исторически резерват "Старинен Пловдив".**

Статутът е определен с Постановление на МС № 143 / 22. 05. 1956 г. (необнародвано). По реда на ЗПКМ в границите на резервата са определени отделни групови паметници на културата – ансамбли, които за краткост не са описани тук. Във връзка с управлението и опазването на резервата са издадени ред последващи нормативни, стратегически, програми и планови документи. Устройството на АИР „Старинен Пловдив се осъществява на база застроителен и регулационен план със специфични правила и нормативи към него, одобрени със заповед № РД-02-14-2198/21. 12. 2000 г. на МРРБ и МК; ДВ, бр. 11/2001 г.

**Групов паметник на културата "Капана".**

Статутът е определен с решение на НСОПК, протокол, № 13/02. 11.1998 г., одобрен от Министъра на културата.

**Групов археологически и архитектурно-строителен ПК - "Система от улични ансамбли по ул. "Княз Александър I", ул. "Отец Паусий", ул. "Райко Даскалов", ул. "Христо Г. Данов", пл. "Джумаята".** Със статут, съгласно решението по т. 2 от протокол № 5/22.05.2000 на НСОПК. С последващи разработки и решения на компетентните органи, в границите на този ГПК са обособени ансамбли с по-малък териториален обхват.

**Групов архитектурно-строителен ПК - "Система от улични ансамбли по ул. "Бетовен" и ул. "Опълченска".** Със статут, съгласно решението по т. 2 от протокол № 5/22.05.2000 на НСОПК.

**Групов архитектурно-строителен ПК - "Система от улични ансамбли по ул. "Антим I" и ул. "Лейди Странгфорд".** Със статут, съгласно решението по т. 2 от протокол № 5/22.05.2000 на НСОПК.

**Групов архитектурно-строителен ПК - "Система от улични ансамбли западно от Данов хълм (Сахат тепе)".** Със статут, съгласно решението по т. 2 от протокол № 5/22.05.2000 на НСОПК.

**Групов архитектурно-строителен ПК - "Система от улични ансамбли по ул. "Иван Вазов" и ул. "Цанко Дюстабанов".** Със статут, съгласно решението по т. 2 от протокол № 5/22.05.2000 на НСОПК.

<sup>1</sup> При представянето на груповите недвижими културни ценности по-нататък е използвана терминологията по Закона за паметниците на културата и музеите (отменен), по чийто ред е определен съответният статут. Съгласно разпоредбите на § 10 и § 12 от настоящия Закон за културното наследство, заварените обявени и декларираните паметници запазват статут като културни ценности, съответно декларираните обекти по този закон.

**Единични паметници на културата**

Единичните паметници на културата (единични недвижими културни ценности) представляват безценно богатство на града, не само поради значителния си брой, но преди всичко – поради темпоралната принадлежност и видово разнообразие.

Единичните културни ценности, съхранени на територията на град Пловдив се отнасят към следните исторически периоди:

- **Праисторически** - за обектите, чието датиране се отнася към периода до IV в. пр. Хр. Разкритите от тях са разположени извън активния градски център, както и в сравнително по-слабо проучен археологически пласт на Небет тепе. В общия случай те са с крехка, по-малко съхранена субстанция, и сравнително ограничени експозиционни качества.
- **Антични** - за обектите, чието датиране се отнася към периода от IV - V в.в. пр. Хр. до VI в. сл. Хр. Съставляват най-мощния археологически пласт в Пловдив, с голям брой разкрити и съхранени на място обекти, част от които – адаптирани за съвременни функции. Между тях са знаците за града Античен театър, Античен стадион, Форумът (Градската агора) с прилежащите от север обществени сгради, вкл. Одеон, фрагменти от фортификационни и технически съоръжения и от улично-кварталната структура. Значителен е броят на разкритите, но не експонирани обекти, особено в източната част на античния град.
- **Средновековни** - за обектите, чието датиране се отнася към периода от VII в. сл. Хр. до XVI в. Обектите в този група от периода между втората половина на XIV в. и XVI в. се определят още като обекти от "османски период". Археологическите обекти от периода на Средновековието (до XIV в.), поради строително-конструктивните си характеристики са съхранени в сравнително по-малка степен, обикновено интегрирани в структури от Античността, напр. преправки и доизграждания на крепостната система. Забележителни паметници от „османския период“ са джамиите в Пловдив, както и Чифте баня, понастоящем – адаптирана за Център за съвременно изкуство.
- **Възрожденски** - за обектите, чието датиране се отнася към периода от XVII в. до Освобождението (1878 г.) Те формират емблематичните за Пловдив структури на Трихълмието, в т.ч. вернакулярна жилищна архитектура, както и религиозни и обществени сгради. Те са с висока степен на проученост и осъществени намеси за опазване (част от тях, в отклонение от методическите правила за респект към оригинала). Част от ценностите от тази група са отворени за посещение, като изпълняват музейни или други обществени функции.
- **От Новото време** - за обектите, чието датиране се отнася към периода от Освобождението до 40-те години на XX в. Групата включва преобладаващата част от недвижимите културни ценности извън АИР „Старинен Пловдив“.

**Паметници на парковото и градинско изкуство**

Със статут на паметници на парковото и градинското изкуство по смисъла на ЗПКМ - териториално или пространствено обособени структури, разпознаваеми по устойчивата им композиция и от значение за развитието на паркоустройственото изкуство и наука, са шест обекта (обявени в ДВ, бр. 41/1992 г): парковете на Данов хълм и на Хълма на освободителите с охранителни зони, градина „Цар Симеон“, Градска градина (като елемент на групов ПК) уличното озеленяване по бул. „Руски“ и ул. „Иван Вазов“.

**Принадлежност на паметниците към съответни научни и културни области**

По отношение принадлежността на паметниците на културата (културните ценности) към съответни научни и културни области – на територията на гр. Пловдив са представени:

- Археологически паметниците на културата;
- Исторически паметниците на културата;
- Архитектурно-строителни паметниците на културата;
- Художествени паметниците на културата;
- Паметници на парковото и градинско изкуство.

Над 50 от обектите със статут на паметници на културата (единични недвижими културни ценности) в Пловдив принадлежат едновременно към две или три научни или културни области.

#### **Значимост на обявените паметници**

По отношение културната и научна стойност и обществена значимост, от обявените по реда на ЗПКМ паметници на културата, с категория „национално значение“ са 45 обекта (в т.ч. архитектурно-строителни, исторически, художествени), както и всички археологически паметници<sup>2</sup>; категория „местно значение“ – 91 обекта от всички научни и културни области; категория „ансамбловое значение“ – общо 243 архитектурно-строителни паметника и един на парковото и градинско изкуство; категория „за сведение“ – общо 29 архитектурно-строителни паметника.

#### **1.5.5. Значение на културното и историческо наследство**

Значението на наследството като ресурс с познавателна и възпитателна значимост и стопански потенциал – фактор за социално-икономическото развитие, е безусловно оценено от градската управа и гражданството. През последните години задачите за опазване и съвременна промоция на наследството са включвани неизменно сред приоритетите в стратегическите и плановите документи на общината.

#### **Значението на наследството според постановките на ОПР на община Пловдив**

В Общинския план за развитие 2007-2013 (ОПР), опазването и реализацията в съвременния живот на потенциалите на културното наследство е визирано като компонент на Основната стратегическа цел за развитие на община Пловдив. Тя е формулирана така:

„Да постигне високи и устойчиви темпове на икономически растеж, подобро качество на живот на своите граждани, запазено и оценено природно и културно наследство.“

В Приоритет 1 на ОПР „Постигане на динамична, конкурентноспособна икономика на основа на знанието“ е включена Специфична цел 5 „Постигане на атрактивен и проспериращ туризъм“ със следните две мерки:

- M1 „Възстановяване и опазване на културно-историческото наследство“;
- M2 „Развитие на културния туризъм, бизнес туризъм и спортния туризъм“.

#### **Значението на наследството според постановките на ОУП на Пловдив**

В Общия устройствен план на Пловдив е отделено дължимото внимание на системата „Културно наследство“ като елемент на средата – обект на опазване, фактор в устройството на територията,

<sup>2</sup> Следва да се има предвид, че съгласно разпоредбата на чл. 146, ал. 3 от Закона за културното наследство, всички недвижими археологически обекти имат статут на културни ценности с категория „национално значение“ до установяването им като такива по реда на този закон.

както и като стимулатор на развитието<sup>3</sup>. Изведени са изискванията и приоритетите на политиките за управление на системата, между които следва да бъдат цитирани и коментирани в контекста на настоящото проучване и анализ следните шест:

**(1) Пълноценен обхват на съществуващите и нови материални и нематериални културни ценности като обекти на внимание, защита и използване.** Това е принципна и общовалидна постановка на плана, която визира не само изискванията за опазване на наследството, произтичащи от националното законодателство и ред международни документи, но също така и констатациите, че публичната грижа за опазване, социализация и популяризация на ценностите не е постоянна и равностойна, особено по отношение на тези, разположени извън активния градски център. И към настоящия момент са налице обекти напълно занемарени, изоставени на разрушително въздействие на природните фактори, напр. археологически ценности с висока културна и познавателна стойност на територията източно и южно от Трихълмието, пренебрегнати от туристическите маршрути, или емблематичните за града бивши тютюневи складове с потенциал за адаптиране за съвременни публични функции. Подобни обекти основателно се определят като „язви“ в градската среда. Настоящо им състояние е не само в противоречие с обществения културно-познавателен и икономически интерес, но и провокира негативни позиции спрямо цялостната политика в разглежданата сфера.

**(2) Съхраняване на урбанистичната автентичност на културната среда,** към което се отнасят набор от планови предвиждания, между които:

- съобразяване на съдържанието и предвижданията на ПУП с наличието на археологическо наследство и с принципите на интегрираната консервация<sup>4</sup>;
- включване сред приоритетите на общинската инвестиционна политика на проекти, свързани с опазването и експонирането на археологически паметници и активизиране на публично-частното партньорство за тяхната реализация.

**(3) Опазване на териториалния и темпорален интегритет на културното наследство, чрез изява на териториална цялост на историческите пластове и цялост на тяхната стратификация.** Това се отнася с най-голяма сила за обектите на археологическото наследство и се свързва със съвременното разбиране и подход при подбора и начина на експониране на археологическите обекти *in situ*, целящи не само представяне на разкрития фрагмент, но и формиране на общопонятна представа за териториалния обхват, структурата и основните елементи на града през предходните епохи. Това означава, че приоритетни обекти на опазване и показване в Пловдив са не само представителните обществени сгради, но и реперни елементи от фортификационната система, улична мрежа, жилищни и други градски структури от Античността или Средновековието, независимо от разположението им в съвременната градска структура.

**(4) Изява на културното наследство като ресурс-стимулатор за общото териториално развитие и за развитието на отделните функционални системи.** Нарастване на значението на наследството в ежедневието на гражданите в емоционален и в познавателен смисъл. Изява на

<sup>3</sup> Следва е да се посочи, че въпреки горната напълно основателна оценка, в графичната част към плана, в различие от текстовата част, като територия с режим за културно-историческа защита е показан само АИР „Старинен Пловдив”

<sup>4</sup> Принципите на интегрираната консервация са лансирани с постановките на международни правни документи в сферата на опазването, по които Република България е страна: Европейска конвенция за опазването на археологическото наследство (Лондон, 1969 г., актуализирана през 1991 в Ла Валета, Малта, ратифицирана с Решение на ВНС от 25.01.1991, ДВ бр. 13 /91); Конвенцията за защита на европейското архитектурно наследство на Съвета на Европа (Гранада, 1985 г; Ратифицирана с Решение на ВНС от 25.01.1991, ДВ бр. 13 /91).

ролята на културното наследство за качеството на живот в средата на обитаване, вкл. чрез интегриране на елементи на наследството в съвременната градска среда и в териториите извън обхвата на груповата културна ценност *Историческа зона "Филипопол-Тримонциум-Пловдив"*.

**(5) Синтез на културни и природни ценности в единно работеща система;** повишаване на традиционната роля на р. Марица и на природните територии; интегриране на културен и еко-туризъм. Лансира се тезата „природните дадености на Пловдив с градообразуващо значение да бъдат третирани като част от градското наследство“, което съвпада и с все по-утвърждаващото се разбиране в международен план (вж. и по-долу).

**(6) Постигане на по-пълна изява и реализация на гео-културния потенциал на културното наследство и на неговия културен ареал, повишаване на ролята му в мрежата на културните коридори и активното му включване в европейското културно пространство.** По отношение предвиждането на ОУП за изява на ролята на културния туризъм като фактор за регионално развитие, съвпадаща и с посочената по-горе цел на ОПР, тук следва да бъдат добавени следните данни и коментари: според **Международната харта за културен туризъм на ИКОМОС** (Мексико, 1999), културният туризъм е вид туризъм, който използва като ресурс наследството – културните и природните ценности на средата, съхраняващи колективната памет на обществото. Практически, най-голям интерес предизвикват дестинациите, в които са културните и природните дадености са еднакво обгрижени и представени в техните цялост и интегритет. В контекста на настоящия проект това се отнася в пълна сила за необходимостта, посочена и по-горе, от:

- предвиждане на мерки за опазване и устройство на природните дадености и в частност - на поречието на Марица, с включването му в системата от обекти с градски и над градски, в т.ч. туристически функции;
- разширяване на мрежата от градски туристически маршрути чрез обхващане в максимална степен на обектите на наследството, вкл. разположените извън утвърдените места за посещение.

Друг нерешен проблем в контекста „туристически маршрути/обслужване“ е състоянието на териториите, прилежаща на основните средоточия на туристически активности, на първо място – АИР „Старинен Пловдив“, респ. липсата на подходящо устроени „приемни пространства“. Неудовлетворителни са функционалната организация и естетическото оформяне на подходите към Стария град, особено на тези от североизток, изток и югоизток, които са особено подходящи за начало / край на маршрути на туристически групи. Липсват подходящо устроени места за спиране на туристическите автобуси, както и такива за паркиране и изчакване на групите. Впрочем, необходимостта от изграждане на буферни паркинги с подходящо разположение спрямо културните ценности – обект на туристическо посещение, е посочена изрично в ОУП-Пловдив.

Тук следва да се добави и предвиждането на плана за формиране на „интегрирана система от надземни и подземни културно-исторически структури“, включващо възможности за оптимизиране на устройството на системата от подземни пространства, както и свързането им с надземните градски структури. И наистина, в Пловдив са налице нереализирани възможности за развитие на връзки на археологическо ниво между съществуващи обекти и потенциални ценности, напр. от подлез „Археологически“ на югоизток и североизток, респ. към Голямата базилика и към археологическите обекти в подножието на Джамбаз тепе. Така, освен „изява на териториална цялост на историческите пластове и цялост на тяхната стратификация“ (цитирано в т. 3 по-горе), тези подземни обществени пространства (закрити или открити) ще осигурят допълнителни експозиционни площи, както и условия за информационни и други обслужващи дейности, адресирани към гражданите и туристите. Тук следва да се приведе аргументацията, заложената в ОУП,



за „осигуряване на интеграция и тясна икономическа връзка между култура и туризъм“. Резолюцията от IV Конференция на Съвета на Европа (Хелзинки, 1996) подчертава, че **“приходите от културен туризъм могат да допринасят със значителни средства за поддържането и опазването на културното наследство”**. Възприетата логика е, че ако културното наследство е способно да стимулира туристическата индустрия, то и туризмът, от своя страна, трябва да подпомогне разкриването, опазването и популяризирането на своя собствен културно-исторически ресурс. На тази основа, незаменима търговска стойност придобиват цялостни пакети, включващи културна, туристическа, транспортна и информационна инфраструктури, допълнени с привлекателни вторични продукти и дейности (фестивални и други събития от културния календар на общината, търговия, кулинария, хоби и пр. атракции). В центъра на тази система е културната ценност, третирана като завършен туристически продукт, с обновяваща се инфраструктура около него, която го прави перманентно привлекателен, но и със целия комплекс от услуги, осигуряващи престоя на туриста и така - стимулиращи стопанските активности и икономиката на града като цяло.

#### **1.5.6. Инвестиции в консервационно-реставрационни работи, експониране и адаптация на недвижимо културно наследство**

През последните десетина години на територията на Пловдив са осъществени няколко крупни инвестиционни кампании за изпълнение на консервационно-реставрационни работи (КРР), експониране и/или адаптация за съвременни публични функции на значими обекти на недвижимото културно наследство. Основната част от тях са финансирани или съфинансирани със средства от донорски програми. Като пример могат да бъдат посочени:

- проектът на ЮНЕСКО/Japan Trust Fund за изпълнение на КРР и адаптация или ремонти на девет обекта – вернакуларна архитектура в АИР „Старинен Пловдив“ на обща стойност близо \$1 000 000 (реализиран в периода 2003-2008);
- проект за КРР и експониране на Одеона на античния Филипопол. Фондация „А. Г. Левентис“ (Кипър) финансира подробното проучване и документиране на обекта (2001-2002) и изработване и изпълнение на проекта, завършен през 2004;
- проектът за реконструкция и ново експониране на комплекса на Античния стадион на пл. „Джумаята“, на обща стойност 896 825 евро, реализиран с безвъзмездна финансова помощ на Норвегия, Исландия и Лихтенщайн по линия на Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство в размер на 83,5% от общата стойност, съфинансиран от българската страна (реализация 2011- 2012 );
- проект за реставрация, консервация и експониране на обект „Малка раннохристиянска базилика“, финансиран от фондация „Америка за България“ в съфинансиране с Община Пловдив и МК, на обща стойност ок. 1 млн. лв. (в начална фаза на изпълнение).

Специализирани работи по недвижими културни ценности и/или благоустрояване на тяхната среда са осъществени чрез финансиране и от други източници, вкл. „Красива България“ за Античния театър и др. Значителен е броят на инвестиционните проекти в Стария град и в Централната градска част, реализирани със средства на собственици и ползватели на недвижимите имоти със статут на културни ценности. Като резултат, в задоволително състояние са приведени (или в процес) значителна част от сградите и другите елементи на средата в Стария град, кв. Капана, ул. „Княз Александър I Батенберг“ и други представителни градски части. Тези примери показват обществената заинтересованост и грижата на общинското ръководство за опазване на наследството, респ. провежданата политика в изпълнение на цитираните по-горе планови документи за развитие и за устройство. Съпоставени с представените по-горе данни за занемарени недвижими ценности извън териториите с обществена активност, същите примери илюстрират и констатирания дисбаланс

в обгрижването на обектите на наследството, респ. на градската среда, в която те са съхранени до наши дни.

#### **1.5.7. Основни изводи, свързани с определянето на зони за въздействие.**

##### **Позитивни**

- Наличие на значимо в качествен и количествен аспект материално и нематериално културно наследство от различни епохи и култури.
- Синтез между антропогенната и природната среди – специфичен културен ландшафт, носител на градската идентичност.
- Териториално съвпадение със съвременния градски център – пълноценно интегриране на историческите структури във съвременната среда и функции.
- Висока степен на проученост.
- Адекватна юридическа защита.
- Развита музейна мрежа.
- Богат културен календар, включващ набор от традиционни прояви, свързани с обекти на недвижимото наследство (къщите в Стария град, Античния театър и пр.)
- Обществен интерес и признание; приоритетни позиции в стратегическите и планови документи за социално икономическо и устройствено развитие;
- Опит в политиките в сферата на опазването; успешно реализирани инвестиционни проекти в тази сфера.
- Развит отрасъл „Туризъм“. Традиции в туристическата промоция. Утвърдена дестинация на туризма и в частност – на културния туризъм.

##### **Негативни:**

- Наличие на обекти на наследството в лошо състояние, извън туристическите маршрути.
- Неудовлетворително състояние на средата на основни обекти на туристическо посещение; липса на подходящо устроени „приемни зони“.
- Липса на инвестиционен интерес за регенерация и адаптация на емблематични за града обекти – тютюневите складове (частна собственост).
- Непълно развита мрежа на туристическите маршрути.

##### **Перспективи и възможности:**

- Извършване на специализираните дейности по опазването, адаптацията, социализацията и популяризирането на наследството в съответствие със съвременните критерии и методически изисквания.
- Представяне на наследството по исторически периоди във възможната „структурна цялост“.
- Подходящо интегриране на елементи, наследени от минали епохи, в съвременната физическа и функционална среда не само на територията на обществения център, но и в други градски територии.

- Подобряване на условията за широк достъп до обектите на наследството и в частност – археологическите обекти и за получаване на популярна и специализирана информация в различни формати на място.
- Обогаляване на мрежата от туристически маршрути; разнообразяване на предлаганите туристически пакети.
- Създаване на средови условия за по-качествена туристическа услуга и комфорт при пребиваването – подобряване имиджа на дестинацията – принос за ефикасно брендиране.

**Рискове:**

- Компрометиране на ценности и/или „профанизиране“ на градското наследство като цяло, в резултат от стремежа към повишаване на туристическата атрактивност и/или поради некомпетентна намеса.
- Предимствено публично инвестиране във вече утвърдени места/обекти на туристическо посещение и продължаващо пренебрегване на други елементи от историческите структури.
- Унищожаване на ценности в следствие трайно неполагане на грижи (археологически обекти, тютюневи складове и др.).

**1.6. Държавно управление, неправителствен сектор, обществен ред и сигурност.****1.6.1. Държавно управление**

Пловдив, вторият по големина и значимост град в България е административен център на Пловдивска област, която има 18 общини с 215 селища, от които 16 са градове. Същевременно, градът е център на Южен централен район, който обхваща областите Пловдив, Пазарджик, Смолян, Кърджали и Хасково с общо 57 общини. Това обуславя и наличието на повече от 150 държавни институции, подразделения на централни ведомства, които функционират на територията на града, като повечето от тях са ситуирани в централната градска част. Бе реализирана инициативата на Правителството за „изнасяне“ на някои от централните институции извън София, като Пловдив стана седалища на една от дирекциите на МИЕТ - «Маркетинг, реклама и информация в туризма».

Освен това, в Пловдив се намират Генералните консулства на Република Гърция и на Република Турция, както и Почетните консулства на Италия, Германия, Русия и Украйна, Мароко, Казахстан и Екваториална Гвинея. Градът е и академичен център с 10 висши учебни заведения или филиали.

Община Пловдив е институцията, която олицетворява органите на местната власт и местното самоуправление. Изпълнителният орган на държавната и местна политика е Кметът на общината, който е мажоритарно избран с мандат от 4 години и ръководи работата на Общинската администрация, която има свои професионални екипи и дирекции във всички основни направления на обществения живот: транспорт, обществен ред и сигурност, младежки политики и спорт, общинска собственост, устройство на територията, строителство и инвестиции, общинска икономика, екология и здравеопазване, организация и управление на отпадъците, култура, образование, туризъм, европейски политики и иновации.

Дейността на Общинската администрация се контролира и утвърждава от Общинския съвет, който има 51 члена, представители на различни политически партии и на различни териториални и социални общности. Към Общинския съвет функционират 11 постоянни комисии, а при необходимост / по актуални проблеми се сформират временни комисии.

За по-ефективно управление, общината е разделена административно на 6 района („Централен“, „Източен“, „Западен“, „Северен“, „Южен“ и „Тракия“), които са обособени като Кметства с избрани от

Общинския съвет кметове и действащи районни администрации. Основната задача на районните администрации е да предоставят ефективни административни услуги на гражданите от съответния район, всеки от които е съпоставим като брой на населението с повечето областни градове в страната.

Ситуацията по отношение на държавното и местно управление на града поставя предизвикателства пред ИПГВР – Пловдив, от който се очаква да предложи решения както за облекчаване на централната градска част от прекомерния брой офиси институции, така и за подобряване на качеството на живот в районите.

### **1.6.2. Неправителствен сектор**

#### **Брой организации и обща характеристика на сектора**

В Пловдив съществува многообразен и силно развит неправителствен сектор, с традиции в разработването и изпълнението на проекти, както на местно и регионално, така и на национално и международно ниво. Регистрираните организации в Пловдивския окръжен съд и в Публичния регистър на юридическите лица с нестопанска цел са повече от 1000. От друга страна, в информационния портал за неправителствените организации в България са включени около 300 организации от Пловдив, а регистърът на НПО, публикуван на сайта на община Пловдив, съдържа 106 организации. Същевременно, трябва да се има предвид, че организациите, които са актуализирали своите данни в последните 1-2 години в информационния портал на НПО са само 20, а регистърът на община Пловдив също е актуализиран в последните 1-2 години.

Тази „странна“ ситуация показва, че от една страна икономическата криза е засегнала голяма част от неправителствените организации и дейността им е „замряла“ в последните години поради липса на финансиране. От друга страна, разликата между регистрираните и реално функциониращи НПО е характерна черта на целия сектор в България, която се прояви особено силно преди 5-6 години, когато бяха регистрирани стотици НПО, само за да могат „да усвоят“ средства по Оперативна програма „Административен капацитет“. Независимо от посочените обстоятелства, към настоящия момент в Пловдив има множество НПО, които са активни, успяват да намерят финансиране и да реализират проекти или пък работят без особено голямо финансиране в полза на членовете си или на обществено уязвими групи.

#### **Сфери на дейност на Неправителствените организации**

Условно, бихме могли да открием няколко групи НПО, активни в следните направления / сфери на дейност:

1. Икономика – браншови организации на предприемачи, строители, инженери, архитекти, туристически дейтели, търговци, занаятчии и др.;
2. Култура и образование – организации, допринасящи за културния облик и живот на града и за повишаване на знанията и уменията на различни възрастови, професионални и социални групи;
3. Младежки организации – работещи в областта на младежките дейности и политики, свободното време и образованието на младите хора;
4. Екология, околна среда, енергийна ефективност – организации на природозащитници, еколози, професионални фирми по алтернативна енергия и енергийна ефективност и др.;
5. Здравеопазване и социални дейности – организации, работещи в полза на хора с увреждания и специфични здравословни проблеми, уязвими етнически и социални групи и др.

**От първата група** особено активни са Бизнес – експертния съвет, Съветът по туризъм, Форум „Пловдив 21 век“, Търговско – промишлената камара – Пловдив, Камарата на строителите в

България, САБ Камарата на архитектите, Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране. Всички тези организации притежават експертен капацитет в сферата, в която работят, имат отношение към развитието на града, проявяват не само интерес към процеса на подготовка на ИПГВР, но и желание и компетентност за участие. Особено полезно е доброто познаване на ситуацията в Пловдив, което те демонстрират и съчетанието от различни гледни точки по отношение на нуждите, проблемите и приоритетите на града. Освен, че бяха въввлечени още в първоначалния етап на подготовката и определянето на визията, целите, приоритетите и зоните за въздействие на Интегрирания план на Пловдив, тези организации могат да бъдат полезни както за генерирането на проектни идеи, така и за създаването на публично – частни партньорства. Ето защо, сътрудничеството и взаимодействието с тях трябва да продължи до края на процеса.

**От втората група** активни и популярни в последните няколко години са фондация „Пловдив – европейска столица на културата през 2019 година“, Сдружение „ПЕСК“, фондация „ТРАКАРТ 2000“, фондация „Образование за демокрация“ и др. Всички те имат не само желание и интерес, но и потенциал за участие в процеса по разработване на ИПГВР – Пловдив. Членовете им са с опит в местното и регионално развитие и във формирането и прилагането на общински политики в областта на културата и образованието. Фондация „Пловдив – европейска столица на културата през 2019 г.“ е успяла да превърне кандидатстването на града за европейска столица на културата в кауза и да обедини около нея културния елит на Пловдив. Членовете ѝ са видни представители, артисти и дейци на изкуството и културата, които са мотивирани да участват и лично да допринасят за развитието и културния облик на града. Останалите организации също притежават експертен капацитет в областта, в която работят, имат необходимите познания, опит и контакти за реализирането на културни инициативи и прояви. Всички те ще бъдат полезни партньори на общината и екипа, работещ по ИПГВР – Пловдив до края на процеса.

**Третата група** са организациите, работещи в сферата на младежките дейности. Част от тях са изпълнявали проекти по програма „Младежта в действие“ с участието на български и международни партньори и с финансовата подкрепа на Националния център „Европейски младежки програми инициативи“ и работят с широк кръг млади хора в Пловдив и областта. Популярни са Националният алианс за работа с доброволци - Пловдив, сдружение „Младежки глас“, фондация „За младите хора“, Сдружение - Велоклуб „Крива спица“, фондация „Кентавър Арт“. Последните две организации работят активно в областта на градската среда, облика и артистичната атмосфера на града и инициират и реализират проекти, свързани с велоалеи, събития и празници на открито, почистване на обществени пространства и др. Особено впечатляващ е едноседмичният фестивал „Реката и тепетата“, организиран от фондация „Кентавър Арт“ в края на август, 2012 г., който изключително удачно съвпадна по време с началото на проекта за интегрирания план на Пловдив. Независимо, че тези организации не притежават опит и експертиза в областта на планирането и градоустройството, те биха били полезни за както за обратна връзка относно нагласите и очакванията на младите хора относно бъдещето на града, така и за „освежаване“ на бъдещите проектни идеи, свързани с ИПГВР.

**Четвъртата група** организации обединяват преди всичко природозащитници и еколози, експерти в областта на екологичното разнообразие и радатели за чиста околна среда и за алтернативни източници на енергия. В повечето случаи те са опозиция на държавната / общинска политика, защото имат преди всичко критичен и тревожен поглед към състоянието на природата и околната среда и към действията или бездействията на институциите. Една от най-популярните организации в това отношение е сдружение „Зелени балкани“, което е реализирало значими проекти, свързани с биологичното разнообразие и с природните и национални паркове. През последните няколко години придобиха популярност организациите, обединяващи професионалисти в областта на енергийната ефективност и зелената енергия като Национален съюз „Екоенергия“ - Пловдив, Енергийна агенция -

Пловдив, Клъстер „Зелена енергия“ и др., които се стремят да въвеждат и популяризират европейски стандарти и технологии. Тези организации определено ще имат своето място в процеса на генериране на проектни идеи във връзка с ИПГВР и зоните за въздействие.

**Петата група** организации често са най-мотивираните, тъй като те работят за решаване на болезнени проблеми, свързани с човешки драми и съдби. Голяма част от членовете им са лично засегнати от съществуващия социален или здравословен проблем и невъзможността да се справят сами, ги е подтикнала да се сдружат и да потърсят решение или алтернатива. На пръв поглед тези организации са далече от интегрирания подход в планирането и нямат достатъчно капацитет за участие в процеса, но от гледна точка на европейските политики за равнопоставеност, равен достъп, достъпна среда и т.н., тяхното мнение е много важно. Активни и популярни в Пловдив са Сдружение „Съюз на инвалидите“ - Пловдив, Българска асоциация за профилактика на рака на гърдата - Пловдив, Асоциация на пациентите с онкологични заболявания, Асоциация на пациентите с вродени лицеви аномалии, Асоциация „Майки срещу дрогата“, Сдружение - Младежки клуб „Рома“ - Столипиново, Фондация за регионално развитие „Рома“ - Пловдив. Имайки предвид, че всички те проявиха интерес към подготовката на ИПГВР - Пловдив, би било полезно и необходимо, взаимодействието с тях да продължи и да бъдат консултирани в процеса на генериране на проектни идеи.

#### **Изводи по отношение на неправителствения сектор**

В заключение би следвало да подчертаем, че сътрудничеството с неправителствените организации в Пловдив е предизвикателство, тъй като секторът като цяло не е сплотен и обединен, както в някои от по-малките градове. И в Пловдив, както и в София, НПО трудно намират общи интереси и често, вместо помежду си, си партнират с организации от други градове и държави. Това може да представлява проблем за екипа на ИПГВР от гледна точка на постигане на консенсус с всички заинтересовани страни.

Ще бъдат необходими специални инструменти и подходи за постигане на консенсус в средите на НПО - сектора. Имайки предвид опита и експертизата на членовете от екипа, смятаме, че ще се справим с това предизвикателство.

#### **1.6.3. Обществен ред и сигурност**

За периода 2007-2011г. оперативната обстановка в гр. Пловдив запазва относително стабилен характер по отношение броя на регистрираните престъпления. Преобладаващи са тези против собствеността на гражданите. Администрирането и поддържането на обществения ред и сигурност е неравномерно по територията на града. По данни на МВР, от шестте РУ на територията на града, най-много престъпления са регистрирани на територията на Второ РПУ (район „Централен“) и на територията на Трето РПУ (район „Северен“), като и двете РПУ обслужват централни части на града.

Кварталите с преобладаващо население от етнически малцинствени групи са кв. „Шекер махала“, „Арман махала“, кв. „Столипиново“ и „Хаджи Хасан махала“, съответно в Район „Северен“, Район „Централен“ и Район „Източен“, което предполага наличие на висок риск на конфликти на етническа основа. Към момента, по данни на ОДМВР на територията на гр. Пловдив не са налице сериозни проблеми по отношение наличието на конфликти на етническа основа. Според общественото мнение, от друга страна общественият ред е в критично състояние в териториите, обитавани от рисковата малцинствена група (ромския етнос). Повечето граждани на Пловдив идентифицират кварталите „Шекер Махала“, „Хаджи Хасан махала“, „Изгрев“, „Дружба“, „Тодор Каблешков“, „Захарна Фабрика“ и най-вече „Столипиново“, като такива в които сигурността е ниска, престъпността, висока, а нарушаването на обществения ред е ежедневие. Практиката показва, че

обстановката в тези райони е критична и при реализация на мащабни проекти, каквито ще бъдат реализациите на мерките в зоните за въздействие в проблемните територии.

#### 1.6.4. Основни изводи, свързани с определянето на зони за въздействие

По отношение на разгледаните три сектора – държавно управление, неправителствен сектор и обществен ред и сигурност, могат да бъдат направени следни обобщения във връзка с идентифицирането на потенциални зони за въздействие в град Пловдив:

- Изключително високата концентрация на административни структури на три общински администрации, областна администрация и децентрализирана структура на изпълнителната и съдебната власт и агенция на МИЕТ в рамките на ЦГЧ, обуславят територията като потенциална зона на въздействие с висока концентрация на публични функции;
- Инициативите на неправителствения сектор намират реализация по цялата територия на града, като тези на организациите работещи в областта на КИН се фокусират в историческия градски център, а тези на *Третата група* организации, в териториите около р. Марица и градските паркове;
- Основните моменти от териториалното отлагане на анализа на обществения ред определят като проблемни териториите най-вече на ЦГЧ, но също така и териториите с компактно ромско население - „Шекер махала“, „Арман махала“, „Хаджи Хасан махала“ и особено кв. „Столипиново“.

#### 1.7. Околна среда

Община Пловдив е урбанизирана, с висока плътност на застрояване, интензивен автомобилен трафик и промишлена активност. Освен антропогенното въздействие, до голяма степен състоянието на околната среда се определя и от абиотичните фактори. В района преобладават западни ветрове, висок е дела на тихо време (безветрие), налице е относително висока влажност на въздуха и интензивна слънчева радиация през летните месеци. Поради особеностите на релефа се наблюдават специфични метеорологични особености.

Представената по-долу информация е на база на стратегически общински документи, както и планове и доклади на РИОСВ – Пловдив и Басейнова Дирекция за управление на водите Източно беломорски район – Пловдив.

##### 1.7.1. Атмосферен въздух

Замърсителите в атмосферния въздух на територията на Община Пловдив се формират в резултат на горивни процеси, различни индустриални дейности, автомобилния трафик, състоянието на пътната инфраструктура и са в пряка връзка с климатичните и топографски условия. Съгласно заповед на Министъра на околната среда и водите за утвърждаване на списък с райони за оценка и управление на КАВ, Община Пловдив е определена като община, в която нивата на замърсителите  $\text{ФПЧ}_{10}$ ,  $\text{ФПЧ}_{2,5}$ ,  $\text{ПАВ}$ ,  $\text{NO}_2$  (в непосредствена близост до основните пътни артерии) превишават установените норми и/или нормите плюс определените допустими отклонения от тях.

Характерни източници на атмосферни замърсители в общината са:

- Битовото отопление през зимния сезон (голям процент на домакинства без централно топлоснабдяване).
- Автомобилният транспорт: Оценката на транспортната система в града показва, че същата се състои главно от лични автомобили, таксите и автобуси. Към 2012 г. са регистрирани приблизително 183 000 лични МПС, около 3000 таксите и 400 автобуси.

- Отоплението, паровите централи („Каменица“ АД, „Филикон“ АД, „ЗК Пловдив“ АД, „Дружба“ АД, и др.) и големи индустриални източници („ТЕЦ-Север“, „ОЦ-Юг“, „Дружба Стъкларски заводи“, „Агрива“, „КЦМ“ и др.).
- Високо дялово участие на общия фон на замърсяване.

Специфична характеристика на климатичните особености на територията на Община Пловдив спомага за установяване на зависимости между нивата на замърсителите в атмосферния въздух и спецификата на метеорологичната обстановка. Важна особеност за Пловдив и района е обратната стратификация (разпределение на температурата на въздуха във вертикала) – температурна инверсия - 81% от дните в годината (294 дни) са с температурна инверсия – изключително неблагоприятна климатична особеност за разсейването на замърсителите.

Замърсяването с  $ФПЧ_{10}$  е дългогодишен основен проблем. Главен фактор, оказващ влияние са битовото отопление, транспорта и неподдържаната пътна и прилежаща инфраструктура, което води до т.н. вторично разпрашаване. Масовото използване на твърди горива в битовия сектор води до тревожно завишаване нивата на  $ФПЧ_{10}$  основно през зимните месеци. Този проблем е свързан с ниските доходи на населението в определени жилищни зони и с липсата на адекватна регулативна система в сектор „Енергетика“. Проблемът допълнително се засилва от конкретни дейности в социалното политика на национално ниво, изразяваща се в подпомагане на социално слаби семейства с твърди горива. Пак поради бедност, много често за огрев се ползват отпадъчни пластмасови материали. Особено изявен е проблемът в:

- районите, населени с ромска малцинствена група : кв. „Столипиново“, кв. Захарна фабрика, „кв. Хаджи Хасан махала“, кв. Тодор Каблешков „. Тези райони попадат в графата - „трайна безработица“, и „Висок процент на население, под прага на бедността“. В същинския градски център, в който попада и кв. „кв. Хаджи Хасан махала“, вредния ефект се усилва от факта, че на лице е голяма процентна плътност на застрояването;
- районите, където липсват изградени топлофикационни мощности.
- местните отоплителни котелни инсталации в общинските и държавните обекти на образованието и здравеопазването. В бъдещото интегрирано планиране е важно да се предвиди за такива обекти съчетаното използване на енергия от възобновяеми енергийни източници (ВЕИ) и в частност ползване на слънчева енергия, което ще има добър екологичен и стопански ефект.

За оценка на качеството на атмосферния въздух (КАВ) на територията на община Пловдив са разположени два пункта за мониторинг (ПМ) на атмосферния въздух, в които наблюденията се осъществяват с автоматични измервателни станции (АИС):

- АИС "Каменица"(старо име "Евмолпия") с код BG0051A - фонов пункт в централната градска част с предимно жилищно застрояване;
- АИС "Баня Старинна" с код BG0072A (пунктът е автоматичен от 2009 г.) – разположен в обхвата на натоварено кръстовище даващ информация за замърсяването от автомобилния транспорт в централната градска част.

ПМ са част от Националната автоматизирана система за контрол на КАВ(НАСККАВ). В резултат от наблюденията в тях се извършва оценка на КАВ, при което са регистрирани превишения на нормите за опазване на човешкото здраве в:

1. АИС "Каменица" – ясно изразена сезонност /през студения период на годината/ - превишения на средно денонощната норма (СДН) по показателя  $ФПЧ_{10}$ , над допустимия брой, а в следствие и на средногодишната норма (СГН), както и на СГН по показател  $ФПЧ_{2,5}$ ;



2. АИС "Баня Старинна" - превишения на средно часовата норма (СЧН) и СГН по показателя  $\text{NO}_2$ , превишения на СДН на  $\text{ФПЧ}_{10}$  над допустимия брой с ясно изразена сезонност /през студения период на годината/, а в последствие и на СГН, както и на СГН по показател  $\text{C}_{20}\text{H}_{12}$  (бензо(α)пирен).

**За останалите наблюдавани замърсители не се установява превишения на нормите в атмосферния въздух на територията на Община Пловдив.**

На база разработката Актуализация на Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Община Пловдив и План за действие към нея за периода 2011-2013 г. по показатели в АВ  $\text{ФПЧ}_{10}$  и  $\text{NO}_2$  срокът за постигане на съответствие с нормите по показател  $\text{NO}_2$ , а именно края на 2010 г. бе отложен. За отлагане на крайния срок Министерството на околната среда и водите попълни нотификация от страна на Р. България за всички общини на територията на страната. За Община Пловдив нотификацията бе попълнена въз основа на цитираната по - горе разработка. Постигнатият ефект е регламент с Решение от 05.09.2012 г. на Европейската комисия, свързан с положителна оценка за отлагане на крайния срок за достигане на пределно допустими стойности за азотен диоксид до края на 2013 г. в две зони за следене качеството на атмосферния въздух на територията на Р. България, едната от които е Община Пловдив.

Във връзка с постъпила покана от Генерална дирекция "Околна среда" /ГД "ОС"/ към Европейска комисия и Европейска агенция по околна среда /ЕАОС/ до Изпълнителна агенция по околна среда /ИАОС/ към Министерството на околната среда и водите /МОСВ/, Община Пловдив бе поканена за участие в пилотен проект за въздуха. Идеята за проекта е стартирала в началото на 2012 г. от комисар Поточник от Европейска агенция по околна среда към Европейската общност и продължи до средата на 2013 г. В проекта участваха няколко града от ЕС - Берлин (Германия), Дъблин (Ирландия), Мадрид (Испания), Малмьо (Швеция), Милано (Италия), Плоещ (Румъния), Прага (Чехия) и Виена (Австрия), като от страна на Р. България бе избран да участва гр. Пловдив. Целта на пилотния проект бе участващите градове да обменят опит относно оценката и управлението на качеството на въздуха. Проекта нямаше за цел да реши проблемите на градовете свързани с приложението, а по-скоро да разбере нуждите на местната власт от прилагане на законодателство за въздуха, като същевременно участващите градове ще извлекат полза от анализа на тяхната система за управление на качеството на въздуха и от обмена на опит с експертите от ЕАОС и ГД „ОС“, както и с другите участващи градове. Доклада по проекта бе официално представен на официална среща на 06.06.2013 г. в Брюксел, където в периода 04-07.06.2013 г. се състоя Конференцията „Green week 2013 г.“. В Доклада бе включена и особеността за Пловдив и района е обратната стратификация (разпределение на температурата на въздуха във вертикала) – температурна инверсия - 81% от дните в годината (294 дни) са с температурна инверсия – изключително неблагоприятна климатична особеност за разсейването на замърсителите. В такива моменти се установява многократно превишение на нормите за КАВ. Доклада с изводи, констатации и заключения от начина на управление на качеството на атмосферния въздух в пилотните градове бе внесен в Европейската комисия за разглеждане и оценяване.

**Обобщение:** за територията на цялата община Пловдив започнаха да се прилагат мерки от изпълнението на различни общински програми и вече си очертава тенденция за намаляване на стойностите на характерните до скоро високи нива на замърсяване на компонентите на въздуха през цялата година. Оценката на транспортната система показва, че същата се състои главно от лични автомобили, таксите и автобуси, които имат основен принос към замърсяването, заедно с употребата на твърди горива в бита. Необходимо е да се стимулира колективния градски транспорт (реформиране на остарялата тролейбусна мрежа) и използването на ВЕИ. Скоро в община Пловдив

ще започне изпълнението на проекта по „Интегриран градски транспорт“, чрез който ще се създават условия за намаляване на замърсяването в атмосферния въздух от автомобилния трафик. Засиленото усвояване на финансови ресурси през последните години с цел внедряване на мерки по енергийна ефективност и саниране на сгради общинска собственост е нужно да продължи с интегриран подход чрез активно използване на ВЕИ.

### 1.7.2. Геоложки и геоморфоложки условия. Почви

#### Геоложки и геоморфоложки условия

В геоморфолошко отношение районът е част от Преходно планинската котловинна геоморфоложка област, като попада в териториите, заети от разчленени алувиални низини. Община Пловдив попада в низинния височинен пояс (от 0 до 200 м н.в.) и в морфоструктурата на Балканидите (Гълъбов и др., 1962). По самия Маришки разлом, в долината на р. Марица, се издига Пловдивския хорст, представен от сиенитните Пловдивски хълмове. Пловдивските хълмове са уникални геоморфоложки образувания, които са основни средообразуващи фактори и символ на града: „Младежки хълм“ (Джендем тепе) – 285,5 м н.в., „Хълм на Освободителите“ (Бунарджика) 265 м н.в., „Данов хълм“ (Сахат тепе) – 227 м н.в., Трихълмието (Тримонциум, състоящо се от Тексим тепе -195 м н.в., Джамбаз тепе – 212 м н.в. и Небет тепе – 207 м н.в.).

Геоложката характеристика на територията на гр. Пловдив се определя от следните геоложки периоди : Горна креда , Неоген и Кватернер .В тектонско отношение градът попада в Маришката разломна зона. Инженерно-геоложките условия в района на проучване са благоприятни за извършване на строителни дейности при спазване на нормативните изисквания за противоземетръсно строителство и вземане на превантивни мерки при изграждането на инфраструктурните елементи и съоръжения в зависимост от детайлните инженерно-геоложки проучвания за строителната площадка на всеки строителен обект.

#### Почви

Според почвено–географското райониране на България, Община Пловдив попада в Южнобългарската ксеротермална почвена зона, която се разделя на няколко зонални почвени типове. В Горнотракийската низина са разпространени карбонатните и типични смолници. Характеризират се с маломощен почвен хоризонт (45-60 см), по-слабо уплътнен хумусен хоризонт.

Почвите в Община Пловдив са „антропогенни“, типични за градска среда. Няма нормален естествен профил, който обикновено е нарушен поради извършването на строителни, мелиоративни и укрепващи дейности. Пластовете в тях са със състав, зависещ от това кой, кога, какво е насипвал. Почвите се характеризират с лек механичен състав, ниско съдържание на хумус, азот и фосфор. Усвоимата влага е много малка, поради високата водопропускливост и слабите им водозадържащи способности.

Почвите по пловдивските тепета са със силно скъсени профили – главно ринкери и литостоли, тъй като са образувани върху устойчиви на изветряне сиенити. При тях се наблюдават почвени различия и подтипове, но за всички е характерна ерозията, която застрашава целостта на почвената покривка и нейната функционалност.

Основен замърсител на почвите е КЦМ – АД като следва да се подчертае, че замърсяванията са стари. Резултатите от мониторинга, показват че тенденцията на замърсяването с олово, кадмий и цинк е към задържане, което се дължи на подобряване въздушните пречиствателни съоръжения на КЦМ.

Липсата на специализирани депа за строителни отпадъци води до неконтролирано изхвърляне на строителни отпадъци от граждани и фирми и формиране на незаконни сметища главно на входовете и изходите на гр. Пловдив, както и замърсяване на зелените площи и поречието на р. Марица При

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*

безконтролно изхвърляне на строителни отпадъци се увреждат почвите и се унищожава хумусния слой. Липсва държавна и месна политика за рециклиране на строителните отпадъци с цел повторното им влагане в строителство. Тази дейност е един изход за подобряване на градската екология в бъдещото интегрирано планиране и изграждане с висок екологичен и икономически ефект.

### 1.7.3. Води

Данните от пунктът за контролен мониторинг на повърхностни води на територията община Пловдив (р. Марица – гр. Пловдив) показва умерено екологично състояние.

Отпадъчните производствени води след пречистване в локални пречиствателни съоръжения са включени в градска канализация и се допречистват в ГПСОВ. Станцията е разположена на територия от 200 дка, в югоизточната част на гр. Пловдив. Към настоящия момент ГПСОВ пречиства отпаднащите води от всички части на града.

С най-голямо значение за р. Марица е натискът, породен от точкови източници: градски отпадъчни води от ГПСОВ – Пловдив и индустриални емитери ("КЦМ" – АД и "Агрива" АД). Програмата от мерки за повърхностните води (План за управление на речните басейни в Източноромански район, том 4 Марица) включва следните мерки за ВТ река Марица от р. Въча до р. Чепеларска, ГК-2, 4,5 и 6 и Марковски колектор: изграждане на утайково стопанство към ГПСОВ-Пловдив; реконструкция/подмяна на канализационна мрежа в гр. Пловдив; залесяване на бреговете с дървесни видове (4 бр. на 15 м); забрана за сечи на естествена дървесна растителност по бреговете и островите в реката; забрана за добив на инертни материали, строеж на МВЕЦ, прочистване на речни корита, зауствания, корекции и строг контрол през зимния период (конкретно в места за зимни струпвания на риби – земен канал на ГПСОВ на Пловдив, от заустване до мост на пътя Пловдив-Садово -0.66 км; р. Марица, гр. Пловдив, от мост на В. Априлов до ЖП моста на линия Карлово-Пловдив - 0.75 км).

### 1.7.4. Рискове от наводнения

В община Пловдив са отчетени значими минали наводнения (значимостта е оценена по отношение на ефекта върху човешко здраве, околна среда, стопанска дейност, културно наследство) и като територия, която може да бъде засегната от потенциални бъдещи наводнения. Първите документирани наводнения в района на гр. Пловдив датират от 31 август – 01 септември 1856 г., когато нивото на водата в града надвишава 4 м. Следват няколко големи наводнения. Изградените корекции водят до усвояване на територии, принадлежали в миналото на реката за земеделие и урбанизирани територии. Строителството на диги и стесняването на напречния профил на реката вследствие на канализирането запазват площите зад дигите от наводняване. В същото време, обаче, се увеличават значително скоростта на течението, обемът и върхът на високата вълна за разположените по-надолу участъци. При решаване на проблемни територии в обсега на реката трябва да се отчете, че тя е основен градообразуващ фактор и от една страна интервенцията към бреговете и ще е значителна; от друга страна, укрепването на бреговете и защитата от наводнения е задължително действие, като се отчете наситеността с обществени активности от двата бряга. В коритото на р. Марица, в регулационните граници има широки заливни площи и няколко острова, които се използват като нерегулационни места за отдих от населението. Те трябва да станат предмет на особено внимание и защита в бъдещото интегрирано планиране са постигане на двойствен и синергичен ефект.

### 1.7.5. Шум

От 2008 г. община Пловдив започва изпълнение на проект, свързан с разработване на Стратегическа карта за шум в околната среда (приета през 2009 г.- приета с решение на общински съвет – Пловдив

№ 311/03.08.2009 г. Към нея през 2010 г. е разработен План за действие и е приет с Решение № 368, взето с Протокол № 26 от 23.09.2010 г. на Общински съвет – Пловдив ) и пуска в експлоатация 5 стационарни измервателни терминали Към картата , през 2010 г. е разработен План за действие и е приет с Решение № 368, взето с Протокол № 26 от 23.09.2010 г. на Общински съвет – Пловдив.

Ежегодните анализи от изпълнението на мерките по Плана за действие, както и актуализираното измерване на шума и специфично локално трафикопреброяване, извършено през май - юни 2013 г. показват, че недобрата акустична обстановка се дължи на източници и причини, върху които може да се въздейства: висока интензивност на пътния трафик, неспазване на ограниченията за скорост, остарял автобусен парк на част от градския транспорт, висока гъстота на застрояване на жилищни сгради, пътна настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума, наличие на павирани улици, липса на бариери и активни противошумови мерки за зоните с предполагаема приоритетна шумова защита.

От анализа на данните може да се обобщи, че основен източник на шум е автомобилният трафик. Близко 74% от населението на града са изложени на нива на шум над определените допустими денонощни стойности. Практически всички детски, лечебни, учебни и научноизследователски центрове, и обществени сгради са изложени на нива на шум, надвишаващи граничните стойности за цялото денонощие и отделно през нощта .

### 1.7.6. Радиационен фон

Радиационния фон е в границите е на характерните за страната фоновы стойности. Не са наблюдавани повишавания на специфичните активности на естествени и техногенни радионуклиди в атмосферния въздух на гр. Пловдив. Определените специфични активности на радионуклиди в почвите са в естествения за страната диапазон. Измерените обща алфа и обща бета активности на водните проби от река Марица показват добро радиационно състояние.

### 1.7.7. Отпадъци

Отпадъците се генерират ежедневно при разнообразната човешка дейност.

В община Пловдив има организирано сметосъбиране и сметоизвозване на генерираните отпадъци. Битовите отпадъци до 2009г. се депонираха на депото в землището на с. Цалапица, което отговаря на нормативните изисквания , но е с критичен капацитет. От 15.12.2009 г. до момента битовите отпадъци, генерирани от територията на Община Пловдив се насочват за третиране и на обект „Депозит на неопасни отпадъци и Инсталация за биологично разграждане по закрит способ” с. Шишманци, община Раковски. Оператор на инсталациите е Община Пловдив. Слабо се прилагат други форми за обезвреждане освен традиционните за различните видове отпадъци , с изключение на инсинератора в община Пловдив няма други инсталации за изгаряне, за физическо или химическо обезвреждане”.

Строителните отпадъци и излишните земни маси се извозват на специализираното регионално Депо за строителни отпадъци на гр. Пловдив (в землището на с. Първенец). Въпреки наличието на депо за строителни отпадъци се наблюдава неконтролирано изхвърляне на строителни отпадъци от граждани и фирми, и формиране на незаконни сметища главно на входовете и изходите на гр. Пловдив,

както и замърсяване на зелените площи и поречието на р. Марица. При безконтролно изхвърляне на строителни отпадъци се увреждат почвите и се унищожават хумусния слой, както и се замърсяват водните ресурси. Липсва държавна и месна политика за рециклиране на строителните отпадъци с цел повторното им влагане в строителство. Тази дейност е един изход за подобряване на градската екология в бъдещото интегрирано планиране и изграждане с висок екологичен и икономически ефект.

Производствените отпадъци се депонират на депото на „КЦМ“ АД, гр. Пловдив (до с. Катунца). Част от производствените отпадъци се предават на лицензирани и специализирани фирми и предприятия за вторично използване, преработка, рециклиране или обезвреждане. Генерираните опасни битови отпадъци все още не се събират отделно от неопасните битови и се изхвърлят в контейнерите съвместно с неопасните битови болнични отпадъци.

В обобщение - основното количество от генерираните в община Пловдив отпадъци са битовите и производствените отпадъци.

### 1.7.8. Защитени територии и биоразнообразие

#### Защитени територии

Пловдив е един от малкото градове в страната, в който има защитени територии в урбанизирана градска среда – трите хълма, обявени за природни забележителности. В териториалния обхват на общината попадат и части от четири защитени зони по Натура 2000.

- Природна забележителност (ПЗ) “Младежки хълм”

Младежкият хълм се отличава от другите два защитени хълма с богатството си на редки и защитени растителни видове и съобщества, които могат да бъдат отнесени към първичната флора на пловдивските тепета. Причините за това са относителната му изолираност, географско положение, стръмни и трудно достъпни склонове и близостта на р. Марица, играеща роля на фитоклиматичен път за проникване от юг на север на редица по-южни средиземноморски и субсредиземноморски растителни видове, които заемат най-вече терени с варовикова скална основа. Поради засилената човешка намеса, силно се е променил видовия състав и характера на растителността. Естествените тревисти растения са почти изцяло унищожени и заменени с типичните рудерални видове - около 50% от състава на флората.

- ПЗ “Данов хълм”

Тук се отчита по-силно антропогенно влияние, тъй като се намира в центъра на града. Залесявания са извършвани главно с акация, летен дъб, гледичия, айлант, софора, каталпа, липа, див рожков, конски кестен и др., което силно е нарушило и променило характера на естествената растителност. Поради тази причина естествените тревисти растения са заменени с рудерални видове. Редки, защитени и ендемични растения са разпространени по скалистите южни и западни части на склоновете.

- ПЗ “Хълм на освободителите”

И тук поради пряко или косвено човешко въздействие първичната растителност е унищожена и много видове са изчезнали. Само във високите скалисти части на склоновете все още се срещат отделни екземпляри от видове, които могат да бъдат отнесени към някогашната първична флора.

- ЗМ “Нощувка на малък корморан”

Защитената местност се намира по поречието на р. Марица в района на “моста на 6<sup>-ти</sup> км” край гр. Пловдив, в близост до пътя Пловдив - Пазарджик. В Община Пловдив попадат 408,560 дка от защите-

ната територия. Има за цел опазване на най-голямата по поречието на р. Марица и за цялата Тракийска низина зимна нощувка на световно застрашения и защитен вид малък корморан

(*Phalacrocorax pygmeus*). Факторите, които влияят негативно върху вида са пресушаване и влошаване качествата на влажните зони, браконьерски и планови изсичания на дървесната растителност в местообитанията на малкия корморан, безпокоене, пряко преследване и отстрел на птиците от браконьери и в рибовъдните стопанства.

Режимите на защитените територии се определят от Закона за защитените територии (1998) и заповедите за обявяване. Според тях в границите на природните забележителности е забранено строителство с изключение на поддържане на съществуващи сгради, алеи и паркови съоръжения; разрушаване и изземване на скални маси; унищожаване и увреждане на естествената и паркова растителност; безпокоене на птиците, вземането на яйцата и малките им, разрушаване на гнездата; палене на огън; паша на домашни животни и внасяне на нехарактерни растителни видове. В ЗМ е забранено изсичане и опожаряване на дървета; добив на пясък и други инертни материали; ловуване и строителство, с изключение на хидротехнически съоръжения за осигуряване проводимостта на реката, както и ремонт и поддръжка на съществуващата инфраструктура. Защитените територии се стопанисват и охраняват от Община Пловдив под контрола на РИОСВ - Пловдив.

### **Натура 2000**

Защитените зони (ЗЗ) са територии, предназначени за опазване или възстановяване на благоприятното състояние на включените в тях природни местообитания, както и на видовете в техния естествен район на разпространение. Обявяването и управлението на защитените зони се регламентира от Закона за биологичното разнообразие (2002). В обхвата на гр. Пловдив попадат части от следните ЗЗ:

- ЗЗ "Река Марица" (BG 0000578)

Обхваща поречието на р. Марица в участъка ѝ от областите Пазарджик, Пловдив, Стара Загора и Хасково. Общата площ на защитената зона е 14 693,10 ха. Зоната е важен биокоридор свързващ зоните в цяла южна България.

- ЗЗ "Марица - Пловдив" (BG 0002087)

Обхваща коритото на р. Марица в частта от с. Говедаре, обл. Пазарджик до гребния канал на Пловдив, заедно с крайречната дървесна и храстова растителност на обща площ от 1117,55 ха. Зоната представлява важно местообитание за редица водоплаващи и водолюбиви птици и отговаря на изискванията на Директивата за птиците.

- ЗЗ "Рибарници Пловдив" (BG 0002016)

Разположена след северната промишлена зона на гр. Пловдив, източно от ТЕЦ "Север" на обща площ от 145,76 ха. Тя се намира изцяло на територията на община Пловдив.

- ЗЗ "Река Пясъчник" (BG 0000444)

Обхваща р. Пясъчник, свързваща яз. Пясъчник с р. Марица. Защитената зона е с обща площ 1879,97 ха и попада в общини Хисар, Съединение, Марица, Пловдив.

Целта на мрежата „Натура 2000“ е да се опазват и управляват уязвими видове и местообитания в тяхната естествена област на разпространение в Европа, без оглед на национални или политически граници. Принципът за управление на екомрежата е, че човек и природа работят най-добре в партньорство помежду си. Този принцип има много предимства както за опазване на природата, така и за хората.

### 1.7.9. Паркове и зелена система на града

Парковите площи, отнасящи се към зелената система на града, са недостатъчни (обща площ около 570 ха) с изключение на площите в централната градска част. Особено нисък е процентът на зелени площи в северните, южните и източните части на града. Наличните зелени площи са с оптимизирано поддържане. По-голяма част от улиците и булевардите на гр. Пловдив са озеленени. От направените анализи се формират следните обобщения и изводи :

- намаляват площите с естествено почвено покритие / затревените и залесените / за сметка на тези с настилки.
- намалява процента на свободното застрояването за сметка на сключеното;
- увеличено е използването на остъклени отражателни фасади.
- зелената система е неравномерно разпределена по райони. Усвояването на свободни терени е предимно за жилищното строителство и за обслужващи и складово – производствени нужди. За поддръжка на зелената система, нейното опазване и развитие в гр. Пловдив е отговорно ОП „Градини и паркове”, за което общината отделя значителен финансов ресурс.
- в града районите са с различен микроклимат, а постигането на жизнен комфорт води до допълнителни разходи и реципрочно натоварва отново средата. Биоклиматичното райониране е следното:
  - **Зона А1** най-благоприятна/ - обхваща парк “Отдых и култура”, една ивица от 100 до 200 м около поречието на реката, “зелените” части от хълмовете и непосредствено прилежащата им територия;
  - **Зона А2** /благоприятна/ - ограничава се на север от реката, приблизително до бул.“България”; на юг - кв. “Христо Смирненски - запад”, “Пещерско шосе”- до бул.“Руски”, около 50 от източното подножие на “Хълм на освободителите”, бул.“6-ти септември” - ул.“Бр. Велешки” - “Цариградски шосе”;
  - **Зона А3** /относително благоприятна/ - обхваща териториите северно от бул.“България” в “Каршиака”; кв.“Христо Смирненски - изток”, ЖП ареала до Централна гара, на юг територията на кв.“Въстанически” - до бул.“Македония” - Сточна гара, ул.“Богомил” - парк “Лаута” - северозападната част на ЖК “Тракия” по линията на централният разпределител до ЖП гара “Тракия”;
  - **Зона А4** /неблагоприятна/ - обхваща териториите южно от зона А3. и е с обхват югоизточната част на “Въстанически”, Южната промишлена зона, югоизточната част на ЖК “Тракия”. В тази зона са увеличени и двете неблагоприятни проявления на климата - “дискомфортно охлаждане” и “дискомфортно прегряване”. През зимния период на безветрие, се формира “езеро на студа” с увеличена продължителност на мъглите.
- земеделските земи (прилежащ аграрен ландшафт) са пустеещи и това допълнително влошава екологичната обстановка главно в естетически аспект.
- в града има пренаселени квартали –гета /населени с еднородна малцинствена група/ , където ФПС “ЗССО” изцяло отсъства, елементите на ТИ не работят и санитарно – хигиенното състояние е недопустимо опасно за общественото здраве.

Следва да се подчертае, че в община Пловдив почти напълно липсват велосипедни алеи и при бъдещо планиране е препоръчително да се предвиди система от маршрути в съчетание с т.нар. зелени коридори, които да свързват зелените градски части (хълмове и паркове).

**1.7.10. Основни изводи за състоянието и тенденциите по отношение на околната среда в териториален разрез, свързани с определянето на зони за въздействие.**

Изводът от анализа на данните за състоянието на компонентите на околната среда (почва, въздух, вода, акустично натоварване, отпадъци) е, че за повечето от тях са достигнати гранични стойности, близки до рисковите. Периодът на биоклиматичен комфорт заема едва 37% от годината, като проблем е прегряването; градът е подложен на различни отрицателни екологични въздействия. Налага се изводът, че:

Ясно е изразена сезонна зависимост на замърсителите. За община Пловдив и за значителна част от Пловдивска област от голямо значение са метеорологичните условия, които през студеното полугодие са причина за слабото или въобще за липсата на разсейване на замърсителите, върху които няма възможност да се влияе (броя на случаите, в които условията са неблагоприятни от гледна точка на задържане на замърсителя, надхвърлят 50% от дните в годината). Тревожен е факта, че с началото на отоплителния сезон за домакинствата или в студеното полугодие на годината се наблюдава повишаване на броя превишения на средноденонощните концентрации на  $PM_{10}$ . Естествено върху формирането на СДК регистрирани като превишения на СДН влияния оказват не само горивни процеси от битов сектор, но и транспортния поток и състояние на пътна инфраструктура.

Част от проблемите на гр. Пловдив със замърсяването се усилват поради специфичния климат и топография. Акустичната среда на гр. Пловдив също е влошена особено в близост до главните градски артерии, основно поради остарелите превозни средства и интензивния трафик. Налице е постоянно дълговременно въздействие на високи нива на ошумяване на населението, както в централните зони, в които са разположени редица лечебни и детски заведения, така и в т.нар. тихи зони.

От анализът на компонентите и факторите на околната среда по-горе са изведени зоните с натрупани вредни въздействия и влошено състояние на средата. *Обособяват се следните рискови зони или зони за въздействие (ЗВ):*

**Градски център**

Централната градска част е зоната с най-голям дял на зелени площи и най-високо биоразнообразие и защитени територии и зони. Налице е обаче неефективно ползване на рекреационния им потенциал и загуба на редки видове, както и разрушаване на съществуващата инфраструктура и парково оборудване. Необходима е нужда от възстановяване и поддържане на трите ПЗ в обхвата ѝ съгласно действащите планове за управление.

Положителен ефект би имало изграждането на зелени коридори между отделните паркове и защитените територии, както и използването на р. Марица като естествен биокоридор. Същевременно участъците от тази зона около Сточна и Централна гара са с едно от най-интензивните движения в града и изцяло лишени от зелени площи.

По данни на РИОСВ – Пловдив (пункт АИС „Баня Старинна“) зоната страда от системни превишения на нивата на прахови частици, поради което трябва да се регулира транспортния поток и да се оптимизира автомобилния трафик. Неблагоприятните метеорологични условия усилват влиянието на ниско емитиращите източници – транспорт (с целогодишно действие) и битово отопление (със



сезонно действие). Успешната реализация на проекта за газификация на гр. Пловдив би имал принос към понижаване нивата на атмосферно замърсяване през отоплителния сезон.

Тази зона е рискова и като застрашена от наводнения.

#### **Смесена многофункционална зона „Север“**

Зоната обхваща значими местни източници на замърсяване: „Дружба Стъкларски заводи“ АД, ТЕЦ-Пловдив, ЖП гара Филипово и др. На територията на зона „Север“ се намират три обекта класифицирани по чл.104 от Закона за защита на околната среда - „Лукойл България“ АД, „Нафтекс петрол“ ЕООД, класифицирани като „Предприятия с висок рисков потенциал“ и „Петрол газ“ ООД – „Предприятие с нисък рисков потенциал“. В зоната липсват зелени площи и тя страда от системни превишения на атмосферни замърсители (напр. норми за NO<sub>2</sub>) и шум. В зоната попада и ЗЗ по Натура 2000 - ЗЗ „Рибарници Пловдив“.

Тази зона има най-голям потенциал за развитие като производствена зона. При бъдещо инвестиране в нея като такава, ще се преустанови неконтролното развитие на малки производствени зони „на парче“, които имат отрицателни последствия за населението и за прилежащите им природни територии. Важно е да се акцентира върху създаване на изолационна зеленина в контактните зони на зона „Север“ с жилищните територии. Такова планиране на зелени площи, които да бъдат включени към зелената система на община Пловдив, ще има пряк положителен ефект, както по отношение снижаване нивата на шумово натоварване и атмосферно замърсяване, така и за т.нар. ефект на „градски климат“, който се характеризира с по-високи температури и по-ниска влажност. Проблемите с акустичното натоварване на средата от средствата на транспорта, в голяма степен ще бъдат решени с развитието на зона „Север“.

#### **Зони с неразвит потенциал**

Западната част на р. Марица, която обхваща Гребния канал и Парк „Отдых и култура“ се обособява като неразвита зона, където освен неизползваните възможности се наблюдават и проблеми – напр. унищожаване на коренната дървесна растителност и загуба на биоразнообразие.

Развиване потенциалът на тази зона ще има ефект спрямо цялото население на община Пловдив, тъй като ще предостави голяма озеленена площ за широко обществено ползване и ще служи, както за отдих, така и за поддържане на микроклимата в населеното място. В допълнение инвестирането в наличните в нея спортни терени и съоръжения ще окаже положителен ефект спрямо констатираното пълно отсъствие на масов спорт в града.

### **1.8. Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда.**

Община Пловдив включва едно единствено населено място – град Пловдив. Към града са присъединени два самостоятелни квартала, бивши села, които функционират и се развиват като негови интегрални части. Това са кварталите Прослав и Коматева, принадлежащи съответно на административните райони „Западен“ и „Южен“.

#### **1.8.1. Източници на информация**

Основният информационен източник за анализа на устройственото състояние на градската среда е документацията на Общия устройствен план от 2007 г. и анализите на неговото прилагане и реализация от 2011 г. Използвани са също така данни от Общинския план за развитие. Използвани са и резултатите от работата с фокус-групите на 21 и 22 август и от общественото обсъждане на 4 септември. Териториалният разрез на анализа е на нива административни райони и устройствени модули, определени с Общия устройствен план.

### 1.8.2. Устройствено състояние на средата за обитаване

#### **Задоволеност с терени**

Задоволеността с терени е първата съществена характеристика на средата за обитаване. Тя се отнася на първо място до нето жилищните терени, т.е. терените, предназначени за застрояване със жилищни сгради. Не по-малко важна, поради комплексния характер на средата, е осигуреността с терени за ниските нива на обслужване, условията за отдих, озеленяването и възможностите за паркиране, които формират брутната жилищна територия. Балансът на територията на града показва, че осигуреността с нето жилищни терени е висока - средно 37,39 кв.м/обитател (при норматив за големите градове 18-28 кв.м/об.) като варира съществено между различните части на градската територия – от 44,0 кв.м в район „Северен“ и 41,7 кв.м в район „Централен“ до 27,4 кв.м в район „Източен“. Високите стойности в първите два района са обусловени от наличието на значителни части от територията им с ниско и средноетажно застрояване. Като недостатъчни, обаче трябва да се оценят останалите терени в жилищната зона – за обслужване, озеленяване и спорт, които са анализирани подробно в следващите точки на анализа.

#### **Изграденост на жилищните територии**

Изградеността на жилищните територии на града е разнообразна по начин на застрояване – свободно и свързано в квартални структури и комплексно без квартална структура; по характер на застрояване – ниско, средно и високоетажно; по период на изграждане – до края на Втората световна война, до края на 60-те, 70-те и 80-те години и съвременно, както и по способ на строителство – монолитен или индустриален.

Различното по начин и характер застрояване има териториално проявление, което е тясно свързано с периодите на изграждане. В това отношение в структурата на града се открояват относително ясно четири вида територии – „ядро“ и три „пояса“, около него:

- ядро, „традиционната“ градска част;
- първи пояс около „традиционната“ градска част, възникнал и изграден между двете световни войни, но претърпял последващи строителни намеси;
- втори пояс около първия, изграден основно през 50-те години на миналия век;
- трети пояс на жилищните комплекси.

В „традиционната“ градска част, очертана от р. Марица, бул. „Руски“, бул. Христо Ботев“, ул. „Петко Д. Петков“, – жилищните квартали, са възникнали от основаването на града и доизградени след Първата световна война. Те се отличават с квартално-уличната си структура, изявен градски характер и подчертана идентичност. Тези квартали са с плътност на застрояване около 25 %, средна етажност 4,2 ет. и интензивност Кинт 1.0-1.5. Присъствието на тепетата и река Марица, както и на антично ниво в централните градски части, определя първостепенната им роля в ценностната система на града.

Първият „пояс“, опасващ градското ядро и осъществяващ прехода между същинския център и периферията е с чисто жилищни части. Той е с ниска индивидуална застройка. Пренася в пространството характера на „традиционния град“, но сградите му не притежават същите качества.

Вторият „пояс“ около „традиционния“ град се формира от изградените през 50-те години жилищни структури на кварталите „II Каменица“, „Свобода“, „Гагарин“, „Захарна фабрика“, „Пазарище“ и др. Те са разположени на границите на тогавашния град, при относително спазване на кварталната структура. Но елемент в тях е отварянето на структурите не към улицата, а към вътрешно кварталното пространство, оформено от ограждащите блокове с характер на добре озеленена спокойна среда.

Този „пояс“ е с добре балансирана плътност и етажност на застрояване. Изградеността му е 85-90%, т.е. тук няма теренни възможности за ново жилищно строителство.

Поради изчерпаните му възможност в началото на 70-те години жилищното строителство се насочва отново към първия „пояс“ и между индивидуалните сгради, се «вграждат» жилищни блокове от т.н. II-ро поколение – на обособени групи, с по умерени размери и височина. Застрояването следва кварталната структура със блокове изградени успоредно на улиците, по-близко до традиционното застрояване.

Тези строителни интервенции не изчерпват докрай потенциала на първия „пояс“, чиято изграденост към момента се оценява на около 60-80%. По тази причина именно върху тези терени се осъществява значителна част от днешното строителство.

*Последният трети „пояс“ е този на жилищните комплекси, които заемат половината от територията и побират половината от населението на Пловдив. Това са комплексите “Хр. Смирненски”, “Дружба”, “Тракия” и “Южен”. Възникнали върху свободни терени, те са изградени с панелни сгради и са пълна противоположност на композицията на квартално-уличната структура на традиционните градски части. Плътността на застрояване е средно 15-18%, етажността 8-9 етаж и Кинт 1,3-1,5. Изградеността им по отношение на жилищните терени, с малки изключения на “Тракия” е почти 100%, т.е. липсват възможности за добавяне на нов жилищен фонд. Комплексите са един от основните проблеми на средата за обитаване по следните причини:*

- лишени са в голяма степен от обществено обслужващи обекти, като се изключат донякъде детските заведения и училищата;
- лишени са от работни места;
- междублоковите пространства са неоформени и лишени от комплексно благоустройство;
- жилищните сгради са с много ниска енергийна ефективност и се нуждаят от саниране.

След изчерпването на жилищните терени на комплексите, панелната технология е навлязла на редица места и в първия „пояс“, нарушавайки квартално-уличната им структура, без да я замества с нова пространствена композиция. Такива, неопределени структури са изградени в район “Южен”, по бул. “6-ти септември” и др.

#### ***Специфичен устройствен проблем на средата за обитаване са кварталите, населени с етнически малцинства***

Исторически, в града са се оформили следните ромски общности, съответно териториално разположени във:

- *Столипиново* или кв. „Изгрев“ в източната част на града, обособил се в началото на миналия век, около 1910 – 1915 г.;
- *„Хаджи Хасан“ махала* в район „Централен“, обитаван от заможни роми. Изграден е с масивни 2-3 и 4 етажни сгради, със сравнително достъпни улици и съвременни магазини;
- *„Шекер махала“* или кв. „Тодор Каблешков“ в район „Северен“. Първоначално (през 60-те години на миналия век) е застроен от държавата с масивни едноетажни къщи. В последствие чрез незаконно строителство се развива на северозапад. През последните години има новопостроени 2-3 етажни къщи, а по европейски проект са изградени 50 къщи мезонетен тип за крайно нуждаещите се;

- „Арман махала” или кв. „Хаджи Димитър” в район „Северен” е най-гъсто населения етнически обособен квартал. Освен паянтовите едноетажни къщи има и новопостроени 2-3 етажни масивни сгради.

Общо състоянието на устройството и изградеността на етнически обособените квартали се характеризира с: недостатъчност на жилищните терени – 13 кв.м/об. при средно за града 84 кв.м/об.; жилищен стандарт от 10-12 кв.м. РЗП при средно за града е 22-23 кв.м; гъстота на обитаване от 700 д/ха средно, варираща от над 800 д/ха в „Шекер махала” до 400 д/ха в „Хаджи Хасан махала”; пълна липса на обществена зеленина; примитивна социална инфраструктура и техническа инфраструктура под минимално необходимата; недостатъчна и в крайно лошо състояние улична мрежа.

**Диференцирано териториално проявление на основни характеристики на средата за обитаване на ниво устройствени модули**

Диференцираното териториално проявление на някои от основните характеристики на средата за обитаване на ниво устройствени модули е показано детайлно в **Приложение № 1**.

Анализът показва, че от гледна точка на **периодите на изграждане и на свързаното с тях използване на строителни технологии** в градската територия се разграничават сравнително отчетливо следните видове структури:

- архитектурни резервати: „Капана” (Ц-4) и „Стария град” (Ц-5);
- Традиционен град, обхващащ източната част на II-ра градска част и Централна градска част (Ц-3), югозападната част на I-ва градска част (Ц-6) и западните части на III-та градска част (Ц-7) и на V-та градска част (С-9);
- територии, застроени преди ОГП’68 с най-характерни представители в отделните административни райони: кв. „Захарна фабрика” (С-2), кв. „Каменица” (И-5), северните части от квартали „Христо Ботев” (Ю-1) и „Въстанически (Ю-2) и кв. „Зеленчукова борса” (З-5);
- територии, застроени до 80-те години по монолитни технологии като ж.к. „Гагарин” (С-7), северната част на I-ва градска част (Ц-6), ж.к. „Христо Смирненски”;
- територии, застроени до 90-те години по индустриални технологии, каквито са ж.к. „Изгрев” (И-3), целият жилищен район „Тракия”, ж.к. „Южен”;
- територии, обект на масово строителство след 90-те години, изпълнявано монолитно.

Сравнително ясно са очертани и частите от градската територия с различен **тип жилищно застрояване**.

- старите градски структури (улично-квартални) са представени основно от Централната градска част (Ц-3) и участъци от граничещите с нея I-ва, II-ра, III-та и V-та градски части и от кв. „Триъгълника”;
- жилищни структури, изградени в по-ново време – 80-90-те г., с относително запазена улично-квартална структура, като V-ти микрорайон (С-3), кв. „Младежки хълм” (Ц-13), частта от кв. „Въстанически”-Юг”, южно от бул. „Н. Вапцаров”;
- смесени структури с изграденост 60-80 %, в които значителна част от традиционната им улично-квартална структура е „погълната” от комплексно изградено блоково строителство. Техни представители са кв. „Русин махала”, кварталите „Каменица” (И-5), кв. „Христо Ботев”-Север (Ю-1), кв. „Христо Смирненски”-Изток (З-7);

- жилищните комплекси извън традиционния град, които заемат 50 % от територията на града: жилищен район „Тракия“, ж.к. Изгрев” (И-3), ж.к. „Южен” (Ю-5), ж.к. „Христо Смирненски” (З-8);
- проблемни жилищни структури, заселени с ромско население: „Шекер махала” (С-1), „Арман махала” (С-5), „Хаджи Хасан махала”, част от С-ва градска част (Ц-6) и кв. „Столипиново” (И-2).

Според *средната им етажност* се разграничават три групи територии:

- територии с ниска етажност, до 3 ет. Като правило това са кварталите или частите от квартали, които са запазили улично-кварталната си структура и застроени със сгради в обособени урегулирани поземлени имоти. Техни представители са V-та градска част (С-9), етнически обособените квартали с изключение на северната и най-южната части на кв. „Столипиново” (И-2), Централната градска част (Ц-3), групи квартали в кв. „Христо Ботев” (Ю-1 и Ю-4) и кв. Въстанически”-Север (Ю-2), част от кв. „Христо Смирненски”-Изток;
- територии със средна етажност, 4-6 ет. като кв. „Захарна фабрика”, ж.к. „Гагарин”, по-голямата част от територията на кв. „Въстанически” (С-2 и С-3) и ж.к. „Христо Смирненски (З-8);
- територии с висока етажност, над 6 ет. Това са жилищните комплекси, изградени през 70-те и 80-те години, както и отделни „острови” с високи блокове по някои от главните булеварди, и в някои от останалите квартали, напр. в кв. „Христо Ботев”-Юг по ул. „Стефан Стамболов”;
- новоизграждащи се жилищни структури са с различна етажност.

В резултат на различната средна етажност на структурните единици, различна е и *плътността им на застрояване*. Различават се:

- територии с плътност до 20 %. Това са жилищните комплекси и комплексно изградени квартали със средна етажност над 6 ет.;
- територии с плътност на застрояване 20 – 30 %, каквито са голяма част от смесените структури с изграденост 60-80 %, като кварталите „Каменица” (И-5), кв. „Христо Ботев”-Север (Ю-1), кв. „Христо Смирненски”-Изток (З-7);
- територии с плътност на застрояване 30 – 40 %, които също са представители на смесените структури като кв. „Русин махала” (Ц-1), кв. „Зеленчукова борса” (З-5), кв. „Христо Ботев”-Юг (Ю-4), северната част на кв. „Каменица” 1 и 2 (И-5) и V-та градска част – Запад (С-3);
- територии с плътност на застрояване над 40 %. Те са представени от определени участъци в V-та градска част (С-9), в Централна градска част (Ц-3), в кв. „Триъгълника” и в кв. „Въстанически”-Север.

**Обособените жилищни квартали** Прослав (З-13) и Коматеево (Ю-10), са със запазена улично-квартална структура, средна етажност до 3 ет. и плътност на застрояване 30 – 40 % .

### 1.8.3. Устройствено състояние на териториите с производствени дейности

Производствените дейности са концентрирани в четирите производствено-складови зони, които имат характер на комплексни зони за труд, тъй като в тях са разположени и обекти от третичния сектор (търговско-складови дейности, транспортни ареали, обекти на комуналното стопанство).

Териториите на зоните през годините са оборудвани с необходимата производствена инфраструктура, сградни фондове, индустриални ж.п. клонове, и пълна техническа инфраструктура – водоснабдяване, канализация, технологическа пара, електроснабдяване. Животът показва, обаче че от съвременна гледна точка производствената и обслужващата инфраструктура в значителната си

част е неефективна, енергоемка, понякога и разточителна и трудно адаптируема към динамиката на модерното индустриално развитие.

В резултат на коренно променените стопански условия през последните две десетилетия в производствените зони протичат процеси на изменение на първоначалните им производствени профили и специализация, замиране на немалка част от производствата (частично или напълно не функциониращи предприятия), увеличаване разнообразието на дейностите чрез “раздробяване” на бивши крупни производствени единици и вмъкване на нови (различни) производствени и/или складови дейности върху части от техните бивши площадки, както и чрез превръщане на функциите на голям дял от складовите бази в складово-търговски и обслужващи обекти. Неблагоприятното е, че тези процеси протичат хаотично, промените се правят на парче, не винаги са свързани със съответно преструктуриране на инфраструктурата и транспортната мрежа.

Част от дейностите от вторичния сектор са разположени дисперсно в градската структура без да формират пространствени ядра и съсредоточия. Те обаче не формират среда и не са предмет на анализа.

През последното десетилетие нови производствени и други стопански дейности активно се локализируют извън градската черта по протежение на входно-изходните артерии върху земеделски земи. В новия ОУП на Пловдив част от тези локализации са предвидени за разширение на съседните им съществуващи производствени зони.

Според устройственото им състояние в „старите“ производствени зони се различават четири вида терени:

- на предприятия, които са цялостно запазени като отраслова принадлежност, терен, сгради и съоръжения. Има ги във всички зони, но предимно в Северната и Източната;
- на предприятия, чиито площадки са раздробени и на тях са се появили и функционират дейности с различна отраслова принадлежност. Срещат се във всички зони, но са съсредоточени предимно в Южната и Югоизточната (Тракия);
- неуплътнени терени с годни за реконструкция сградни фондове, частна, общинска или държавна собственост;
- свободни незастроени терени, частна, общинска или държавна собственост.

Към съществуващите производствени зони не се проявява изявен инвестиционен интерес. Доколкото такъв е налице за инвестиционния интерес са показателни направените през последните години частични изменения на подробните устройствени планове за обособяване на самостоятелни урегулирани поземлени имоти (УПИ). Интересът фокусира основно върху земеделските земи, разположени по протежение на входно-изходните артерии.

Основните ресурси за развитие, които предлагат отделните зони са представени по-долу:

#### **Северна производствена (индустриална) зона**

Включва следните устройствени модули:

- С-26, територията от двете страни на Голямоконарско шосе с граници: от север – регулационна граница на града, от североизток - ж.п. линията за Панагюрище и напоителен канал, от юг – напоителен канал и от запад – напоителен канал, регулационна граница на града;
- С-25, територията с граници: от север – регулационна граница на града и ж.п. линия за Панагюрище, от изток – ж.п. линия за Карлово, от юг и запад – напоителен канал;

- С-24, територията, включваща в южната си част ареала на гара Филипово и с граници: от изток ж.п. линия за Карлово, от север – ж.п. линията за Панагюрище и от запад – напоителен канал;
- С-22, територията от двете страни на Карловско шосе с граници: от север и изток – напоителен канал, от запад и юг – ж.п. линиите съответно за Карлово и за Бургас;
- С-19, територията северно от двете страни на Брезовско шосе с граници: от северозапад – ж.п. линия за Бургас, от североизток – регулационна граница на града, от юг-югозапад – ж.к. „Гагарин“ и кв. „Хаджи Димитър“;
- С-18, територията от двете страни на Рогошко шосе с граници: от североизток – р. „Пясъчник“ и регулационна граница на града, от запад бул. „Източен“ и мисленото му продължение на север, от юг и югоизток – р. „Марица“.

Според Общия устройствен план зоната е разделена на подзони с различно предназначение:

- обслужване и складове по входно-изходните магистрали;
- складове и производства;
- високо-технологични дейности (в северната част на зоната);
- чисто производствени дейности.

Общата и площ възлиза на 580 ха, от които около 160 ха са неефективно използвани. Преобладаващата част от незастроените терени се намира в западната част на УМ С-25 и в УМ С-18, а застроените но нефункциониращи са разпръснати из цялата зона, но има известно съсредоточаване в северната част на УМ С-18.

Зоната е напълно инфраструктурно осигурена и с отличен транспортен достъп, вкл. близост до магистрала „Тракия“ и развита мрежа от индустриални ж.п. клонове.

За периода 2006-2011 г. за зоната са направени 60 частични подробни устройствени планове.

Перспективното развитие на зоната, очертано от Общия устройствен план е изразено чрез въведените устройствени зони по устройствени модули:

- УМ С-18 се предвижда да бъде основно функционално и териториално реструктуриран, за което се въвеждат две смесени многофункционални производствени зони и една смесена обслужващо производствена зона. Територията е и резерв за разширяване на Мострения панаир, със специално изискване за оформяне на фронта към р. „Марица“;
- в УМ С-19 има вече формирани четири смесени обслужващо-производствени зони и се предвижда развитието и на смесена многофункционална производствена зона по протежението и южно от северната индустриална ж.п. линия;
- за УМ С-20 се предвижда цялата му територия да се развива и устройва с режим на смесена многофункционална производствена зона;
- за УМ С-22 предвиждането е територията му да бъде основно с режим на смесена многофункционална производствена зона, като се формира и една малка чисто производствена зона в южната му част, а територията на ТЕЦ получава режим на чисто производствена устройствена зона;
- в УМ С-24 е предвидено да се устроят два вида устройствени зони: обслужващо – производствена и обслужващо – производствена с преобладаващи складови функции;

- за УМ С-25 основното предвиждане е изграждането на северната зона за бързо икономическо развитие, базираща се на производства на „знанието“ като се въвежда режим на устройствена зона Пс. Освен това в източната му част се предвижда устройването и на една чисто производствена устройствена зона;
- УМ С-26 се развива и устройва изцяло като смесена многофункционална производствена зона.

#### **Източна производствена (индустриална) зона.**

Включва следните устройствени модули:

- И-9, територията западно от ж.к. „Столипиново“, между р. Марица, Централния гробищен парк и булевард „Княгиня Мария Луиза“;
- И-8, територията източно от ж.к. „Изгрев“, между р. Марица и булевард „Цариградско шосе“;
- Част от Т-9, територията западно от Белодробна болница между булевардите „Цариградско шосе“ и „Освобождение“.

Общата ѝ площ възлиза на 225 ха, от които около 60 ха са неефективно използвани. Зоната е инфраструктурно осигурена, разположена в относителна близост до автомагистрала „Тракия“, но сравнително добрият ѝ транспортен достъп се осъществява в значителната си част през жилищни територии.

Тъй като за западната част на зоната през 2007 г. е одобрен цялостен подробен устройствен план, частичните подробни устройствени планове за периода 2006-2011 г. са само 4.

Бъдещото ѝ развитие и устройство, очертано от Общия устройствен план по съставни части е следното:

- за УМ И-9 са предвидени няколко смесени многофункционални производствени устройствени зони;
- за УМ И-8 една смесена обслужващо производствена зона, заемаща по-голямата северна част на модула и една смесена многофункционална производствена устройствена зона, обхващаща територията, прилежаща на бул. „Цариградско шосе“;
- частта от УМ Т-9 в обхвата на зоната е предвидена за смесена многофункционална производствена устройствена зона.

#### **Южна производствена (индустриална) зона.**

Включва следните устройствени модули:

- Ю-12, територията между ул. „Дим. Талев, бул. „Ал. Стамболийски“, Кукленско шосе и железопътната линия;
- Ю-13, територията при Митницата от двете страни на Кукленско шосе;
- Ю-14, територията между Кукленско шосе, „продължението“ на бул. „Ал. Стамболийски“, Асеновградско шосе и железопътната линия;
- Ю-15, територията между ул. „Индустриална“, „продължението“ на бул. „Ал. Стамболийски“ и железопътния ареал.

Общата и площ възлиза на 401 ха, от които около 92 ха са подходящи за интервенция:

- незастроени – в УМ С-15 по протежение на железопътния ареал, западната и южната част на УМ С-12 и североизточната част на УМ С-14;



- неефективно използвани, основно в УМ С-14, вкл. терените на бившите предприятия „Балканкар рекорд“, „Хермес-комерсиал“ и „Автоелектроника“.

Зоната е инфраструктурно осигурена, но е отдалечена от и с труден достъп до автомагистрала „Тракия“. Частичните подробни устройствени планове за периода 2006-2011 г. са 28. Съществено предимство на зоната е наличието на свободна работна ръка в селищата от община „Родопи“, разположени в подножието на планината.

Предвижданията на ОУП за бъдещото развитие и устройство на зоната се изразяват в предвидените устройствени зони по устройствени модули.

- в УМ С-12 са предвидени три смесени обслужващо-производствени зони и две смесени многофункционални производствени зони;
- в УМ С-13, освен доразвитие на територията на Митницата се предвиждат и две малки производствени зони: една предимно производствена и една чисто производствена;
- УМ С-14 е предвиден почти изцяло като смесена обслужващо-производствена зона за мащабно преструктуриране. Източната му част е с режим на чисто производствена зона с възможност за разполагане на малки замърсяващи производства с гарантирано спазване на санитарно-хигиенните отстояния;
- за УМ С-15 са предвидени от двете страни на Кукленско шосе по две смесени обслужващо-производствени зони.

#### **Югоизточна производствена (индустриална) зона „Тракия“.**

Обхваща следните устройствени модули:

- Т-10, северозападната част от територията на зоната между Асеновградско шосе и бул. „Цар Симеон“;
- Т-11, южната и източната част на територията на зоната.

Общата площ на територията на зоната възлиза на 308 ха. От тях 135 ха са незастроени или неефективно използвани. Разположени са основно в УМ Т-11.

Зоната е инфраструктурно осигурена, но е отдалечена от и с труден достъп до автомагистрала „Тракия“. Пряк достъп до магистралата ще бъде осигурен след изграждането на източния участък на обходния път на града. Одобрените частични подробни устройствени планове за периода 2006-2011 г. са 43, но малко от тях са свързани с ново строителство. И за тази зона, както за производствена зона „Юг“, важно предимство е наличието на свободна работна ръка в селищата от община „Родопи“, разположени в подножието на планината.

Бъдещото развитие и устройство на зоната, предвидено с ОУП се очертава от предвидените с него по устройствени модули устройствени зони.

- територията на УМ Т-10 се разпределя между няколко вида устройствени зони: две смесени многофункционални производствени зони, три смесени обслужващо производствени зони и една чисто производствена за малки замърсяващи производства, идентична със зоната с такова предназначение в Южната производствена зона УМ Ю-14);
- УМ Т-11 е предвиден за устройствена зона Пс - зона за бързо икономическо развитие, базираща се на производства на „знанието“. В най-източната част на модула се предвижда и изграждането на училищен комплекс от 4 средни професионални училища.

От новите производствени и други стопански локализации извън градската черта по протежение на входно-изходните артерии върху земеделски земи с най-голям потенциал за развитие е територията от двете страни на Карловско шосе, северно от ТЕЦ „Север“, тъй като се застроява бурно, безпланово и в дълбочина с търговско-складови дейности, представителни шоурумове и офиси. В ОУП за нея е определен устройствен модул С-23 и е предвидено формирането на няколко обслужващо-производствени устройствени зони.

#### **Извън производствените (индустриалните) зони**

Друг терен в източната част на градската територия, понастоящем със статут на специален терен, но загубил първоначалното си предназначение, съдържа потенциал за развитие. Това е специалният терен в устройствен модул И-6 – кв. „Гладно поле“. Съществуващата в него застройка не е капитална.

#### **1.8.4. Устройствово състояние на социалната инфраструктура**

##### **Обща характеристика**

Съобразно задачите на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие анализът третира социалната инфраструктура в два аспекта:

- като неотменим елемент на средата за обитаване от чието присъствие в най-голяма степен зависи нивото на нейното комплексно изграждане. Това се отнася основно за обектите, задоволяващи ежедневните потребности на обитателите;
- като териториално разпределение на обслужващите обекти от по-високите йерархични нива, в т.ч. формиране на участъци от територията с концентрация на обекти с голяма обществена значимост.

Доколкото осигуреността на града с терени за обектите на социалната инфраструктура е индикатор за степента на нейната развитост, то наличните 15,97 кв.м/об. при норматив от мин. 25,0 кв.м/об. говорят безспорно за развита, но все още не удовлетворяваща напълно потребностите на града система за обществено обслужване. При това обектите й са разпределени много неравномерно по градската територия. В район „Северен“ показателят е 22,51 кв.м/об., в район „Източен“ – 8,45 кв.м/об., в район „Централен“ – 12,46 кв.м/об., в район „Тракия“ – 11,65 кв.м/об., в район „Южен“ – 9,11 кв.м/об. И в район „Западен“ – 18,52 кв.м/об. Високият индекс в районите „Северен“ и „Западен“ се дължи на наличието в тях на многоплощни обслужващи комплекси от високо йерархично надградско значение, като напр. УМБАЛ-„Св. Георги“ и Международния панаир. Подобно е положението и на ВСИ за район „Тракия“. Елиминирайки тази категория обекти, става видно, че степента на задоволеност с терени намалява прогресивно от центъра към периферията. Тази обща картина на цялостната система на комплексното обслужване е почти аналогична за всяка от съставните й системи.

##### **Детски заведения и образование**

Анализът на *Детските ясли* показва, че броят на съществуващите ясли в града е недостатъчен, тъй като средният капацитет на използваемостта им е превишен с 161,75 %, при съществуващ обхват на децата 80 %. Тази недостатъчност ще нарасне при повишаващата се раждаемост и повишен обхват от 95 %. Необходимо е спешно изграждане на още 13 детски ясли, чието териториално разпределение е показано на долната таблица (от 2009 г. е в ход Общинска програма за разкриване на нови детски заведения).

Таблица 8: Налични и необходими детски ясли

АДМИНИСТРАТИВЕН РАЙОН	Детски ясли	
	Налични бр.	Необх. допъл.- бр.
„Централен“	4	1
„Източен“	2	2
„Западен“	2	1
„Северен“	3	2
„Южен“	4	5
„Тракия“	1	2
Общо	16	13

Анализът показва аналогична картина и при *Детските градини*. И тук има значителна необходимост от нови градини, видно от долната таблица.

Таблица 9: Налични и необходими детски градини

АДМИНИСТРАТИВЕН РАЙОН	Детски градини	
	Налични бр.	Необх. допъл.- бр.
„Централен“	14	6
„Източен“	11	13
„Западен“	7	1
„Северен“	8	7
„Южен“	12	5
„Тракия“	9	2
Общо	61	34

Недостатъчни за нуждите на града (и обслужвания от него агломерационен ареал) са и *Основните и Средните общообразователни училища*, особено като се има предвид, че само 19 % от общия брой ученици са на едностранно обучение. Според Общинския план за развитие е необходимо изграждането на допълнителни 421 класни стаи, разпределени по райони както следва: за район „Централен“ 150, за район „Източен“ 61, за район „Западен“ 47, за район „Северен“ 62, за район „Южен“ 66 и за район „Тракия“ 35.

В териториален аспект трябва да се отбележи, че за разлика от училищата, макар и с двустранен режим, покриват с радиус на обслужване от 500 м цялата територия на града, детските заведения, които са с радиус на обслужване 300 м, остават недостъпни за определени територии най-вече в районите „Източен“, „Тракия“ и „Южен“.

По устройствени модули потребностите от допълнителни детски заведения и училища, за да се ликвидира недостига и се постигне относително равномерно покритие на територията, са следните:

Таблица 10: Необходими нови заведения

УСТРОЙСТВЕНИ МОДУЛИ	Необходими нови заведения – бр.		
	Детски ясли	Детски градини	Училища
<b>Район „Северен“</b>			
С-1 кв. „Тодор Каблешков“ („Шекер махала“)	-	1	-
С-3 Пети микрорайон	-	1	-
С-5 кв. „Хаджи Димитър“ („Арман махала“)	-	1	-
С-7 Ж.К. „Гагарин“	1	1	-
<b>Район „Източен“</b>			
И-1 кв. „Ланос“*	1	2	1
И-3 Ж.К. „Изгрев“*	-	1	-
И-4 кв. „Гладно поле“	-	1	-
<b>Район „Централен“</b>			
Ц-2 II-ра градска част	-	10ДЗ	-
Ц-3 Централна градска част	-	1	-
Ц-6 I-ва градска част (вкл. „Хаджи Хасан махала“)	1	1	-
Ц-7 III-та градска част	-	1	-
Ц-9 кв. „Триъгълника“	-	1	-
<b>Район „Тракия“</b>			
Т-3 Ж.Р. „Тракия“ А10 и 11	1	1	2
Т-4 Ж.Р. „Тракия“ А9 и 13	-	1	1
Т-5 Ж.Р. „Тракия“ А7 и 8	-	1	1
Т-6 Ж.Р. „Тракия“ А4, 5 и 6	1	1	-
Т-7 Ж.Р. „Тракия“ А1, 2 и 3	1	1	-
Т-8 Ж.Р. „Тракия“ част от А12	-	1	-
<b>Район „Южен“</b>			
Ю-2 кв. „Въстанически“-Север	-	1	-
Ю-5 Ж.К. „Южен“	1	1	-
Ю-6 Ж.К. „Остромила“	1	2	3+1 проф
Ю-6 Ж.К. „Беломорски“	-	1	1
<b>Район „Западен“</b>			
З-5 кв. „Зеленчукова борса“	1	1	-
З-с кв. „Отдых и култура“	-	1	1

\* Предвидени да обслужват кв. „Столипиново“, тъй като в неговия обхват няма свободни терени.

#### Здравеопазване – доболнична помощ

Проблем с устройствен аспект при доболничната помощ е неравномерното покритие на градската територия от Диагностично консултативни центрове, чийто район на обслужване е с радиус 800 м. Извън този обхват попадат следните устройствени модули със жилищни функции:

- в район „Северен“ устройствени модули: С-1 („Шекер махала“), С-5 („Арман махала“) и С-7 (ж.к. „Гагарин“);
- в район „Източен“ устройствени модули: И-1 (кв. „Ланос“), И-4 (кв. „Гладно поле“), И-6 (кв. „Гладно поле“) и И-9 (Западната част на Източната производствена зона);
- в район „Централен“ части от устройствени модули: Ц-7 (III-та градска част) и Ц-8 (кв. „Университетски“);
- в район „Тракия“ устройствени модули: Т-1 (ВСИМО), Т-3 (части от А10 и А11), части от Т-4 (А9 и А13) и Т-7 (А 1, 2 и 3);
- в район „Южен“ устройствени модули: Ю-1 (ж.к. „Христо Ботев“ Север), Ю-3 (кв. „Въстанически“ Юг), Ю-4 (ж.к. „Христо Ботев“ Юг) и Ю-5 (ж.к. „Южен“);
- в район „Западен“ устройствени модули: З-5 (кв. „Зеленчукова борса“) и З-6 (кв. „Отдых и култура“).

### **Социални дейности**

За задоволяване на потребностите на града от заведения за социални грижи са необходими допълнително 400 легла. В устройствен аспект, териториалното насочване на новоизгражданите обекти за социални грижи, ориентирани към лицата и контингентите в неравностойно положение и на най-уязвимите групи от тях (възрастни, самотни хора, хора с увреждания и др.), следва да бъде в среда, която да дава възможност за интегрирането им с останалото население – в очертаванията на жилищните квартали, при възможност в териториите за отдих. От това произтича една специфична задача на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие в подходящи зони за въздействие със социален характер да проучи възможностите за разполагане на такива обекти.

### **Култура**

Като цяло материалната база на културните институти се оценява като недостатъчна. Изявена е потребността от една многофункционална зала с 10-12 хил. места и една съвременна концертна зала с 2-3 хил. места. Почти всички сгради на културните институти се нуждаят от основно ремонтване и модернизация. В устройствен аспект основният проблем е крайно неравномерното териториално разпределение на материалната база на културата. Почти всички културни институти на Пловдив са съсредоточени в центъра му. Извън него са разположени само две читалища в район „Тракия“, три читалища в район „Западен“, едно читалище и една художествена галерия в район „Северен“.

### **Спорт (и развлечения)**

Терените за спортни и рекреационни обекти на закрито и открито, с които разполага Пловдив възлизат на 106,56 ха или по 3,12 кв.м/об. при норматив от 5-7 кв.м/об. Спортната база на града е не само недостатъчна, но тя е предназначена (с изключение на училищните физкултурни салони) основно за нуждите на професионалния спорт и високото спортно майсторство. При това всички спортни комплекси са разположени в южната част на града. Масовият спорт е лишен от спортни площадки, игрища, плавни басейни. Доколкото липсата на база за масов спорт е тотална, показателите, свързани с нея не могат да бъдат критерий при оценяване отделните части на жилищната територия (устройствени модули) с оглед номинирането им за зони за въздействие със социален характер.

### **Териториално проявление на обектите на високите нива на общественото обслужване (социалната инфраструктура)**

Центровата система на Пловдив е моноцентрична. В нея доминира Главният градски център – устройствен модул Ц-3 – в който са концентрирани почви всички обекти на високите нива на общественото обслужване – административното, деловото, финансово-кредитното, културното, раз-

влекателното, отчасти търговското – осъществяващи дейността си в условията на влошена транспортна, функционална и екологична обстановка.

Обектите на останалите нива на общественото обслужване, както и на високите нива на здравеопазването, науката, висшето образование и спортните комплекси са разположени мозаечно по цялата територия на града, без да формират стройна функционално-пространствена система. Предвидените с предходните и потвърдени от действащия Общ устройствен план вторични градски центрове не са реализирани, а теренните условия за изграждането на някои от тях междувременно са компрометирани. Дисперсно са разположени болничните заведения с регионално и национално значение, научните институти, коледжите, висшите учебни заведения. Изградените през последните 10-ина години хипермаркети в по-голямата си част също са разположени мозаечно по градската територия. Единствено магазините Метро, Технополис и Техномаркет формират съсредоточие в устройствен модул И-4 в района на пресичане на булевардите „Санкт Петербург” и „Освобождение”. Важно съсредоточие на обекти с висока обществена значимост и осъществяващи връзките на града с региона и националната територия представлява и територията на Централна железопътна гара и териториите, които я тангират от север и юг. Това са устройствени модули: Ц-3 (Централна градска част), Ц-9 (кв. „Триъгълника”) и Ю-1 (Ж.К. „Христо Ботев” Север). В тях, освен Централната ж.п. гара, са разположени още две автогари – „Юг” и „Родопи”, МБАЛ „Св. Мина”, хипермаркетът „Билла”, хотел „Тракия”.

#### **1.8.5. Осигуреност с озеленени площи за обществено ползване**

##### ***Зелената система на Пловдив като пространствена система***

*Зелената система на Пловдив като пространствена система* се базира основно на уличното, дворищното и вътрешно квартално озеленяване (зеленина за ограничено обществено ползване и със специфично предназначение), докато терените на най-важната ѝ категория – зелената за широко обществено ползване имат разпокъсан характер. Нейни основни елементи са парковете, хълмовете, най-старите паркове на Пловдив като „Цар Симеоновата градина”, „Дондуковата градина” и още множество малки обществени градини, като те са с различна степен на фактическа изграденост.

- Реализирани паркове са: „Цар Симеоновата” градина, „Дондуковата” градина, парк „Рибница”, хълм Бунарджика, „Данов хълм” парк „Източна Румелия”, и др.
- Частично реализирани паркове са „Отдих и култура” и „Младежки хълм”.
- Неустроени паркове са „Лаута” и „Остров Адата”.
- Предвижданията на предходните устройствени планове за създаването на „Южен парк” са компрометирани поради реституцията на предвидените за това терени.

Специфичен ресурс на Пловдив, пряко свързан със зелената система, са водните площи представени преди всичко от двата големи водоема - река Марица с 185,90 ха, вкл. остров „Адата” с прекрасни условия за градски парк и Олимпийският гребен канал с 37,00 ха.

В момента на изготвяне на анализите за състоянието на града по системи и подсистеми, в община Пловдив се подготвя и през следващата година ще се приеме от ОС Пловдив „Програмата за развитие, поддържане и опазване на зелената система на гр. Пловдив”.

##### ***Количествените параметри на системата от обществени зелени площи***

*Количествените параметри на системата от обществени зелени площи* изявяват ясно нейната недостатъчност. Терените за озеленени обекти за широко обществено ползване (паркове, градини и скверове) са 9,27 кв.м/об. Терените за озеленени обекти със специфично ползване (гровищни паркове, Ботаническа градина, дендрариуми, разсадници) са 2,14 кв.м/об. или общо обществено

достъпните озеленени площи на един обитател възлизат на 11,51 кв.м, при норматив от порядъка на 20-28 кв.м/об.

Освен, че е недостатъчна, обществената зеленина покрива твърде неравномерно отделните градски части. С най-висок показател е тя в район „Западен“, където благодарение на масива на парк „Отдых и култура“ задоволеността с терени за зелена система (вкл. и спорт) е 55,52 кв.м/об., при това в благоприятен пешеходен изохрон. В низходящ ред следват районите „Тракия“ - 23,14 кв.м/об. благодарение на парка „Лаута“, въпреки, че не е цялостно устроен; „Централен“ – 14,87 кв.м/об., благодарение на хълмовете и двете градски градини; „Северен“ – 10,84 кв.м/об, от които обаче 9,06 кв.м/об. идват от гробищен парк в производствената зона; „Източен“ – 6,49 кв.м/об., от които и тук 4,48 кв.м/об. са от Централен гробищен парк и накрая район „Южен“ – 3,89 кв.м/об.

На ниво устройствен модул неравномерната осигуреност с обществена зеленина е още по-силно изявена като в етнически обособените квартали (С-1, С-5, И-2 и Ц-6) и производствените зони (С-18, С-19, С-22, С-24, С-25, И-8, И-9, Т-10, Т-11, Ю-12, Ю-13, Ю-14, Ю-15 и Ю-16) обществени озеленени площи изобщо отсъстват.

### **Функционални характеристики на съществуващата система от обществени озеленени площи**

Съществуващата система от обществени озеленени площи се характеризира и с две съществени функционални слабости. Първата е, че липсва 15 минутна пешеходна достъпност до границите на общоградските паркове за близо половината от територията на града, а там където съществува, капацитетът на парковете не е достатъчен да поеме контингента от население. Примери за това са парковете площи в район „Източен“ – с единствената градинка във „Втора Каменица“, район „Северен“ – с парка „Рибница“, район „Южен“ с градинката на ул. „Скопие“. Вторият недостатък е липсата на необходимите зелени клинове, пояси и зони за осъществяване на контакта на града с природата и планината, трансформирайки свободните пейзажни пространства в архитектурно оформени паркови композиции, подобряващи микроклимата.

### **Ресурси за увеличаване на обема на обществените озеленени площи**

Ресурсите за увеличаване на обема на обществените озеленени площи, с които разполага Пловдив в рамките на градската територия са ограничени, но все пак съществуващи. По отношение на озеленените площи за широко обществено ползване това са свободните незастроени терени в северната, югоизточната и южната производствени зони, незастроените терени общинска собственост в район „Западен“ и естествено поречието на р. Марица.

„Програмата за развитие, поддържане и опазване на зелената система на гр. Пловдив“ е приета от Общински съвет-Пловдив с Решение № 147, взето с протокол № 7/ 16.05.2013 г.

По отношение на озеленените площи с ограничено обществено ползване това са междублоковите пространства на жилищните комплекси, които в голямата си част са лишени от дълготрайна декоративна растителност и, в които могат да се обособят обществени градинки с локално значение. Устройствоните модули по административни райони, в които това може да стане с добавяне на растителност са следните:

- в район „Северен“ устройствен модул С-6;
- в район „Източен“ устройствени модули: И-3 и южната част на И-5 (кв. „Каменица“);
- в район „Тракия“ устройствен модул Т-3 (микрорайон А11);
- в район „Южен“ устройствени модули: Ю-1, Ю-2, Ю-3, Ю-4 и Ю5;
- в район „Западен“ устройствени модули: 3-8 (западната част на Ж.К. „Хр. Смирненски“), 3-6 и 3-7.

Устройствоните модули, в които са налице територии, изискващи цялостно оформяне с дълготрайна декоративна растителност по административни райони са:

- в район „Северен“ устройствени модули: С-5 и С-7;
- в район „Източен“ устройствени модули: И-1 и И-2;
- в район „Тракия“ устройствени модули: Т-4, Т-5, Т-6, Т-7 и Т-8 (микрорайон А12);
- в район „Южен“ устройствени модули: Ю-2, Ю-3 и Ю5;
- в район „Централен“ устройствен модул Ц-6.

#### **1.8.6. Благоустройство на средата за обитаване**

Необходимостта от изграждане на оборудвани места/площадки за свободно разхождане на домашни кучета и създаването на достатъчна като плътност алейна мрежа от такива площадки в целия град - тези дейности са част от мандатната програма на кмета и започват първите изграждания – недостатъчни като брой и незадоволителни като площ и изпълнение. Необходимостта от такива места е неоспорима – първо законово обоснована, и второ – изисквана и настоявана от собствениците на домашни кучета, които като брой са многократно повече от официално регистрираните до момента 4628 домашни кучета. Изграждането на такива площадки следва да се включи като приоритетна дейност.

Поради липсата на предоставена систематизирана информация, като индикатор за проблемите на благоустройството на средата за обитаване са използвани задачите с благоустройствен характер, включени в мандатните програми на кметовете на административните райони. Техният анализ дава основание проблемите да се подредят в низходящ ред по значимост.

**На първо място са проблемите, свързани със детските площадки,** както в междублоковите пространства, така и в парковете и градините. Задачите са насочени към преодоляване на недостига, чрез изграждане на нови площадки, а също така и към осигуряване на безопасността им чрез обследване и ремонт.

**На второ място следват проблемите, свързани със техническото състояние на уличната мрежа, вкл. вътрешно-кварталната.** Мерките, в зависимост от състоянието ѝ, варират от текущ ремонт и преасфалтиране, до основен ремонт и реконструкция. В повечето случаи те се свързват и с обновяване на тротоарните настилки, въпреки че ремонтът на тротоарите често е и самостоятелна задача.

**Обновяването на уличното осветление и комплексното устройване на междублоковите пространства** формират третата по значимост група задачи. Обновяването на уличното осветление, формулирано като функционална и енергоспестяваща задача включва както първостепенната, така и обслужващата и вътрешно-кварталната улична мрежа. Комплексното устройване на междублоковите пространства обхваща зелените площи, алейната мрежа и осветлението ѝ, детските площадки и паркингите около жилищните блокове. От програмите на районите се вижда, че засега се третира ограничен брой междублокови пространства и това не дава представа за действителния размер на проблема.

**Обновяването и комплектуването на елементите на градското обзавеждане и изграждането на спортни площадки** като задачи се нареждат на четвърто място. По отношение на градското обзавеждане акцентът е поставен върху териториалното разпределение на съдовете (вкл. кошчетата за смет и устройване на „джобове“ за контейнерите. Като проблем изпъква обаче, и състоянието на заслоните на спирките на масовия обществен транспорт, чешмите-питейни фонтани. Изграждането на спортни площадки, предвидено в почти всички програми цели да преодолее една общоизвестна слабост – липсата на материална база за масов спорт.



**Устройването на паркинги около жилищните блокове и ремонтът и изграждането на пешеходни подземи** са задачи, които са наложени от недостатъчната ефективност и безопасност на транспортната система на локално ниво.

**Друг проблем на благоустройството**, към чието решаване са насочени усилията на районните ръководства е увеличаване на озеленените площи за широко обществено ползване, чрез изграждане на нови градини (в кварталите „Гладно поле“ и „Беломорски“) и паркоустояване на занемарени съществуващи.

**Два благоустройствени проблема с безспорна актуалност, които остават извън вниманието на районните програми** са достъпността на средата за хора с увреждания и създаването на условия за развитие на велосипедното движение. Мерки за подобряване на достъпността, но само на обществени сгради, а не и на откритите обществени пространства има в програмата на район „Южен“. Мерки, свързани с улесняване на велосипедното движение няма в нито една програма.

**Отсъствието на паспортизация на конкретните благоустройствени елементи** от всички видове не позволява устройствените модули да бъдат класирани според тяхното състояние, респ. да се открият точно проблемните територии по устройствени модул. Към категорията проблемни територии от гледна точка на състоянието на благоустройството, обаче могат да се отнесат с известна условност жилищните комплекси, както и комплексно изградените големи части от териториите с квартално-улична структура. Такива устройствени модули са:

- в район „Северен“: С-1 кв. „Тодор Каблешков“ – „Шекер махала“, С-2 кв. „Захарна фабрика“, С-3 V-та градска част – Запад, С-5 кв. „Хаджи Димитър“ – „Арман махала“ и С-: ж.к. „Гагарин“;
- в район „Централен“: Ц-1 кв. „Русин махала“, Ц-6 I-ва градска част, вкл. „Хаджи Хасан махала“, Ц-7, частта от III-та градска част м/у улиците Петко Д. Петков, Богомил, капитан Райчо, и Ил. Макариополски и Ц-13 частта от кв. „Младежки хълм“ северно от ул. ген. Данаил Николаев;
- в район „Източен“: И-2 кв. „Столипиново“, И-3 ж.к. „Изгрев“ и И-5 частта от кв. „Каменица“-Каменица-1 и 2“ между улиците Богомил, Славянска и Варшава;
- в район „Тракия“: Т-3, Т-4, Т-5, Т-6, Т-7 и Т-8;
- в район „Южен“: частта от Ю-1 ж.к. „Христо Ботев“-Север западно от ул. „Софлу, частта от Ю-2 кв. „Въстанически“-Север северно от ул. „Л. Стоев“ и западно от ул. „Гевгели“, Ю-3 кв. „Въстанически“-Юг, частта от Ю-4 ж.к. „Христо Ботев“-Юг западно от ул. Л. Шевалас и Ю-5;
- в район „Западен“: частта от 3-5 кв. „Зеленчукова борса“ източно от ул. „Владивосток“, частта от 3-7 кв. „Христо Смирненски“-Изток северно от ул. Ив. Ст.Гешев и 3-8 ж.к. „Христо Смирненски“.

#### **1.8.7. Изводи за наличие на проблемни територии, които от средова гледна точка са подходящи за номиниране като зони за въздействие**

##### **Територии с преобладаващо социален характер**

От категория територии с преобладаващо социален характер като проблемни могат да бъдат оценени следните устройствени модули:

##### **В район „Северен“:**

- С-1 кв. „Тодор Каблешков“ – „Шекер махала“, населен с ромско малцинство, недостатъчна социална инфраструктура, липса на обществени озеленени площи и ниско ниво на благоустройство;

- С-5 кв. „Хаджи Димитър” – „Арман махала”, населен с ромско малцинство, недостатъчна социална инфраструктура, липса на обществени озеленени площи и ниско ниво на благоустройство;

**В район „Източен”:**

- И-2 кв. „Столипиново”, населен с ромско малцинство, недостатъчна социална инфраструктура, липса на обществени озеленени площи и ниско ниво на благоустройство. Поради липса на теренни резерви е необходимо в евентуалната зона за въздействие да се включат и И-1 кв. „Ландос” и И-3 ж.к. „Изгрев”;

**В район „Централен”:**

- Ц-6 I-ва градска част, частично населена с ромско малцинство – „Хаджи Хасан махала” с по-малка гъстота на обитаване – 400 д/ха, със жилищни блокове подлежащи на саниране, недостатъчни детски заведения, неосигурен устроен обществен достъп до брега на р. Марица и възможности за паркоустрояване на о. „Адата”;

**В район „Тракия”:**

- Т-3 микрорайони А10 или А11 с жилищни блокове за саниране, недостиг на детски заведения и училища, неблагоустроени междублокови пространства;
- Т-4 микрорайони А9 или А13 с жилищни блокове за саниране, недостиг на детски заведения и училища, неблагоустроени междублокови пространства;
- Т-5 микрорайони А7 или А8 с жилищни блокове за саниране, недостиг на детски заведения и училища, неблагоустроени междублокови пространства;

**Територии с потенциал за икономическо развитие**

От категория територии с потенциал за икономическо развитие като проблемни могат да бъдат оценени следните устройствени модули, които разполагат със свободни терени и към които има проявен инвестиционен интерес:

**В Северната индустриална зона:**

- С-18 се предвижда да бъде основно функционално и териториално реструктуриран, за което ОУП е въвел две смесени многофункционални производствени зони и една смесена обслужващо производствена зона;
- С-25 основното предвиждане изграждането на северна зона за бързо икономическо развитие, базиращо се на производства на „знанието” като ОУП е въвел режим на устройствена зона Пс.

**Извън Северната производствена зона:**

- С-23 територията с най-голям потенциал за развитие от двете страни на Карловско шосе, която се застроява бурно, безпланово и в дълбочина с търговско-складови дейности, представителни шоурумове и офиси. Режимът ѝ по ОУП е на обслужващо-производствена устройствена зона.

**В Източната индустриална зона:**

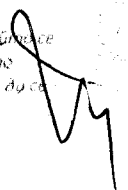
- И-8, който в източната си част разполага със значителни по площ свободни терени, без към тях да е проявен особен инвестиционен интерес. Режимите, въведени с ОУП са на смесена обслужващо производствена зона в северната част на модула и на смесена многофункционална производствена устройствена зона по протежение на бул. „Цариградско шосе”.

**В Югоизточната индустриална зона „Тракия”:**

- Т-11 представляваща почти изцяло свободна територия, е предвиден за устройствена зона Пс - зона за бързо икономическо развитие, базираща се на производства на „знанието”.

**В Южната индустриална зона:**

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публичността се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.



- С-12 с режими на смесени обслужващо-производствени и смесени многофункционални производствени зони;
- С-14 почти изцяло с режим на смесена обслужващо-производствена зона, предвидена за мащабно реструктуриране.

**В район „Източен“:**

- И-6 кв. „Гладно поле“, който е специален терен без капитална застрояка, загубил първоначалното си предназначение.

**Територии с публични функции с висока обществена значимост**

От категория територии с публични функции с висока обществена значимост като проблемни могат да бъдат оценени следните устройствени модули:

- Ц-3 Централна градска част, в която са концентрирани почви всички обекти на високите нива на общественото обслужване, осъществяващи дейността си в условията на влошена транспортна, функционална и екологична обстановка;
- територията, групираща части от устройствени модули Ц-3, Ц-9 и Ю-1 (евентуално и от Ю-2), около Централната ж.п. гара, където са разположени още две автогари – „Юг“ и „Родопи“, МБАЛ „Св. Мина“, хипермаркетът „Билла“, хотел „Тракия“.

**1.9. Жилищен сектор.**

Анализът на жилищната система на гр. Пловдив има за цел разкриване на проблемите, както и на потенциала за развитие. Те са от важно значение за избора на социална зона за въздействие и създаването на реалистична устройствена концепция при изработване на ИПГВР.

**1.9.1. Количествени характеристики на жилищния фонд**

Жилищният фонд в гр. Пловдив към 01.02.2011 г. наброява 18828 бр. жилищни сгради. Структурата на жилищния фонд по период на построяване показва, че най-старият сегмент от фонда е построен преди 1949 г. Най-новите жилищни сгради построени след 1990 г. съставляват 25.63 % от общия брой към 01.02.2011 г. или общо 4825 на брой. Най-интензивно строителство на жилищни сгради е осъществено в периода 1960 - 1969 г., когато са изградени 19.67 % от жилищните сгради или общо 3702 на брой.

Таблица 11: Брой сгради към 01.02.2011 г.

Години	Брой сгради	Относителен дял - %
До края на 1949	3606	19.16
1950 - 1959	2538	13.47
1960 - 1969	3702	19.67
1970 - 1979	2280	12.11
1980 - 1989	1875	9.96
1990 - 1999	2207	11.72
2000 - 2011	2618	13.91
общо	18828	100.0

Източник: НСИ

От наличните 18828 сгради в град Пловдив обитавани са 17074, което един относително висок процент спрямо средните за България и представлява 90.68% от общия брой.

Жилищният фонд в гр. Пловдив към 01.02.2011 г. наброява общо 149408 жилища. Най-голям брой жилища са построени в периода 1970-1989 г., общо 77063 на брой, представляващи 51.59% от наличните жилища в града. През този период са построени 22.07% от жилищните сгради в града. Това показва, че в 22.07% от сградите са разположени 51.59% от жилищата. Това е периода на масовото строителство на многофамилни жилищни сгради. Подобно на всички големи градове около половината от жилищния фонд тогава е строен по индустриален способ с доминиращ дял на панелните жилища.

Таблица 12: Брой жилища към 01.02.2011 г.

Година	Брой жилища	Относителен дял - %
До края на 1949	6530	4.38
1950 - 1959	6506	4.36
1960 - 1969	23440	15.70
1970 - 1979	38485	25.77
1980 - 1989	38578	25.82
1990 - 1999	15997	10.71
2000 - 2011	19811	13.26
общо	149408	100.0

Източник: НСИ

Делът на обитаваните жилища в Пловдив достига 79.80%.

### 1.9.2. Качествени характеристики на жилищния фонд - конструкция, етажност, амортизация, благоустроеност, площни характеристики и др.

Характеристиките на жилищния фонда са различни за различните жилищни структури. Най-добре поддържани са жилищата основно в градското ядро, където имат и най-високи естетически качества. Жилищните сгради в пояса около градското ядро са в по-лошо състояние. Този пояс през годините се е променял, застрояван с нискоетажни еднофамилни сгради и по-късно с многофамилни жилищни сгради. В партерните етажи са навлизали обществено-обслужващи функции и зоната е станала смесена. Чисто жилищни зони са панелните жилищни комплекси. Всяко трето жилище в градовете на България е панелно.

Жилищният сектор е изключително разнообразен, представен в различни подходи на изграждане и е отражение на различни държавни политики – индивидуално парцелно застрояване, комплексно жилищно застрояване, обособени квартали с малцинствено население. Този сектор създава най-големите различия в жизнения стандарт на средата. Съгласно статистическите критерии за 2011 г., структурата на жилищния фонд по конструкция се определя в 3 категории.

Таблица 13: Жилищни сгради към 01.02.2011 г. по конструкция в град Пловдив

Тип конструкция	Брой	Относителен дял %
Жилищни сгради - общо	18 828	100.0
Стоманобетонни	2 857	15.29
Тухлени	13 473	72.14
Други	2 346	12.57

Източник: НСИ

Относителният дял на панелите в жилищния фонд на градовете варира. В градовете – областни центрове е разположен 82.3 % от общия панелен фонд, като най-голям дял жилищни сгради се пада

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публичността се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

на София - 28.5%, следвана от Пловдив - 8.2%. Пловдив се нарежда в десетката по относителен дял, а не по абсолютен брой с 43.2% панелни жилища.

Долната таблица представя панелните строителни системи, по които са изградени най-много жилища в град Пловдив:

Таблица 14: Жилища към 01.02.2011 г. по панелна система на строителство в град Пловдив

№:	Домостроително предприятие	Строителна система	Период на приложение	Изградени жилища
1	Пловдив	Бс - V- VIII, I - 68 - Пд	1974 - 1981	12599
2	Пловдив	Бс - V- VIII - 69 - Сф	1972 - 1992	10287

Източник: НСИ

Физическото състояние на жилищния фонд не е добро. Това се дължи на недостатъчно доброто качество на строителство и лошата или липсваща поддръжка на сградния фонд през годините. За да се осигури добър жилищен стандарт и продължителност на живота на жилищния фонд през следващите 20-30 години, е необходимо осигуряването на саниране на жилищните сгради за постигане на необходимото качество, което да предоставя удобство, икономичност и уют и достатъчно добър стандарт на обитаване.

Състоянието на техническата инфраструктура не е задоволително по отношение на пешеходна достъпност и осигуряване на достъпна среда за хора с увреждания. Не са изградени напълно алейните мрежи. Не е достатъчно осветлението в междублоковите пространства и по алейните мрежи. Като цяло зелените площи в периферията са неподдържани и в лошо състояние. Кварталите разполагат с достатъчно свободни терени за изграждане на места за отдих, детски и спортни площадки, но такива на този етап има малко.

Влошаването на структурата на жилищния фонд като градско явление потвърждава необходимостта от постигане на балансираност на функционалните подсистеми. Динамиката на бъдещото развитие с предоставени възможности на избор и стандарт на обитаване изискват доразвиване на възможностите и подобряване на стандарта на обитаване, както и осигуряване на нови перспективни територии. Необходимо е населението да се запознае с положителните страни при реализация на мероприятията по обновяване и преструктуриране на панелните жилищни комплекси.

Таблица 15: Жилища към 01.02. 2011 г. по благоустроеност в град Пловдив

Благоустройствени показатели на обитавани жилища	Брой жилища	Относителен дял %
Обитавани жилища - общо	119239	100
Обществено водоснабдяване	118833	99.66
Собствен водоизточник	101	0.08
Обществено водоснабдяване и собствен водоизточник	249	0.21
Няма източник на вода	56	0.05
Свързани с обществена канализация	118348	99.25
Свързани с изгребна яма	111	0.09
Свързани със септична яма или друго пречиствателно съоръжение	306	0.26
Свързани с попивна яма	345	0.29
Няма канализация	129	0.11

Източник: НСИ

Жилищният фонда на град Пловдив е сравнително добре благоустроен, отчитайки статистическите данни и наличност на основни благоустройствени елементи. Данните в таблицата сочат, че почти всички жилища са снабдени с вода и свързани с обществена канализация. Незначителен е дела на тези, които не са водоснабдени и нямат канализация. Водопреносната и канализационната мрежа са амортизирани. Благоустроеността на жилищата (като изключим водопровод и електроснабдяване) не отговаря напълно на съвременните норми. С парно отопление от централен източник се отопляват едва 8.8% от жилищата в град Пловдив.

### 1.9.3. Жилищно потребление и собственост

Жилищната осигуреност или осигуреността на населението с жилища (по данни от преброяване 2011 г.) е 401 жилища/1000 д. Този макро-показател - "брой жилища/1000 обитатели" отразява количеството жилища без да дава информация за качествените характеристики на жилищата, начина на тяхното ползване и реалното потребление. От гледна точка на общия наличен фонд, по показателя - "брой жилища/1000 обитатели" град Пловдив има по-ниски показатели (401/1000) от средно-европейските (420/1000). Този показател се деформира сериозно от наличното количество необитавани жилища (30169 жилища), или 21.20 % от жилищния фонд. Затова и стойности на макропоказателя близки до 420/1000 се отчита не като означаващ висок стандарт на жилищна задоволеност, а като индикатор за необитаван фонд. Този показател се деформира от процента необитавани жилища. Ако се вземат предвид само обитаваните стандартни жилища, стойността на този показател ще се понижи. Ако се вземат предвид само обитаваните стандартни жилища, показателят "брой жилища/1000 обитатели" влиза в реалистичните си стойности, които са доста по-ниски от средно-европейските.

Към 01.02. 2011 г. в едно жилище живеят средно 2.4 лица, на 1000 души се падат 401 жилища. Най-голям е дела на тристайните жилища в град Пловдив – те са 52506 на брой. На едно жилище се падат средно по 65.30 м<sup>2</sup>, а на обитател – 28.635 м<sup>2</sup> полезна площ при обща полезна площ за града 11029914 м<sup>2</sup>. Основният показател за жилищна осигуреност на населението - жилищната площ/човек, е 18.77 м<sup>2</sup>.

Таблица 16: Площ на жилищата в град Пловдив към 01.02.2011 г.

Жилища – общ брой	149408
Полезна площ общо – м <sup>2</sup>	11029914
В това число жилищна – м <sup>2</sup>	8435693
Полезна площ/жилище - м <sup>2</sup>	65.30
Полезна площ/човек	28.63
Жил. помещения общо – бр.	499772
В това число стаи – бр.	398152
Жилищна площ/човек	18.77
Брой жилища/1000 д.	401
Брой обитатели/жилище	2.40

Източник: НСИ

Жилищата в етажна собственост (средно- и високоетажите сгради) са с много голяма обществена значимост. Традиционно тази група е основен носител на проблемите с управлението, поддържането и обновяването на фонда.

Висок е дела на частните жилища, който плавно и непрекъснато се увеличава от началото на прехода. По-малко от 5% е общинският и държавен жилищен фонд. Тенденцията на намаляване на обществения наемен сектор е в противоречие с увеличаващото се социално разслоение. Този фонд е силно разпръснат сред етажна собственост, което го прави трудно управляем и неефективен. Появилият се в годините на прехода частен наемен фонд се увеличава, което допринася за жилищната мобилност.

От изграждането на жилищните комплекси не са провеждани мерки по поддържане и модернизиране на сградния фонд. Преди всичко общите части на сградите се намират в много лошо състояние. В отделните жилища в зависимост от финансовите възможности на собствениците са реализирани различни по обхват мерки за модернизиране и саниране. Неприемливо е съществуващото ниво на благоустроеност на жилищните комплекси на фона на планове за развитие на град Пловдив като втори по големина град в страната, важен център на агломерационен ареал и един от водещите областните центрове на страната.

#### **1.9.4. Жилища с външна изолация и енергоспестяваща дограма.**

Енергоспестяваща е всяка разновидност на дограма PVC, алуминий и дърво, която има по-висок коефициент на топлоизолация и допринася за намаляване на разходите за отопление. Ако поне 50 % от прозорците са от категорията енергоспестяващи жилището се счита че има енергоспестяваща дограма.

От особена и все по-нарастваща важност е изискването за икономия и съхранение на топлина в сградите. Първите въведени нормативни изисквания за топлоизолация на сградите у нас са от 1961 г., като основното изискване е било за осигуряване постигането на минимална стойност на общото съпротивление на топлопреминаване, при което не се образува конденз на водни пари на вътрешната повърхност на ограждащата конструкция през най-студените зимни дни, което т санитарно-хигиенно изискване. За сградите изпълнявани по ЕПЖС, ЕК и някои други строителни системи е приемано, че ще се експлоатират в бъдеще в условия на осигурено централизирано топлоснабдяване.

Нормативната уредба, третираща топлотехническите изисквания на сградите се е променяла няколкократно в годините, съобразявайки се и със съществуващите към даден момент условия за доставяне на енергийни източници. Ниските цени на енергийните източници до края на 70-те години на XX век са оказали отражение върху топлотехническите качества на сградите и съответно на проектираните отоплителни инсталации и отоплителните тела в тях. През 1987 г. се въвеждат нормативи, с които се повишават с около 35-40% топлотехническите изисквания и се определя обобщен коефициент на топлопреминаване. Последвалата енергийна криза се отрази чувствително в нормативната уредба и в проектните решения. Това доведе до подобряване на топлотехническите качества на новостроящите се жилищни сгради.

В съществуващите жилищни сгради, с различни системи на строителство не бе направено нищо съществено. Отделни са случаите на проведени цялостни мерки.

Външна изолация са плоскости с топлоизолационни качества, поставени върху външните стени на жилищната сграда, които допринасят за повишаване на вътрешната температура на жилището и за намаляване на разходите за отопление. Процента на жилища с положена топлоизолация е сравнително малък и не оказва съществена роля за намаляване на разходите за отопление в града като цяло.

### **1.9.5. Анализ на жилищните територии по структурни единици**

Анализа на жилищните територии в града показва, че те са много разнообразни по всички съществени характеристики: по начин на застрояване – свободно и свързано в квартални структури и комплексно; по характер на застрояване – ниско, средно и високоетажно; по период на изграждане – до края на Втората световна война, до края на 60-те, 70-те и 80-те години и съвременни; както и по способ на строителство – монолитен или индустриален.

Характерът на застрояване има териториално проявление и е тясно свързан с периодите на застрояване. В структурата на града се открояват относително ясно четири вида територии – „ядро“ и три „пояса“, около него:

**Ядро, традиционната градска част, очертана от р. Марица, бул. "Руски", бул. Христо Ботев", ул. "Петко Д. Петков"**

В централната градска част жилищните квартали са възникнали от основаването на града и доизградени след Първата световна война. Те са се реализирали чрез наслагване на различни пластове във времето и се характеризират с традиционната за европейския град улична структура, изявен градски характер и идентичност. Тези квартали са с плътност на застрояване около 25% и средна етажност 4 етажа. Улицата е обособена като обществено пространство. Присъствието на градообразуващите елементи - тепетата и река Марица, както и антично ниво в централните градски части, повишава качеството и значението на тези структури в цялата градска система. Особено място тук заема архитектурни-историческия резерват Старинен Пловдив и Главната улица. Градското ядро има първостепенна роля в града.

**Първи пояс около ядрото, възникнал и изграден между двете световни войни и претърпявал последващи намеси**

Поясът, опасващ градското ядро притежава сходен характер и структура, но е с по-лоши показатели по отношение на сградния фонд. Този пояс представлява преход между същинския център със смесени жилищни и обществени функции и периферията с чисто жилищните части. Той е с добре балансирана плътност и етажност на застрояване. Изградеността му висока, около 90%, т.е. тук няма теренни възможности за ново жилищно строителство. Неговият характер се обуславя от ниска индивидуална застройка, на места без особена стойност, върху обособени отделни урегулирани поземлени имоти.

**Втори пояс около първия, изграден основно през 50-те години на ХХ век**

От началото 50-те години на ХХ век в Пловдив започва изграждане на жилищните структури върху свободните до този момент терени. Така се изграждат кварталите "II Каменица", "Свобода", "Гагарин", "Захарна фабрика", "Пазарище" и др. Те са изградени в тогавашната периферия на града, при относително спазване на кварталната структура. Сградите са многофамилни, с добре балансирана плътност и етажност и богато озеленена среда. В тези зони се забелязва „загубване“ на характера на традиционната улица, обособяват се вътрешно квартални пространства, оформени от оградящите блокове. След като се изчерпват възможностите за строителство отново се строи в първи пояс, като между индивидуалните жилищни сгради се вписват жилищни блокове. Това застрояване запазва уличната структура и е различно от застрояването с блокове в нови терени.

**Трети пояс - жилищните комплекси**

В Пловдив от началото на 70-те години на ХХ век започва изграждането на новите Жилищни комплекси. Те заемат около половината от територията на града и обитателите съставляват около половината население на града. Панелните жилищни комплекси възникват на свободни терени. Те притежават структура, много по-различна от традиционната градска структура. В тях характера на улицата е „изгубен“ и преобладават свободните пространства между жилищните сгради. Жилищните



комплекси са с различен мащаб от този в централната градска част и се различават от традиционните жилищни зони. Те са предимно високоетажни. В тях многофамилните сгради са средно на 8-9 етажа. Плътноста на застрояване е между 15% и 18%. Такива са комплексите „Дружба“, „Тракия“, „Хр. Смирненски“ и „Южен“. Те са застроени и няма възможност за увеличаване на жилищния фонд.

#### **Етнически обособени квартали**

Исторически в града са се оформили ромски общности, пространствено са се оформили жилищните зони, в които преобладава ромско население. Това са „Шекер махала“, „Столипиново“, „Арман махала“ и „Хаджи Асан махала“. Техните характеристики са следните:

- Столипиново или кв. „Изгрев“ в източната част на града, обособил се в началото на миналия век, около 1910 – 1915 г.
- „Хаджи Асан махала“ в район „Централен“, обитаван от заможни роми. Изграден е с масивни 2-3 и 4 етажни сгради, със сравнително достъпни улици и съвременни магазини;
- „Шекер махала“ или кв. „Тодор Каблешков“ в район „Северен“. Първоначално (през 60-те години на миналия век) е застроен от държавата с масивни едноетажни къщи. В последствие чрез незаконно строителство се развива на северозапад. През последните години има новопостроени 2-3 етажни къщи, а по европейски проект са изградени 50 къщи мезонетен тип за крайно нуждаещите се;
- „Арман махала“ или кв. „Хаджи Димитър“ в район „Северен“ е най-гъсто населения етнически обособен квартал. Освен паянтовите едноетажни къщи има и новопостроени 2-3 етажни масивни сгради.

Общо състоянието на устройството и изградеността на етнически обособените квартали се характеризира с недостатъчност на жилищните терени, пълна липса на обществена зеленина, примитивна социална инфраструктура и техническа инфраструктура под необходимия минимум, недостатъчна и в крайно лошо състояние улична мрежа.

#### **Панелните жилищни комплекси**

Индустриалното жилищно строителство на панелни жилищни комплекси в България в периода на втората половина на ХХ век е бил основния строителен метод на жилища. Делът на жилищата в панелните жилищни комплекси в България достига 30% от всички налични жилища в страната, като процентно в градовете е много по-висок. Панелните жилищни комплекси в страната са структуроопределящи за големите градове и индустриалните региони и продължават и до днес да са определящи в градоустройствената и пространствена структура на градовете.

Обществените промени от 1989 година насам и като следствие от тях структурните промени в България влияят на градското развитие и по този начин и на жилищната политика. Оттеглянето на държавата от жилищното строителство в страната оказва много важно влияние върху състоянието на жилищните комплекси и актуалните им проблеми. В комплексите има нужда от ново строителство и внасяне на допълнителни обществени функции, които в момента липсват, озеленяване на свободните пространства и изграждане на зони за отдих и спорт за различните възрастови групи в междублоковите пространства.

Без градоустройствени интервенции има опасност при наслагване на проблемите в сферата на сграден фонд, инфраструктура и социална сфера, така че да се засилят процесите на понижаване на стойността на панелните комплекси. Влошаването на състоянието на сградния фонд ще оказва влияние не само на цената на отделните имоти, но и като цяло на имиджа на квартала и в крайна сметка на целия град.

### 1.9.6. Основни изводи за състоянието и тенденциите по отношение на жилищния сектор в териториален разрез, свързани с определянето на зони за въздействие.

Жилищните комплекси имат особено важно значение за градското планиране и развитието на градската обемно-пространствена структура. Градоустройственото планиране до началото на прехода е правено само във връзка с нарастване на населените места. Съществуващите жилищните комплекси в процеса на обществените промени трябва тепърва да намират място и да се доказват на пазара на жилища. За да се преодолее едно изоставане в развитието на жилищните комплекси е важно те да се включат в цялостното развитие на градските структури.

Благоустроеността на жилищата като цяло в многофамилните жилищни сгради не отговаря на съвременните норми. Състоянието на техническата инфраструктура не е добро. Не са добре организирани местата за паркиране и гариране, алейната пешеходна мрежа и местата за разполагане на контейнери за смет. В комплексите има свободни терени, но не са изградени места за отдих и прекарване на свободното време, детски и спортни площадки. Отделни мерки са плод на частни инициативи на населението. Открояват се жилищните комплекси, в които преобладаващо живеят роми: „Шекер махала“, „Столипиново“, „Арман махала“ и „Хаджи Асан махала“, в които инфраструктурата е с още по-ниски качества.

Основните констатации и изводи от този раздел имащи пряк устройствен характер и отношение при избора на социална зона за въздействие са:

- В близките години Пловдив ще разчита основно на изградения до момента сграден фонд, като ще продължат да се изграждат и нови жилища, усвоявайки нови терени, така че да се намали гъстотата на обитаване
- Необходимо е и осигуряване на среда за обитаване в крайградските зони, в отделни имоти с нисък коефициент на интензивност на застрояване – еднофамилна или редова къща с двор
- Панелните комплекси трябва да бъде цялостно рехабилитирани и модернизирани, с преструктурирани околблокови пространства, обновен сграден фонд, подобрени и устойчиви енергийно-ефективни качества
- Преструктурирането и подобряване на състоянието на жилищните комплекси е бъдещо предизвикателство за град Пловдив, за да се повиши качеството на обитаване на населението и качествено пространствената структура на града
- Ресурсът, привличан в жилищния сектор основно е частен и е недостатъчен, този ресурс трябва да се подпомага, стимулира и финансово подкрепя от държавата и общината
- Липсват ефективни дружества от собственици и структури за управление на собствеността, каквито са необходими при вземане на решения за координиране на мерките по подобряване състоянието на жилищните комплекси
- Осигуряване на газификация на наличния жилищен фонд
- Недостатъчна проектно залагана топлоизолация спрямо топлотехническите норми при част от панелните и при всички тухлени оградящи конструкции
- Некачествено изпълнение на еднослойните панели - непълтно подреждане на стиропора, частично термично компрометиране на топлоизолационния материал
- Мерките по повишаване на енергийната ефективност на сгради трябва да се реализират преимуществено със средствата и инициативата на собствениците на жилища, едновременно подпомагани, стимулирани и финансово подкрепяни от държавата и общината

Анализа на жилищните територии е необходим като обосновка за избора на зона за въздействие с преобладаващ социален характер. Той показва, че физическото състояние на жилищния фонд в панелните жилищни комплекси не е добро и са необходими интервенции, за да се спре влошаване му. Освен преките придобивки като подобрени условия на живот чрез обновяване на съществуващите жилищни райони, се очаква жилищната политика да окаже положително влияние върху здравеопазването, сигурността, производителността и инвестициите на общностите и домакинствата.

Изключително важна, с проблеми за решаване и потенциал за развитие е зоната в централната градска част. Жилищните квартали са възникнали от основаването на града и са се реализирали чрез наслагване на различни пластове във времето. Характеризират се с традиционната за европейския град улична структура, изявен градски характер и идентичност. Присъства основен структурообразуващ елемент за град Пловдив – река Марица, остров „Адата“ и значими обекти на археологията. В тази зона се отчитат и проблемите на културната, икономическата и правна интеграция в общата социална и физическа среда.

Всичко това определя I-ва градска част, включваща и остров „Адата“ като характерна за Пловдив територия, от няколко десетки години занемарена, но позволяваща с комплексни действия и участие на различни актьори, каквито ИПГВР осигурява, да се постигне въздействащ ефект. Тя има голям потенциал и нужда от развитие, което ще се окаже ефективно за цялото по-нататъшно градско развитие. С концентрирането на усилията в тази зона ще се решат комплексно значими градски проблеми и това ще доведе до ефект за голям брой от населението на Пловдив.

## 1.10. Транспортна инфраструктура

### 1.10.1. Анализ на състоянието на комуникационно-транспортната система

#### *Географско разположение и историческо развитие на комуникационната мрежа*

Град Пловдив е разсечен от международния път ЕТК-10 „София - Свиленград“ и първокласния път I-36 „Карлово - Смолян“. Тринадесет радиално разположени направления осъществяват връзките на града с другите селища, страната и чужбина. Това пресичане на различни по значение пътища във фокуса гр. Пловдив, определя значението на града като един важен транспортен възел с висока концентрация на транспортни потоци. ЕТК-европейските транспортни коридори следва да се разглеждат като основен градообразуващ фактор. За да анализираме състоянието на уличната мрежа в гр. Пловдив и да формулираме основни проблеми, необходимо да проследим историческото и градоустройствено развитие на града.

- *Скица от 1827 г. Иегершмид;*
- *По скица на Лейеан от 1867 г. Градът се разраства на юг.*
- *По скица от 1878 г. - тенденциите на разрастване на града стабилизират и доразвиват уличните връзки ориентирани в посоки изток-запад и север-юг.*
- *Първият регулационен план на Пловдив е бил изработен през 1891 г. от инж. Йосиф Шнитер. По този план са се оформили улиците от главната улична мрежа, запазили своето значение и до днес: бул. България, бул. В. Априлов, бул. Руски, бул. Ив. Вазов, Бул. К. Величков, бул. Хр. Ботев, бул. Р. Даскалов, бул. Източен, бул. Дунав, бул. Гладстон – “Мария Луиза”. Мрежата се оформя като правоъгълна схема с изразено трилъчие фокусирано пред централна ж.п. гара. Налице е вече и ж.п. ареала, тангиращ града от юг. На този етап все още ж.п. линията не създава проблеми на комуникационните връзки.*

- През 1942 г. е било възложено на проф. Янзен изработване на Генерален план на Пловдив, който е завършен 1944 г. Градът се развива на юг от ж.п. линията. В плана проличава стремежа на автора да се търси облекчаване на централното градско ядро от тежки комуникационни улични трасета. Формира се главен гръбнак от тангенциални артерии по трасето на: бул. Копривщица, бул. България, бул. Източен, Двойката артерии бул. Хр. Ботев - ул. Въстаник. Оформят се радиално насочени входящо-изходящи артерии. Планът на проф. Янзен не е приведен в изпълнение.
- През 1945 г. с помощта на съветски специалисти колектив пловдивски проектанți провежда подробен анализ на плана на проф. Янзен. На база на направените изводи от анализа се изработва от 1945 - 1950 г. *Общ градоустройствен план*, който влиза в сила през 1951 г. Комуникационната мрежа е решена на следните принципи:
  - Основни комуникационни гръбнаци на града: изток-запад - бул. България; север-юг - бул. Възраждане
  - Не е отчетена пешеходната зона, като ул. Ив. Вазов – Батенберг - р. Даскалов - карловска е третирана като улица от шум.
  - На схемите се вижда развитието и на ж.п. Арела в града, който постепенно опасва целия град създавайки проблеми за автомобилния транспорт.
- През 1968 г. започва актуализацията на ОГП и за първи път се възлага изработването на ГКТП. Почиващ на задълбочен анализ на транспортното движение и на научна методология за анкетиране и прогнозиране на трафика генералния комуникационен план е нова крачка в градоустройственото планиране на град Пловдив. Одобрен през 1971 г. (предварителен проект) и 1974 г. (окончателен проект) ГКТП става планова основа за изграждане на първостепенната улична мрежа. Основни постановки на схемата на уличната мрежа са:
  - Правоъгълна схема с основен гръбнак - тангиращите централната градска част артерии - Източна тангента - бул. Източен, Западна тангента - бул. Копривщица, Северна тангента - бул. Северен, Южна тангента. По тези артерии се осъществяват връзките с основните входящо-изходящи посоки и вътрешноградски транзитиращи центъра кореспонденции;
  - Транзита е изведен по: автомагистрала Тракия, околоръстен път;
  - Пресичане на ж.п. Арела е предвидено на различни нива;
  - Развитие на ПУМ се предвижда, както като гъстота на мрежата, така и като напречни профили успоредно с реконструкцията на жилищния фонд;
  - Отчетено е развитието на моторизацията и на обществения транспорт.

#### **Улична мрежа**

Формирането на комуникационно-транспортната система на Пловдив е резултат от историческото развитие на града и неговата функционално пространствена структура, както и от местоположението му на международните трасета на ЕТК- 8 и ЕТК-10, посока Изток-Запад и на регионалните национални връзки Север-Юг. За определяне на функционалното предназначение на уличните отсечки, уличната мрежа е подразделена на :

- ПУМ – първостепенна улична мрежа;
- ОУМ – обслужваща улична мрежа;

Административното деление на град Пловдив включва 6 района. Площа на ПУМ, респективно на ОУМ са съответно:

Таблица 17: Улична мрежа по административни райони

	Район	ПУМ	ОУМ
1	Северен	22,44 ха	100,86 ха
2	Централен	37,07 ха	127,19 ха
3	Източен	8,63 ха	60,66 ха
4	Тракия	15,77ха	62,26 ха
5	Южен	72,92 ха	75,52 ха
6	Западен	2,99 ха	66,30 ха
	<b>Общо Пловдив</b>	<b>157,82 ха</b>	<b>492,79 ха</b>

Източник: ПСКТС към одобрения ОУП

### Първостепенна улична мрежа - ПУМ

Първостепенната улична мрежа (ПУМ) е формирана от историческото развитие на града първоначално като линеална спрямо р.Марица, а впоследствие с входно-изходните артерии, с растери се е оформила и като радиално-растерна. Общата дължина на ПУМ (II, IIIA, IIIB и IV кл.) е 162,44 км. Площта на ПУМ в Общия баланс на гр.Пловдив е 157,82 ха.

Улиците от ПУМ са класифицирани като II-ри, III-ти (А и В) и IV-то класни улици, съгласно Наредба №2 на МРРБ – за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии. Общата класификацията, т.е. отнасянето на една улична отсечка към ПУМ или ОУМ е съобразена със статуквото септември -2012 год., и критерий се явява функцията, която улицата изпълнява в града като обвързана улична мрежа

Функционалната класификация включва :

- **II-ри клас** (градски магистрали) с обща дължина 40,68 км. Към тях са отнесени : бул."Васил Априлов", бул."Васил Левски", бул."България", бул."Цариградско шосе"- бул."Мария Луиза", бул."Санкт Петербург"-Кукленско шосе ; булевард Източен - шосе за Асеновград; бул."Освобождение", бул."Цар Борис III-Обединител".
- **III-ти клас** (районни артерии). Третокласните артерии са основната част от уличната мрежа, която осигурява локалните транспортни връзки между отделните градски части и провежда движението до по-високи класове улици. Общата им дължина е около 70,0 км, като са разделени на IIIA(22,7км) и IIIB (47,3км). Третокласните улици са основен носител на МОПТ в града.
- **IV-ти клас** (главни улици) с обща дължина около 52,0 км. Те обслужват главния градски център и вторичните центрове, съвместно с районните артерии.

Трасетата на РПМ навлизат по съгласувани трасета с ИАП в градската ПУМ и я използват за провеждане на националните и регионални транзитни потоци (входно-изходни артерии) в регулационните граници. За гр.Пловдив плътността на ПУМ към 2012 г. е 3,0 км/км<sup>2</sup>, като дължината на ПУМ е 162,44 км., а територията в регулация е 54,11 км<sup>2</sup>. В дължината на ПУМ не е включен околоръстният пръстен III 864.

### Второстепенна улична мрежа - ВУМ

Площта на второстепенната улична мрежа е 651,61 ха. Второстепенната улична мрежа включва улици V-ти и VI-ти класове, които директно обслужват прилежащите жилищни и производствени зони и отвеждат автомобилното движение до улици от по-високи класове.

### Изводи от анализа на уличната мрежа

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градова възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

Местоположението на гр.Пловдив като международен възел на трансконтинентални (ЕТК №8 и 10), национални и регионални връзки изток-запад и север-юг оформят града като важен комуникационно-транспортен център. Националните транспортни системи (РПМ-републиканската пътна мрежа, ЖП-ареала) увеличават ежедневния пътнически поток и контингента от пребиваващи, преминаващи и посещаващи гр. Пловдив, което допълнително натоварва транспортно-комуникационната мрежа на града.

Въпреки, че нормативно някои от показателите като: плътност на уличната мрежа, процент улична площ, вид на настилната мрежа, плътност на линиите на МОПТ и др. се приближават към тези на други наши градове, вече се регистрира значително влошаване пропускателната способност на ПУМ и на транспортната обстановка в града, най-вече в ЦГЧ, поради причини които имат комплексен характер:

1. Не са реализирани предвидените по ОУП и ПСКТС улични отсечки от ПУМ, както и на важни обходни трасета, както за ЦГЧ така и за града.
2. Отделните части от вече изградени трасета, все още не са включени и до момента не работят съвместно като мрежа, поради липсата на някои пробиви и недобрата Организация на движението.
3. Основни трасета от ПУМ технически не отговарят на функционалното си предназначение.
4. Всички трасета на МОПТ преминават през ЦГЧ и липсва по-мощна превозна система, която да служи за разпределител и около която те да се обединят.
5. Липсват и основни прекачни пунктове на СМГТ, които да съвместят основните пътнически потоци.
6. Околовръстната ЖП-линия за градски превози не е оптимизирана по отношение пътнически поток, не е съвместена със системата МОПТ и не може да се използва оптимално.
7. В много от случаите съоръженията на инженерната инфраструктура по трасетата на ПУМ са остарели, намират се в строителство или са само частично реализирани.

Към по-горе изброеното допълнително трябва да се добави и нарастването на автомобилния парк и неговата нарастваща използваемост, вследствие новите икономически отношения и влизането на България в Европейските структури.

#### **Система на масовия обществен пътнически транспорт -2005 г.**

##### **Вътрешно градски обществен транспорт – МОПТ**

Системата на "Масовият обществен пътнически транспорт" в гр. Пловдив обхваща автобусен, тролейбусен, таксиметров транспорт и маршрутни таксите.

В Община Пловдив, възлагането за извършване на обществен превоз с *автобуси* е въз основа на Обществена поръчка по ЗОП и Наредба № 33 за обществен превоз на пътници и товари. Дублирането на линии, които в голяма част обслужват общ маршрут, е предпоставка за нелоялна конкуренция при неспазване на разписанията и липса на редовен контрол. Основна пречка за въвеждане на карти за цялата мрежа /или за група линии/ е липсата на система за отчитане на приходите от продажба на билети за всяка линия, което може да бъде основа за преразпределение на приходите от картите. Няма създадена схема за продажба на картите.

**Няма създадена система за периодично проучване и управление на МОПТ.** В ОП „Организация и контрол на транспорта“ не са правени проучвания за пътническия поток на всеки маршрут, както и на части от маршрутите. Не се изследва ефективността на разписанията, които не се сменят от години. Липсват контролни пунктове за контрол по спазване на разписанията. Отчитат се планови изпълнения на пробегите, които не се контролират.

Основната улична мрежа е натоварена неравномерно. Струпването на линии на МГТ по бул. "Цар Борис III Обединител" се дължи на наличието на търговска пешеходна зона с относително добри пешеходни връзки, добра пътна настилка, което предполага възможност за ефективна връзка с централната градска част.

Тролейбусният транспорт се извършва от "Градски транспорт" ЕАД. В периода септември – октомври 2005 г. фирмата обслужва само линии № № 3, 14, 19, 134, което е незначителен дял от общите пътнически превози. Спрени от движение са линии № № 5, 55.

Пловдив има 45 бр. *маршрутни таксите*, които покриват 10 линии. Определено маршрутните таксите са предпочитан транспорт. Целесъобразно е маршрутните таксите да влязат в общата транспортна схема с тенденция увеличаване делът на този вид транспорт.

Броят на *таксиметровите автомобили* в Пловдив е 2 150. Остава нерешен проблемът с такси - стоянките по първостепенната улична мрежа, особено тези, които са в зоната на спирките за МГТ. Те *безусловно, трябва да бъдат премахнати*. За целта със средствата, събирани от Община Пловдив, е необходимо да се извършат необходимите бордюрни реконструкции за устройване на тези стоянки.

#### **Извънградски обществен транспорт**

В град Пловдив има три основни пункта, от които тръгват и пристигат извънградските автобусни маршрути: Автогара "Юг", Автогара "Родопи" и Автогара "Север". Конкретните пътникопотоци за и от околградската зона са много интензивни. Те са от порядъка на 12000 лица, които ежедневно влизат в града с автобусния транспорт от околградската зона с основна цел месторабота и други услуги в града. Капацитетът на трите автогари в Пловдив - автогара "Родопи", автогара "Юг" и автогара "Север" е ограничен и те се използват само за тръгващите автобуси. Пристигащите пътници се разтоварват в районите около автогарите, както и по спирките на МГТ. Това от една страна е добре за транспортното обслужване на пътуващите с междуградския транспорт поради това, че имат добри връзки с градския транспорт, но значително натоварват спирките на МГТ от една страна и значително се натоварват кварталите около автогарите от автобуси, престояващи до настъпване на часът на тръгане по съответния маршрут – от друга. Всички по-продължителни престои се извършват извън автогарите. Липсват подходящи условия за предпътен преглед на автомобилите, условия за почистването им, както и условия за почивка на водачите и провеждане на предпътни медицински прегледи.

#### **Съоръжения и обслужване на транспорта.**

*Бензиностанциите*, въпреки че са част от търговската дейност, са третирани като съоръжения на транспорта. Общия брой на съществуващите бензино и газостанции в Пловдивска община е около 102 броя. Като цяло извода е, че те са вече в излишък за обслужването на наличния брой МПС. Въпреки, че норматива за обслужване с бензино колонки е остарял.

Информация за наличните МПС-та, регистрирани в града не е официално оповестена, още повече за последните 5 години тя много интензивно нараства. Последните изследвания са направени с "Транспортно-социологическата анкета за подвижността на населението" през октомври 2005 година. Към онзи момент е получена стойности на моторизацията от порядъка на 430 бр.МПС /1000 обитатели.

Обслужването на парка МПС с *ремонтни услуги* в Община Пловдив не може да бъде проследен и проверен с наличната информация. Норматива за броя работни постове за обслужването е - "един работен пост в автосервиз за 100 бр.МПС", съгласно действащи нормативни документи. Въпреки, че този норматив не е много актуален, по експертна оценка обслужването на ЛМПС с ремонтни

дейности е недостатъчно и с увеличаването на автомобилния парк ще се чувства нуждата от нови обслужващи обекти.

### **Железопътен транспорт и инфраструктура**

Железопътната инфраструктура представлява комплекс от териториално разположени и функционално свързани помежду си обекти на железопътния транспорт. Сегашното ѝ състояние е резултат от историческото развитие на ЖП- мрежата и нейните съоръжения за обслужване на транзитния и местния трафик на Пловдив, като важен транспортен и обществено-икономически център.

### **ЖП линии**

ЖП линии, които преминават или започват от Пловдив са:

- **ЖП линия София – Пловдив – Свиленград (№1).** Номерацията в скоби е по възприетата номерация на железопътните линии в България. ЖП линия №1 представлява „железопътна магистрала“ според НАРЕДБА 55 чл.7 на МТ от 2004 г., тъй като по направление съвпада с Европейски транспортни коридори №4 и №8.
- **ЖП линия Пловдив – Бургас (№8).** В инфраструктурно отношение тази ЖП линия започва от разделен пост – кръстовище. В рамките на ЖП възела е включен участъкът пост „Кръстовище“ – Тракия и междугарие Тракия – Скуtare. ЖП линията е двойна и електрифицирана, а горното строене е тип 49 кг/м на стоманобетонени траверси. Проектната скорост е от 80 до 130 км/час. Разглежданото трасе се явява част от Трансевропейски коридор №8.
- **ЖП линия Пловдив – Филипово – Карлово (№82).** ЖП линията е единична и електрифицирана.
- **ЖП линия Филипово – Панагюрище (№81).** Излиза от гара Филипово от гърловина страна Стара Загора паралелно на линията за Карлово.
- **ЖП линия Филипово – Скуtare.** Тази ЖП линия е единична и електрифицирана. Междугарието е с дължина 10 км.
- **Специални ЖП връзки.** Тези връзки са били предназначени за обхождане на централния градски ЖП диаметър, в случай на непредвидени обстоятелства. Те са отвързани трасета, тъй като в местата на вливане липсват ЖП стрелки.

### **ЖП гари**

ЖП гарите на територията на Пловдив са:

- **Гара Пловдив.** Намира се на км 155+575 на ЖП линия София – Пловдив – Свиленград. Състои се от девет двустранно свързани коловози, от които първи, трети, четвърти, пети и шести са за обслужване на пътници и са снабдени с перони.
- **Гара Филипово.** Разположена е в северната част на града. Километричното положение на ос приемно здание е 5 + 652. Коловозното развитие се състои от 11 двустранно свързани коловоза, като първите 6 броя са съоръжени с ниски перони, при междуосово разстояние от 4.80 до 6.10 метра.
- От източната гърловина водят началото си ЖП линии за Карлово, Панагюрище и Скуtare (Бургас), връзка за товарна гара и множество ЖП клонове за Северна производствена зона.
- **Гара Тракия.** Намира се в източната част на града. Състои се от 4 коловоза, от които първи, трети и четвърти са снабдени с перони.
- **Товарна гара Пловдив (Сточна гара).** Намира се между пътническата и разпределителна гара Пловдив. В северна посока е ограничена от улиците Христо Ботев и Найчо Цанов. Разполага с три



броя ниски разтоварища и две механизирани, съоръжени с портални кранове (товароподемност от 8 до 12.5 тона) и рампа със складове и навеси.

- *Товарна гара Филипово.* Намира се югоизточно от гара Филипово. Включва следните разтоварища и коловози, излизащи от гърловина страна Стара Загора:
- *Разпределителна гара Пловдив.* Това е най-големият експлоатационен пункт в системата на ЖП възела. Предназначен е за композиране, разкомпозиране и прекомпозиране на товарни влакове и местна дейност за обслужване на товарополучателите. Намира се югозападно от улица „Найчо Цанов“ между пътните надлези на Кукленско и Асеновградско шосе. Приемно-отправеният парк и част от разпределителния са електрифицирани. От 1988 година в разпределителната гара работи система за комплексна автоматизация.

#### **ЖП - стопанства и поделения**

ЖП - стопанствата и поделенията на територията на Пловдив са:

- *Локомотивно депо Пловдив.* Намира се южно от пътническата гара. Предназначено е за гариране, екипиране и ремонт на локомотиви и електрически мотриси. На територията на депото са обособени 3 сектора:
- *Депо за пътнически вагони.* Намира се южно от двойната ЖП линия Пловдив – пост „Кръстовище“ и е паралелно на нея.
- *Депо за товарни вагони* Намира се срещу пътническото депо и е между коловозите на разпределителната гара и двойната ЖП линия за пост „Кръстовище“.
- *Други ЖП стопанства и поделения:*
  - Дезинфекционна станция
  - Работилници на ПЕПЖИ Пловдив
  - Дежурни пунктове за контактната мрежа в гарите Пловдив и Филипово
  - Подстанция
  - Тегломерна станция
  - Транспортна болница
  - Сграда на жп управлението и др.

По отношение на индустриалните ЖП – клонове, в настоящия момент се обслужват с ЖП транспорт около 20 клонопритежателя, докато в близкото минало са били повече от сто. От гара Филипово се обслужва Северна производствена зона. Южна производствена зона се обслужва от гара Пловдив разпределителна. Обособени са три части на индустриалната ЖП мрежа:

#### **Изводи**

##### **Проблеми:**

- на много места на територията на града пресичанията на жп линиите с градската улична мрежа се извършва на едно теренно ниво чрез охраняеми и неохраняеми прелези;
- крайградската обиколна жп линия, съставена от обхождащите трасета на т.н. Специални жп връзки, е в незадоволително състояние и е негодна за движение.
- товарните жп гари са слабо натоварени и не се използват пълноценно по тяхното транспортно предназначение.

- индустриалната жп мрежа е в лошо състояние. Използват се 20% от мрежата. Много от клоновете са изоставени, обрасли с растителност, запустели или прекъснати.

#### *Възможности за развитие на крайградската железопътна инфраструктура:*

Съхранената крайградска обиколна жп- линия и нейното клоново развитие към голям брой населени места в Зоната на активно влияние (ЗАВ) на Пловдив, както и тенденцията за увеличаване на коефициента на подвижност съдържат изключителна възможност за *бъдещото ѝ включване в единната транспортно-комуникационна система на града.*

#### *Въздушен транспорт*

Въздушният транспорт на територията на община Пловдив е концентриран на летище Пловдив. Летище Пловдив е една от петте международни аерогари на Република България. До 1982 г. гражданското летище ползваше обща инфраструктура с базата на ВВС – Граф Игнатиево. От 1982 г. беше въведен в експлоатация самостоятелен комплекс за цивилната авиация. През септември 1992 г. летището получи статут на международно.

Трафикът на летище Пловдив се обслужва от една бетонна писта с дължина 2500м. и ширина 45м. Тя позволява кацане и излитане на всички типове пътнически самолети, опериращи в момента с изключение на Boeing 747 Jumbo Jet и Airbus A380. При тези дадености капацитетът за обработка на пътници е 160 души на час (1 самолет – среден тип). През натоварения зимен сезон това се оказва недостатъчно. Летище Пловдив разполага с обществен паркинг за 50 автомобили или 20 автобуса.

#### *Товарооборот на летище Пловдив*

Развитието на карго-действието на летище Пловдив преживя своите най-силни времена в средата на '90-те години. За да се постигне реален и чувствителен ръст на товарооборота трябва максимално добре да се използват предимствата от географското разположение на летище Пловдив и добрата му достъпност с автомобилен и жп-транспорт

#### *Достъпност и обвързаност на летищната инфраструктура*

Летище Пловдив се намира на ок. 3 км. от републиканската пътна мрежа. Тази трикилометрова отсечка беше изцяло преасфалтирана през 2001 г. и в момента е в добро състояние

#### *Жп-гари, обслужващи летищния комплекс*

На ок. 1 км. от терминала е жп-спирката Маврудово по линията Пловдив – Асеновград. При увеличаване на пътническия трафик на летището терминалът и жп-спирката биха могли да се свържат с автобусна линия, каквато е практиката в развитите европейски държави. По този начин ще се осигури на пътниците връзка с Централна гара – Пловдив, а от там и с цялата железопътна мрежа в страната.

#### *Изводи и насоки за развитие на Въздушния транспорт*

Изводите от този труд могат да се обобщят най-добре с думите: голям потенциал за развитие, подплатен с благоприятна конюнктура, но слаба материална и административна база за реализирането му. В стратегически план първата и най-важна стъпка за развитие на летище Пловдив е разрешаването на проблема със собствеността. В момента земите, на които е ситуиран летищният комплекс са собственост на Министерството на отбраната, а терминалът и част от обслужващата наземна техника – на частно акционерно дружество. За да може да се планира в перспектива, цялата собственост трябва да се съсредоточи в Министерството на транспорта.

#### *Организация на движението в гр. Пловдив*

Организацията на движението в гр. Пловдив е основно се базира на светофарно регулирани кръстовища по ПУМ. Циклите на светофарите не винаги адекватно отразяват интензивността на транспортните потоци по мрежата. В централната градска част са въведени забрани за паркиране по

платната на ПУМ и система от еднопосочни улици, които позволяват успоредно паркиране. Разработения ГПОД, предстои да бъде разгледан и оценен от ЕСУТ на Община Пловдив, като се съобразят становищата, представени от професионалните организации – КИИП – Пловдив, САБ – Пловдив и др. Замислената от преди десетилетия система за координирано светофарно регулиране и система от зелени вълни все още не е дошла до реализация. Модулната система от кръстовища по ПУМ в Централната градска част е изключително подходяща за тази цел.

#### Паркиране и гариране

По отношение на действащата „Синя зона“ в гр. Пловдив – не разполагаме с информация за нейната целесъобразност и законосъобразност. *Проблемите с паркирането и гарирането в гр. Пловдив* – по-долу прилагаме таблична справка за ориентировъчния брой налични паркоместа по видове паркиране:

Таблица 18: Места за паркиране в гр. Пловдив по райони

район	усп. паркиране	перп. паркиране	Обособени същ.паркинги	общ брой паркоместа	същ.подз. паркинги	общо парк. и гариране	новопр. паркинги	новопр.подз паркинги
Централен	3604	2797	1124	7525	445	7970	325	225
Източен	31	2097	514	2642		2642	50	50
Тракия	18	5518	1687	7223		7223	95	
Западен	330	4293	537	5160	105	5265	60	
Северен	797	2092	1289	4178	100	4278	150	140
Южен	692	4044	828	5564		5564	160	
други	134	1476	3490	5100		5100	154	580
общо	<b>5606</b>	<b>22317</b>	<b>9469</b>	<b>37392</b>	<b>650</b>	<b>38042</b>	<b>994</b>	<b>995</b>
Преслав		25		25		25		
Коматево		180	35	215		215		
	5606	22522	9504	37632	650	38282	994	995

Източник: ПСКТС към одобрения ОУП

В гр. Пловдив към 2012 г. проблемът с паркирането, както в повечето български градове е особено изострен. Основната причина той да се задълбочава е неизграждането на предвидените паркоместа (по конкретни разработки в ПУП). С особена острота и болезненост проблемът с паркирането стои в ЦГЧ. Паркоместата са изследвани по структурни градоустройствени териториални единици и още по-прецизно по транспортни райони. В горната таблица броя на паркоместата е обобщен по административни райони на града. При съществуващата моторизация към 2005 г. 430 бр.ЛМПС / 1000 обитатели имаме наличност в града от 149 200 броя лични леки коли. Този брой, сравнен с наличните 38 282 броя паркоместа показва един много голям недостиг. Имаме задоволеност от 26% за наличните леки коли в града.

#### Интензивност на транспортните потоци – основни изводи

- В по-голямата си част уличната мрежа, особено в Централната зона на града, е с изчерпана пропускателна способност или работи на границата на пропускателната си способност.
- Предимно в централните градски части пропускателната способност на изследваните участъци от първостепенната улична мрежа вече е изчерпана и надвишава с 40-50% практическата пропускателна способност на светофарно регулираните кръстовища.

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който е осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

- *Транспортното натоварване в рамките на делничен ден (десетчасово изследване) е с високи стойности, относително постоянно, със слабо изразен върхов период. В повечето случаи се наблюдава следобеден върхов период в интервала 16.30 - 17.45 часа.*
- Основната част от кръстовищата, елементи на първостепенната улична мрежа, регулирани със светофари, работят на границата на пропускателната си способност.
- Максималното часово натоварване в повечето случаи представлява 10.30% -11.50% от общото дневно натоварване (обикновено за интервал от 10 часа).
- При отчитане на часовата неравномерност също се наблюдават незначителни колебания на транспортното натоварване в отделните 15-минутни интервали.

**Величини характеризиращи външните транспортни потоци – входящи, изходящи, транзитни**  
По този проблем разполагаме с информация от 2005 година. Поради липса на по-нови изследвания, основните характеристики на външните транспортни потоци следва да се имат предвид при мотивиране на решенията в настоящата разработка.

#### **ВИТ - движения, сумарно по кордона 2005 година - 12 часа**

##### **Общ сумарен обем на ВИТ-транспортните потоци:**

Входящо движение -	41 069 броя МПС/12 часа
Входящ транзит -	5 055 броя МПС/12 часа
Изходящо движение -	42 029 броя МПС/12 часа
Изходящ транзит -	4 482 броя МПС/12 часа

##### **Общ сумарен транзитен поток по кордона:**

Усреднено транзит -  $5\ 055 + 4\ 482 / 2 = 4\ 770$  броя МПС/12 часа

##### **Изчисление "%" на транзита от общия обем входящо и изходящо движение:**

$(4\ 770 \times 2) : (41\ 069 + 42\ 029) = 11,5\ %$

% входящо движение =  $41\ 069 - 4\ 770 \rightarrow 43,7\ %$

% изходящо движение =  $42\ 029 - 4\ 770 \rightarrow 44,8\ %$

##### **Тотални сумарни транспортни потоци по кордона:**

Тотално движение по кордона -	83 098 броя МПС/12 часа
Входящо движение -	36 299 броя МПС/12 часа
Входящ транзит -	4 770 броя МПС/12 часа
Изходящо движение -	37 259 броя МПС/12 часа
Изходящ транзит -	4 770 броя МПС/12 часа

*Транзитните потоци, като част от Входящо – Изходящото движение не са значителни - фиксирания обем е 11,5% от обема на входящо-изходящото движение. В сравнение с Кордонното изследване на Пловдив през 1983 г., когато беше фиксиран транзитен обем от 23%, след построяване на Автомагистрала "Тракия", транзитното движение е снижено до нормалния обем за градове от големината на Пловдив, т.е. 10-15%. Интересно е и да се отбележи, 32,5 % от целия обем ВИТ-движения се реализира от Екраните / посоките/: TRE 112 – АМ за София и TRE 116 – Асеновград.*

Източната дъга от Околовръстния път не е изградена и транзитните потоци, за някои основни транзитни посоки минават през града.

### 1.10.2. Анализ на проектните решения. Приложение и степен на реализация на ПСКТС.

**Обобщен анализ на комуникационно-транспортната система, конципирана в ПСКТС към одобрения ОУП на град Пловдив**

Разработването на Актуализацията на План-схемата на Комуникационно-транспортната система – “ПС-КТС” към ОУП-Пловдив 2025г. е извършено в пълния обем, изискван от Наредба №01/8 към ЗУТ за градове от I-ви функционален тип, както се явява Пловдив към настоящият етап и в перспективното си развитие, следвайки класическата методология – диагноза, прогноза, проект. За целите на проектирането са проведени широк набор проучвания на състоянието на комуникационно-транспортната система, основаващи се на богата фактологическа и анкетна информация - изследване на транспортните процеси по ПУМ, подвижността на населението и МПС, товарното автомобилно движение, входящите, изходящите, циклични и транзитни транспортни потоци. Създадена е трайна “Информационна база” за моделиране на процесите на движение и системите на МОПТ в града, която поддържа актуални и актуализирани данни. Проблемите за Актуализацията на ПС-КТС - Пловдив са поставени от един обширен труд “Стратегически насоки за социално-икономическо и пространствено развитие на Община Пловдив”, разработен след изготвяния на “Комплексния анализ на ФПС – функционалните подсистеми на Пловдив”, заедно със създаването на Информационната база - ИБ, за актуализацията на ПС-КТС, обхващаща целия спектър от проблеми свързани с:

- транспортната инфраструктура на града;
- транспортно-социологическите;
- транспортно-техническите;
- демографските; и
- социално-икономическите явления,
- детерминиращи транспортните процеси в града.

В проектната разработка ПС-КТС Пловдив основните цели са следните:

- Преодоляването на някои концептуални проблеми на ПУМ /пространствена геометрия на ПУМ/, във връзка с дисперсното развитие на града.
- Детайлно изясняване на транспортните нужди на населението в града с модерни съвременни методи, както и повишаване на пропускателната способност на ПУМ.
- Прецизиране на транспортно-социологическата прогноза за град Пловдив към 2025 г., в резултат на демографския срив и рецесията в промишлеността на града, както и някои необосновано раздути параметри на демографската прогноза в ОГП-Пловдив, респ. ГКТП- Пловдив 1987 г. /за 2005 година - 460 хиляди жители/.
- Фиксиране на прогнозните транспортно-социологически параметри на „Ст-И“- /статистическите индивиди/ в град Пловдив и създаване на технологичните условия - предимно софтуерни, за едно перманентно моделиране на транспортните процеси и мрежите в града, с цел бързо и своевременно обслужване на социалното управление в Общината за вземане на адекватни решения по транспортно-комуникационните проблеми на града.
- Създаване на информационна база за моделиране и оптимизиране на СМОПТ – “Системата на масовия общ.пътнически транспорт” на град Пловдив, като средство за задоволяване транспортните нужди на населението, организацията на превозния процес и възможността за

разпределяне на субсидиите между различните превозвачи, работещи с лицензи в СМОПТ - Пловдив.

### **Анализ на прогнозните решения в ПСКТС към одобрения ОУП на град Пловдив**

Транспортно-социологическа прогноза на План – Схемата на ТКС, като неразделна част от ОУП – Пловдив '25, - социално-икономическата информация е диференцирана и изведена на териториално ниво (Транспортен район) – TR. Прогнозната матрица на Пловдив 2025 - и съдържа "Вариант "Б" и има следният формат:

- 74 броя вътрешни TR – транспортни райони
- 30 броя ex TR – екстериториални транспортни райони, т.е. извън регулацията, в проектния обхват на ОУП – Пловдив 2025 – дисперсна структура
- 10 броя TRT – точкови транспортни райони
- 12 броя TRE – транспортни райони екрани,
- Общо 126 броя транспортни райони.

Прогнозната моторизация – заложена според Наредба №2 / 010.2004 г. , която е 520 бр. ЛМПС/1000 бр. обитатели.

### **Прогнозна първостепенна улична мрежа**

Обвързване на прогнозната първостепенна улична мрежа с прогнозната структура на ОУП – гр. Пловдив - налице пълно обвързване между устройствена структура и комуникационно-транспортна система, както по отношение на общата устройствена концепция, така и по отношение на конкретните устройствени решения за всички части на територията. ПС-КТС използва основната част от благоприятната растерна улична конфигурация в компактният град, като я доразвива в тангенциална система с четири тангенти за външния и вътрешноградския транзит. Основната цел на трасетата, елементи на тангенциалната система е да разтоварят градския център. Те трябва да бъдат технически съоръжени за голяма скорост и високо ниво на обслужване, за да бъдат предпочитани маршрути за по-бързо и удобно предвижване. Предвидени са радиални трасета за входящо- изходящото движение. Като естествено продължение на проектната улична мрежа, правоъгълната конфигурация на традиционната мрежа в града е по-лесно осъществима. Съществуват разбира се определени трудности по реализиране на някои от тангенциалните трасета. Западната (бул. „Копривщица“) е проведена успоредно на съществуващата ж.п връзка Филипово - Пловдив (от двете ѝ страни), която би трябвало да означава транспортни възли на различни нива. Трасето на южната тангента минава през терени на БДЖ (депото) и свързването ѝ става трудно на две нива с пресичащите я улици от по-висок клас (бул. „Копривщица“, бул. „Македония“). Източната тангента бул. „Източен“ в участъка на бул. „България“ на север пресича ж.п. клонове, които са изоставени, ведомствени трасета и могат пълноценно да се използват за прокарване на трасето на източната тангента.

Моноцентричната пространствена структура на града в прогноза 2025 година се преобразува и се развива като полицентрична с три нови вторични центъра. Използвани са максимално наличните комуникационни пространства в града. За комуникационно-транспортното обслужване на градския център и най-активното и ядро се разчита на съчетаното действие на скоростния релсов транспорт и довеждащия автобусен, както и на известно функционално разтоварване на традиционния център с развитието на полицентрична структура на Центровата система. *За разтоварване на градския център се разчита също на проектиране и изграждане на тангенциална система.* С проекта не се предлагат мерки, директно насочени към решаването на този проблем.

Отчетено е намаляване на общата интензивност на транспортните потоци по ПУМ, с което и класификацията на трасетата на ПУМ в сравнение с тази на разработките ГКТП от 1975г и 1987г. е

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

паднала с клас по-ниско. Улици с първокласни трасета няма доказани. Второкласните артерии са трасетата на системата от тангенти и някои радиални трасета идващи от посока юг, и изток - запад. Основното количество улици от ПУМ са третокласни артерии /2x2/ и /2+2/. В дисперсните структури на родопската яка и северния пръстен от урбанизирани територии ПУМ се състои от третокласни артерии. Трасето на градската железница става основен компонент на системата МОПТ. Транспортни възли на две нива са предвидени /със съответна геометрия на възела или без възли/ на пресечните възли на отсечките от ПУМ, които имат натоварване в „ЕЛК“ по-голямо от 5000 ЕЛК/час.

#### **Плътности на прогнозната ПУМ**

По Вариант „А“ – вариант периферни разширения - селищна територия –7035 ха=70,4 км<sup>2</sup>; дължина на ПУМ = 285,135 км; ПУМплътност = 4,05 км/км<sup>2</sup> – в рамките на нормативните изисквания.

#### **Анализ на предложената система на масов обществен пътнически транспорт в ПСКТС:**

Транспортно- комуникационната система на ОУП – Пловдив е прогнозирана при две основни предпоставки:

- Развитие на конкурентноспособна система на МОПТ с нов вид превозен подвижен състав – скоростен трамвай тип „S-bahn“, който да стане основен носител на кореспонденциите от МОПТ, както и „релсов гръбнак“ на системата на масовия обществен пътнически транспорт.
- Конкурентноспособна система на МОПТ, която да задържа ползването на личните леки коли в порядъка от 34 % до 46 % от всички реализирани пътувания в пиковите периоди на денонощието, което ще осигури за моторното движение пиково натоварване на ПУМ с поносими задръжки и нормален комфорт на обслужване, съотнесен към „бюджета на времето“ на пловдивския гражданин.

За реализация на това проектно предложение се използва, със съответно пригаждане, инфраструктурата на железопътния възел. Предложено е изграждане на нов участък на жп линия, североизточно от Пловдив (в землището на Община Марица), с цел осъществяване на жп връзка между жп гара Тракия и жп гара Филипово.

*Окончателното потвърждение на идеята изисква последващо специализирано проучване, което до момента не е стартирало.*

*Показаните в ПС-КТС прогнозни натоварвания на отделните линии с пътничкопотоци не са високи – в много участъци те са в рамките на превозната способност на колесния транспорт.*

Това предложение по същество е напълно съзвучно със световните тенденции и намира подкрепа в стратегията на Министерството на транспорта за развитие на националната транспортна система. Релсовият транспорт има редица предимства, които не бива да се пренебрегват – енергийна ефективност, скорост, безопасност, надеждност и много други.

Предвид горецитираните обстоятелства считаме, че проектното решение изисква да се дообмисли и доработи. Стопанската ефективност при функционирането допълнително би се влошила, ако не се получи съгласие за ползване частично на открит път и трябва да се инвестира в изграждането на една напълно автономна инфраструктура. В интерес на гражданите на Пловдив ще бъде да се предложат алтернативни решения в случай, че предложението се окаже нереализуемо, или решения за действие на СМГТ за определен период от време, ако реализацията на това предложение се отложи много във времето.

**Проучване и анализ на съответствието между транспортно-комуникационната система в ПСКТС от една страна и проектираната в РУС – от друга.**

След направените проучвания на двете разработки – „Районна устройствена схема на общините - Пловдив, Родопи, Марица, Куклен и Садово“ и „План – схема на транспортно-комуникационната

система на град Пловдив”, по отношение на постановките за формиране на ПУМ и системата на масовия обществен пътнически транспорт – принципни различия не са установени от проектанта. Изключение – ситуирането на интермодалния терминал. Този проблем, подлежи на доуточняване и мотивиране.

**Проучване и анализ на „степенна на реализация” на проектираната в ПСКТС схема на първостепенната улична мрежа.**

За изясняване необходимата последователност и приоритети при реализацията на мероприятията, предвидени в проекта, са изготвени програма за реализация и етапен план за реализация. Етапният план-програма е изготвен като документ, който има отношение към системата за управление на прилагането на Общия устройствен план и последователността на действията (мероприятията) във времето и пространството за постигане на стратегическите цели в устройственото развитие на Пловдив и неговата община. В Етапния план-програма са въведени три подетапа:

- Първи подетап: 2007 - 2009 год.- Програма за спешни действия
- Втори подетап: 2010 - 2015 год.
- Трети подетап: 2016 - 2025 год.

Планираните действия (мероприятия) през *първия подетап* се характеризират със значително висока прецизност, определяне на отговорности и институции за реализиране на мероприятията, а там където е възможно и определяне на размера на необходимите инвестиции. В този смисъл, първият подетап има характер на програма, и то на програма за спешни действия, тъй като неговата продължителност е предвидена да бъде 3 години. Главната цел на програмата за спешни действия (първи подетап) е систематизирането на мероприятията, които не търпят отлагане и се отнасят към преодоляването на “тесни” или “критични” места в развитието на Пловдив, влияещи негативно на общата екологическа характеристика, качеството на средата за обитаване, обслужване на населението и инвестиционната привлекателност на територията. Втората по значение цел на програмата за спешни действия е да планира мероприятия (проектни, организационно-управленски и законово-нормативни), които ще осигурят реализацията на действията, планирани във втория подетап.

*Вторият подетап* на ЕПП обхваща мероприятия със стратегически характер за постигането на цели със средно срочно значение.

*Третия подетап* има до голяма степен прогнозен характер и по същество представлява хипотеза за далеко перспективно развитие, подлежащ на актуализация.

В периода след одобряването Общ устройствен план на гр. Пловдив” с Решение № 375, прот.№16 от 05.09.2007 г. на Общински съвет – Пловдив и ПСКТС към него следва да се отбележи, че в съответствие с постановките на плана са реализирани:

- Бул. „България” – предвидена по план като улица II клас –градска магистрала, част от системата от тангенти (част от Северна тангента) е частично доизградена в следните участъци:
  - в участъка от улица „Полковник Бонев” до входа на Пловдивски университет, уличното трасе е реконструирано по проект, като е изпълнена техническата инфраструктура, настилката е изцяло подменена в съответствие с одобрен проект. Пътното платно е изпълнено с 2x3 ленти за движение. Изпълнени са велоалеи и тротоари с променлива ширина, в съответствие с регулацията, светофарни уредби по основните кръстовища, както и двустранно косо паркиране.



- в участъка от улица „Полковник Бонев“ на изток до входа на панаира е извършен ремонт, с частична подмяна на настилката (по технология на изпълнителя), като е постигнат необходимият габарит от 2х3 ленти за движение.
- в участъка от Пловдивски университет на запад не е изградено второто платно за достигане на предвидения по план профил, но са изготвени проекти.

**Предвидено да се реализира на I ЕТАП, в периода 2007 – 2009 година.**

- Бул. „Източен“ – предвидена по план като улица II клас – градска магистрала, част от системата от тангенти (част от Източна тангента) е частично доизградена (реконструирана по проект) в участъка от бул. „Христо Ботев“ до бул. „Мария Луиза“ Пътното платно е изпълнено с 2х3 ленти за движение. Изпълнени са светофарни уредби по основните кръстовища, както и двустранно косо паркиране.

**Предвидено да се реализира на I ЕТАП, в периода 2007 – 2009 година.**

- Нов мост над река „Марица“, бул. „Руски“ – бул. „Победа“, паралелно на съществуващия, за достигане на проектния напречен профил – IIIA клас - 2х3 ленти за движение

**Предвидено да се реализира на I ЕТАП, в периода 2007 – 2009 година.**

- Бул. „Руски“ – в участъка от ул. „Шести септември“ до моста над река Марица е доизграден в предвидения по план напречен профил – IIIA клас - 2х3 ленти за движение.

**Предвидено да се реализира на I ЕТАП, в периода 2007 – 2009 година.**

- Ул. „Победа“ – в участъка от мост над река „Марица“ до бул. „България“ е доизградена в предвидения по план напречен профил – IIIA клас - 2х3 ленти за движение

**Предвидено да се реализира на I ЕТАП, в периода 2007 – 2009 година.**

- Ул. „Свобода“ - в участъка от МОЛ „Пловдив“ до болницата.- IIIБ клас – 14 метра - доизградена

**Предвидено да се реализира на II ЕТАП, в периода 2010 – 2015 година.**

- Ул. „Георги Бенев“ – извършена е рехабилитация в обхвата на съществуващия напречен профил

Съгласно програмата за реализация и етапния план за реализация на ПС-КТС е предвидено трасето да се реализира на III ЕТАП, в периода 2016 – 2025 година, по програма за окончателна реализация ПС-КТС.

- Ул. „Архимандрит Евтимий“ - в участъка от ул. „Георги Странски“ до бул. „Освобождение – IV клас.

**Предвидено да се реализира на II ЕТАП, в периода 2010 – 2015 година.**

- Бул. „Марица – юг“ – IV клас, изпълнен по проект, с улично платно 9,0 метра, променливи тротоари метра с паркиране, в следните участъци:

- от ул. „Чардафон“ до моста на „Герджика“
- от ул. „Стефка Николова“ до „Водна палата“

Съгласно програмата за реализация и етапния план за реализация на ПС-КТС към момента на одобряване на ОУП – Пловдив и ПС-КТС към него, трасето е отговаряло на прогнозната класификация – IV клас. От друга страна, обаче, към окончателния проект на ПС – КТС типовият профил на предвидените четвъртокласни улици е с улично платно 10,50 метра и тротоари – по 3,50 метра.

- Ул. „Богомил“ – реализирана е реконструкция в малък участък, без промяна на ширините на уличното платно и тротоарите.
- Ул. „Пещерско шосе“ – реконструирана в участъка от бул. „Копривщица“ до ул. „Белица“ с ширина на уличното платно – 14,00 метра. В ПС-КТС този участък е предвиден с функционална класификация III А клас. Според приложените типови профили към проекта следва да се предвидят: две платна за движение с ширини по 10,50 метра (по три ленти за движение в посока), разделителна ивица и тротоари – по 3,00 метра.

По наше експертно мнение, е целесъобразно предложените към проекта на ПС-КТС типове напречни профили да се доработят, като се предвидят и други възможности. В конкретният случай, например, считам, че фиксираният тротоар от 3,00 метра за улици IIIА клас е недостатъчен. Съгласно Наредба 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи, чл. 115, ал. (3), т.2. – най-малките допустими ширини на тротоарите за улици IIIА клас са установени на 4,5 метра.

- Извършени са *основни ремонти* на „Асеновградски надлез“ и мост „Адата“ (без промяна на напречния профил);

Към момента на изготвяне на настоящият анализ предвиденото време за I ЕТАП: 2007 – 2009 г. (Програма за спешни действия по реализацията на ПСИКТС) е изтекло. Би следвало вече да се реализират участъците от ПУМ, предвидени за II ЕТАП: 2010 – 2015 г. (Програма за спешни действия по реализацията на ПС-КТС).

От предвидените за реализация трасета, елементи на ПУМ - за I ЕТАП, са реализирани:

- II клас – 5,812 км.
- IIIА клас – 1,117 км.

Общ обем (дължина) на реализираните трасета, предвидени за I ЕТАП: 2007 – 2009 г. (Програма за спешни действия по реализацията на ПСИКТС) - 5,614 км.

От предвидените за реализация трасета, елементи на ПУМ - за I ЕТАП, нереализирани са:

- II клас – 4,42 км.
- IIIА клас – 0,7 км.
- IIIБ клас – 0,883 км.
- Обходно трасе, елемент на републиканската пътна мрежа – 5,826 км.
- Транспортни възли – 2 бр. и надлез над жп линия – без развръзки (елементи на обходното трасе)

Общ обем (дължина) на нереализираните трасета, предвидени за I ЕТАП: 2007 – 2009 г. (Програма за спешни действия по реализацията на ПСИКТС) - 11,829 км.

От предвидените за реализация трасета, елементи на ПУМ - за II ЕТАП – до момента няма реализации.

От предвидените за реализация трасета, елементи на ПУМ - за II ЕТАП, са реализирани:

- IIIБ клас – 0,471 км
- IV клас – 0,422 км

Общо за етапа са реализирани 0,893 км

**Проучване и анализ на приложението на ПСКТС към одобрения ОУП на град Пловдив**

Одобреният общ устройствен план на гр. Пловдив, респективно „План – схемата на транспортно-комуникационната система” към него, *нямат пряко приложение за разрешаване на строителството*. Проектирането на комуникационно-транспортната система на урбанизираната територия следва да се осъществи чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове и инвестиционни проекти за отделни елементи от нея.

Към ОУП – Пловдив е изработен *Проект на Рамкова програма* за прилагане на Общия устройствен план. Програмата има за цел да осигури прилагането на интегриран подход в устройственото планиране и развитие на гр. Пловдив в съответствие с приетия ОУП - Пловдив и постигане на неговите цели за устойчиво социално-икономическо и пространствено развитие на община Пловдив. За прилагането на ОУП – Пловдив се предлагат редица структурни програми, като една от тях е «Комуникационно-транспортната система». Тази структурна програма се обвързва с важни за осъществяването на основните цели на проекта специализирани програми, а именно:

- Програма „Обвързване на инфраструктурата на Европейските транспортни коридори, преминаващи в съседство с община Пловдив с основните транспортни “вход-изходи” на гр. Пловдив”
- Програма „Развитие на регионалната и локалната транспортна система в зоната на активно влияние на гр. Пловдив (вкл Източна дъга на околновръстен път, “Трети южен пръстен” и др.)”
- Програма „Крайградски пътнически транспорт”
- Програма „ Разширяване на системата МОПТ – за транспортно интегриране на дисперсните урбанизирани структури в обвързана и единно функционираща урбанистична структура на дисперсия град Пловдив”
- Програма „ Въвеждане на прогресивни системи за управление на трафика по ПУМ в гр. Пловдив чрез изграждане на АСРУД ( Автоматични системи за регулиране на уличното движение , вкл. координирано светлинно регулиране и др)
- Програма „Паркиране в ЦГЧ”
- Програма „Пешеходно и велосипедно - алейно движение в гр. Пловдив”
- Програма „ Сепариране на товарното автомобилно движение по обособени транзитни трасета”
- Програма “ Възможности за развитие на ж.п. транспорта чрез включване на отсечки от ж п мрежата за регионални превози в бъдещата дисперсна структура на гр. Пловдив и като част от вътрешноградския обществен транспорт”
- Комплексна инвестиционна програма за развитие на транспорта в община Пловдив за плановия период 2007 -2013 г.

Структурната програма «Комуникационно транспортна система» и специализираните програми към нея са обвързани с Националните оперативни програми – оперативна програма „Регионално развитие”, оперативна програма „Транспорт” и др. Към настоящият момент, по оперативна програма „Регионално развитие 2007 – 2013 година” от МРРБ е определен изпълнител и е възложена обществена поръчка с предмет: «Разработване на пакет документи, насочени към модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в петте големи града (Пловдив, Стара Загора, Варна, Русе и Плевен)»,

**Обособена позиция 2 - "Разработване на пакет документи, насочени към модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив".**

За съжаление, от представените материали по този проект не намирам очакваната обвързаност с проектните решения за усъвършенстване системата на масовия обществен пътнически транспорт в ПС-КТС и конкретизирането им. Трябва да се отбележи обаче, че този проект, възложен по оперативна програма „Регионално развитие 2007 – 2013 година“ от МРРБ, все-още не е приключил.

Към настоящия момент се изготвя и предстои да се разгледа от ЕСУТ проект ГПОД на гр. Пловдив. След запознаване с резултатите от този проект, съответните становища и рецензии, следва да се прецени целесъобразността от съобразяването му по отношение на избора на зони, предмет на ИПГВР.

Общият устройствен план и ПС – КТС към него са одобрени с Решение № 375, прот. № 16 от 05.09.2007 г. на Общински съвет – Пловдив. Едновременно с одобряването на плана, в т. 1.3. от Решение № 375 е записан следният текст: „*Подробни устройствени планове, влезли в сила или одобрени до датата на одобряване на Общ устройствен план – Пловдив, запазват действието си.*“

Проектирането на принципно важни трасета (или участъци от тях), в съответствие с конципираната първостепенна улична мрежа в ПС – КТС е силно затруднено, а в някои случаи невъзможно, при съобразяване с проектираната улична мрежа и регулационно отреждане в част от подробните устройствени планове, определени в т. 1.3 от Решение № 375 на Общински съвет – Пловдив.

***Проучване и анализ на съответствието между проектираната схема на ПУМ в ПСКТС към одобрения ОУП на град Пловдив и одобрените проектни решения относно елементите на ПУМ в одобрените (действащите) ПУП за територията на гр. Пловдив***

В периода след одобряване на ОУП – Пловдив и ПСКТС към него няма изготвени и одобрени подробни устройствени планове за по-големи градски територии. Възложен е подробен устройствен план на кв. Модър, който е на фаза предварителен проект. В резултат на проучванията следва да се отбележи, че е необходимо да се актуализира проектираната улична мрежа (в определени нейни участъци) в отделни действащи подробни устройствени планове, по-важни от които са следните:

- Северна индустриална зона - зап. № 57 от 03.02.1973г.
- Северно от Панаирни палати - зап. № 148 от 11.05.1968г.
- Хр. Смирненски - зап. № 239 от 26.04.1971г.
- Хр. Смирненски 2 - зап. № 392 от 23.05.1973г.
- Международен мострен панаир - зап. № ОА-568 от 30.03.2001г.
- Хаджи Димитър - зап. № 634 от 02.04.1987г.
- кв. Хр. Ботев - зап. № 1043 от 15.11.1984г.
- Южна индустриална зона - зап. № 1044 от 15.11.1987г. /СМФ – Юг/
- Хармани и Айгъри - зап. № 425 от 26.09.1965г.
- Пети микрорайон - зап. № 81 от 15.02.1971г.
- Захарна фабрика - зап. № 130 от 25.02.1960г.

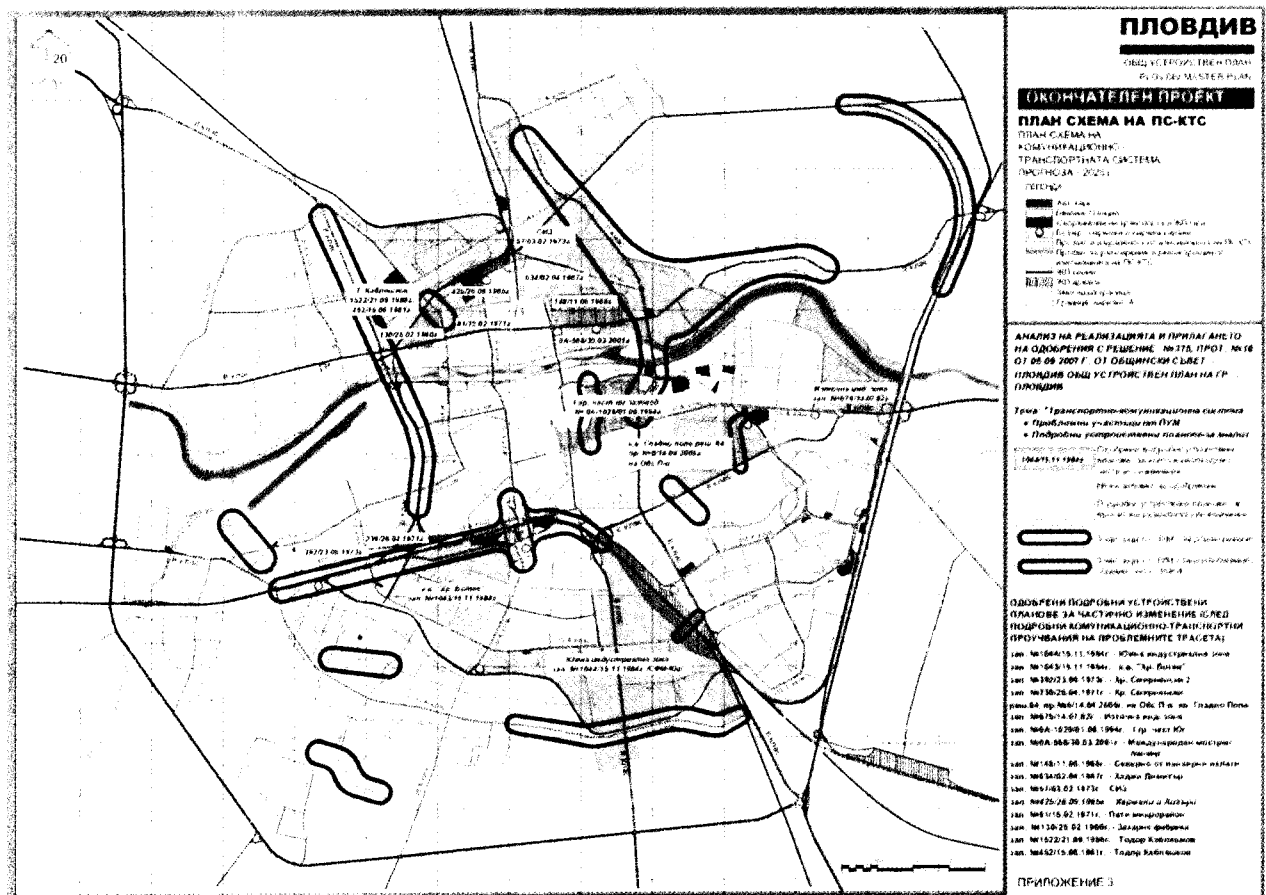
Актуализацията на проектираната улична мрежа в одобрени вече подробни устройствени планове е необходима, за да се осигурят регулационно важни трасета – нови и за реконструкция. *Все-още не са осигурени регулационно в определени участъци Източна тангента, Южна тангента, Западна тангента. От особено значение за подобряване на транспортната обстановка в гр. Пловдив е да се доизясни продължението на ул. Васил Априлов, преминаването и на юг (под ж.п. арела) и връзката с бул. «Македония».*

В регулационното отреждане за ул. Георги Странски (кв. Гладно поле) е предвидена ширина на уличното платно – 7.00 метра. По мнение на проектанта този профил е недостатъчен, като се имат предвид вече изградените обекти и огромни притегателни центрове на територията, която се обслужва от трасето на ул. Георги Странски.

Във **Фигура 1** са отразени част от по-важните разработените и одобрени подробни устройствени планове на територията на гр. Пловдив, за които е необходима частична промяна, с цел регулационно осигуряване на важни участъци от трасета, елементи на ПУМ. Отрадени са също подробните планове, които са в процес на разработване или на възлагане. Маркирани са по-важни участъци от уличната мрежа, които следва да се дообмислят. Част от тях е необходимо да бъдат приведени в съответствие с ОУП, чрез изменение на одобрения подробен устройствен план – напр. участъкът от източна тангента, преминаващ през територията на север от река Марица. За постигане на тази цел е възможно одобрените и влезли в сила планове да се изменят само в определени части, след изготвяне на комуникационно-транспортни проекти.

За друга, малка част от проблемните участъци – е възможно да се прецизира ситуационното решение и/или ширината на трасето евентуално при актуализация на плана.

**Фигура 1: План схема на ПС-КТС**



Източник: Изработване на анализ на реализацията и прилагането на одобрения с реш. №375, протокол №16 от 05.09.2007 г. на общински съвет Пловдив ОУП на гр. Пловдив

#### Проучване и анализ на проектната готовност

По-важни проекти, които са свързани с реализацията на ПУМ, изготвени след одобряване на ОУП - Пловдив и ПС-КТС към него са следните:

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

1. Проектиране на разширение и реконструкция на бул. Пещерско шосе, в участъка от бул. Васил Априлов до бул. Копривщица, гр. Пловдив (Изработване на технически проект за реконструкция на бул. Пещерско шосе, обхващащ участъка от бул. Васил Априлов до бул. Копривщица – от ос.т. 138 по плана на „Младежки хълм“ до ос.т.73 по плана на „Отдих и култура – север“, гр. Пловдив)

Проектът не е съгласуван от НК „Железопътна инфраструктура“ във вида, в който е било първоначалното възлагане – кръгово кръстовище бул. „Пещерско шосе“ и бул. „Копривщица“, със светлинно-светофарно регулиране.

2. Технически проект за реконструкция на бул. Ягодовско шосе, в отсечката от ос.т. 993 на кръстовище бул. Цариградско шосе – Ягодовско шосе до ос.т. 988 на кръстовище Ягодовско шосе – бул. Цар Симеон съгласно регулационния план на жр Тракия – А13
3. Технически проект за разширение на бул. «Марица – север» с паркоместа в участъка от бул. “Цар Борис III – Обединител” до ул. «Победа» (подмостиято на “Герджика”), гр. Пловдив
4. Проект за пътна връзка бул. „Освобождение“ – бул. „Санкт Петербург“ – на територията на кв. „Гладно поле“ – ул. „Георги Странски“ и вливащите се в нея обслужващи улици – ул. „Тодор Гатев“, ул. „кап. Коста Паница“ – район Източен, гр. Пловдив

За това проектно решение следва да се има предвид, че в съответствие с принципните постановки на действащия ОУП и ПСКТС към него, новата четвъртокласна улица „Георги Странски“ ще обслужва бъдещият многофункционален, вторичен градски център, разположен на територията на квартал Гладно поле. На тази територия вече са ситуирани обекти, които представляват огромни притегателни центрове. По мнение на проектанта, предвидената по действащият регулационен план, одобрен с решение 64 взето с пр.8/14.04.2005г. на ОбС Пловдив, ул. „Георги Странски“, с ширина на платното 7.00 м., е с крайно недостатъчен габарит и пропускателна способност.

**1.10.3. Основни изводи за състоянието и тенденциите по отношение на транспортно – комуникационната система в Пловдив в териториален разрез, свързани с определянето на зони за въздействие**

1. Степента на реализацията на мероприятията за реализиране на комуникационно-транспортната система до момента е изключително ниска.
2. Обща стойност по окрупнени показатели на мероприятията на за реализация на комуникационно – транспортната система в одобрения ПС – КТС е 1 027,0млн. лв.
3. Все-още към тази стойност не е включена стойността, необходима за отчуждения и обезщетения, необходими за осигуряване на новите трасета или уширения, съоръжения на транспорта и др..
4. Степента на реализация е изключително ниска дори за първи етап на реализация, който вече е с изтекъл срок и за който са предвидени до 2009 г. 106, 0 млн. лв.
5. Във връзка с приложението на плана възниква необходимост от доработване на идеята и проектното предложение за развитие на конкурентноспособна система на МОПТ с нов вид превозен подвижен състав.
6. Освен общественият транспорт, е целесъобразно да се създадат предпоставки за друг вид транспорт, алтернативен на лекото автомобилно движение – напр. велосипедно движение. За тази цел е необходимо да се проучат възможностите за създаване и проектиране на *система от велоалеи за велосипедно движение.*
7. Необходимо е допълнително проучване за премахване на съществуващите прелези, на които става пресичане на железопътни линии с трасета от първостепенната улична мрежа на едно ниво

8. Изключително важно значение за подобряване на транспортната ситуация в гр. Пловдив е доразвитие на ПУМ и *изграждане на системата от тангенти, вкл. регулационното им осигуряване в действащите ПУП.*
9. Предстои решаването на подлезното преминаване на ул. „В. Априлов“ под жп гара Пловдив и *отразяване на мотивирано решение.*
10. В гр. Пловдив към 2012 г. проблемът с паркирането, както в повечето български градове е особено изострен. Основната причина той да се задълбочава е неизграждането на предвидените паркоместа (по конкретни разработки в ПУП). С особена острота проблемът с паркирането стои в ЦГЧ.

### 1.11. Друга техническа инфраструктура

#### 1.11.1. Водоснабдяване и канализация

##### *Съществуваща водоснабдителна мрежа*

Водоснабдяването на гр. Пловдив се осъществява от два основни водоизточника:

- Гравитачно - от речно водохващане на р. Търмашка с пречиствателна станция за питейни води “Храбрино”. Проектният капацитет на станцията е 100 л/сек., а средногодишния ѝ работен дебит е 58.00 л/сек. (подаденото към потребителите питейно водно количество възлиза на  $W_{ср.г.л} = 1835 \text{ х. м}^3/\text{год.}$ ). След пречистването, водата се довежда гравитачно чрез външен чугунен водопровод с диаметър  $\Phi$  300 мм с дължина  $L=14$  км. в югозападния край на града – кв. “Коматево”, където се включва в съществуващата водопроводна мрежа.
- Помпачно от четири групи помпени станции: “Южна помпена станция”, “Северна помпена станция”, “Помпена станция Изток 1” и “Помпена станция Изток 2”, разположени в терасата на р. Марица. Водите от четирите групи помпени станции се подават директно в съществуващата водоснабдителна мрежа на град Пловдив.

За периода от 1959 год. до 1986 год. са оформени четирите водоснабдителни зони на гр. Пловдив, в които са изградени и въведени в експлоатация 54 броя тръбни кладенци. Общият проектен капацитет възлиза на 2770л/сек., а подаваното в съществуващата водопроводна мрежа на гр. Пловдив водно количество през последните пет години е в рамките на 1470л/сек.

В града има два напорни резервоара ( $V=8600$  м<sup>3</sup> за ниска зона и  $V = 2900$  м<sup>3</sup> за висока зона). Транзитен водопровод от ПС „Юг“ чрез Ст.  $\Phi 630$  се захранва водоема за ниска зона  $V = 8600$  м<sup>3</sup>.

За задоволяване на високата зона с вода има изградена и помпена станция “Тутракан”, която черпи вода от мрежата на ниската зона и чрез Ч $\Phi 400$  я подава в резервоара  $V = 2900$  м<sup>3</sup>. на висока зона.

Водопроводната мрежа на гр. Пловдив е изградена от етернитови, стоманени, чугунени, полиетиленови и поцинковани тръби с диаметри от  $\Phi$  60 мм до  $\Phi$  700 мм. Общата дължина на мрежата възлиза на 596477 м, от която 547672 м е вътрешната водопроводна мрежа, а 48805 м са външните водопроводи. Процентното участие на различните видове на материала е както следва:

- Етернитови тръби от  $\Phi$  60 до  $\Phi$  546 мм. с дължина 364007 м. (61.4 %).
- Манесманови тръби от  $\Phi$  40 до  $\Phi$  400 мм. с дължина 25569 м. (4.3 %).
- Стоманени тръби от  $\Phi$  63 до  $\Phi$  700 мм. с дължина 88420 м. (14.8 %).
- Чугунени тръби от  $\Phi$  60 до  $\Phi$  500 мм. с дължина 73679 м. (12.35 %).
- Полиетиленови тръби от  $\Phi 63$  до  $\Phi 315$  мм. с дължина 15910 м. (2.67 %).

- Поцинковани тръби от  $\Phi \frac{1}{2}$ " до  $\Phi 3$ " с дължина 28892 м. (4.84 %).

Строителството на разпределителната мрежа е изпълнявано от началото на 50-те години и продължило до 1980 г. Водопроводите са силно амортизирани с изтекъл срок на годност. В периода след 2007 год. чрез финансови средства от Европейската банка за възстановяване и развитие са подменена част от главните и магистралните клонове на водопроводната мрежа.

#### **Воден баланс.**

От данни на ВК ООД гр.Пловдив, дебитите на наличните водоизточници на гр.Пловдив прогресивно намаляват. По данни на "Вик" ЕООД - Пловдив общото потребление на гр. Пловдив към момента възлиза на  $W_{\text{ср.год}} = 53334.2$  хил.м3/год. (1690л./сек). Необходимото водно количество на гр. Пловдив за етап 2033 год. е определено на  $Q_{\text{м.дн.}} = 2282.60$  л./сек.,  $W_{\text{год}} = 63697$  хил.м3/год. Видно от изчисленията е, че съществуващите водоизточници на гр. Пловдив не са в състояние да подsigурят потреблението на града за по-късен етап, поради което се налага търсенето на алтернативи на захранване. Съществува идеята и тя е в процес на проектиране за водоснабдяването на гр. Пловдив от каскада "Въча".

#### **Съществуваща канализационна мрежа**

Канализационната система е смесена – за битови, промишлени и дъждовни води. Няма разделна канализационна система дори и по крайречните улици на река Марица. Канализационната система на град Пловдив е изградена между 1935 и 2001 г. (основно преди 1970 г.) от бетонови тръби и все още е в процес на доизграждане. Общата канализационна система включва 7 колектора, които преминават от юг, запад и север в източна посока, следвайки наклона на терена. Канализационната система е предвидена като гравитачна, но при дъжд голяма част от нея работи като напорна. В югоизточния край на града е изградена Пречиствателна станция за битови отпадъчни води.

Отпадъчните води от южната част на града преминават гравитачно към ПСОВ, а отпадъчните води от северната част се изпомпват от ПС „Север“ към ПСОВ. Това състояние е реалност от 1 юли 2008 г. Преди тази дата само отпадъчните води от южната част са били свързани с ПСОВ, докато отпадъчните води от северната част са били зауствани непречистени в р. Марица. Помпената станция и напорния северен колектор за препомпване на отпадъчните води до ПСОВ са изградени (2 напорни колектора, всеки с диаметър 1000 мм) преди две години и са в експлоатация от м. юли 2008 г. Материалът, от който са изработени тръбите на колекторите в града е както следва:

- Бетонни тръби – диаметър 150 мм до 1000 мм, обща дължина – около 380 км;
- Стоманобетонни тръби – кръгли с диаметър 1250 мм до 1500 мм и тръби с петоъгълно сечение - 1000/1000 до 4000/3000 мм, обща дължина – около 35 км;
- Устообразни тръби от стоманобетон - 1100/685 до 4400/2750 мм, обща дължина - около 33 км;
- Тръби с яйцевидно сечение от стоманобетон - 600/900 до 1300/1950 мм, обща дължина - около 30 км;
- Полиетилен с висока плътност – диаметър до 1030 мм – няколко километра.

Град Пловдив е разположен в долина и малките хидравлични наклони на мрежата са причина за бързото претоварване на канализацията. Канализацията често пъти се претоварва в централната част и това създава опасност от замърсяване на околните почви и води, както и от възникване на болести и епидемии.

Малкият диаметър на градската канализация, проектирана и изградена през 30–те и 40-те години на миналия век, е поради ниските оразмерителни параметри, по-точно за максимална интензивност на дъждовните води от 220 л/с.ха и за период на претоварване от 3 години. Понастоящем



интензивността на дъждовните води в района е 314 л/с.ха. По тази причина дори при средно интензивни валежи канализацията на града се запълва и работи под налягане, като наводнява мазетата на прилежащите къщи, подлезите и съседните терени. Друга причина за намаления капацитет на съществуващата канализация е, че някои канали са задръстени с отпадъци, предимно строителни, както и поради ниските скорости на водата в каналите при сухо време. Това е положението в главен колектор VII и причинява неблагоприятен хидравличен режим на заустващите в него колектори.

Колектори I и IV са в най-лошо състояние. При обилен дъжд последният работи под налягане и наводнява съседните сгради и улици. През 2003 г. колекторът се е задръствал 35 пъти и е наводнявал пътя, кръстовищата и мазетата на съседните сгради. Този проблем засяга около 100000 души.

Съществува предпроектно проучване за изграждане на канализационната система, изготвен през 1999 г., който предвижда завършване и съединяване на южния и северен колекторни пръстени. Северният колекторен пръстен е проектиран да облекчава натоварването на съществуващата канализационна система, като покрива площите северно от р. Марица от 1295ха. Работният проект за пръстена е изготвен през 1991 г. Строителството започва през 1992г. Първият етап, който включва помпена станция за препомпване на водата през р. Марица в ПСОВ Пловдив е завършен през 2007 г. и въведен в експлоатация през м. юли 2008 г. Останалата част от северния колекторен пръстен с обща дължина 3340 м е построен през м. ноември 2008 и това облекчава второстепенната мрежа и поема битовите и дъждовни води от северната част на града.

Новопостроеният северен пръстен VII А ще облекчи съществуващия колектор VII. При силен дъжд колекторът работи под налягане и наводнява улиците и мазетата на околните сгради. Само през 2003 г. колекторът се е претоварвал 26 пъти, като е наводнявал улиците и кръстовищата. Вече е построена част от този колектор с дължина 1 875 м от стъклопластови тръби с диаметър 1 600. Той свързва съществуващия преливник на ПСОВ и новопроктиран преливник на южния колектор.

#### **Констатации и препоръки**

##### **Водоснабдяване**

Главните проблеми в експлоатацията на съществуващата водоснабдителна мрежа в град Пловдив са следните:

- През последните няколко години се вижда, че наличните водни ресурси, разположени в терасата на река Марица намаляват капацитета си и не могат да отговорят на настоящото потребление в града.
- Експлоатационният срок на сондажните тръби е 15 до 20 години. Повечето от тях сега са в процес на подмяна, но останалите се нуждаят от спешна подмяна и това изисква сериозни инвестиции.
- Данните от РИОСВ Пловдив и от лабораторията на ВиК ЕООД показват тревожна тенденция на влошаване на подземните води (нитрити, нитрати и манган, които в някои места не съответстват на нормите съгласно Наредба № 9/2000 за качеството на водите за питейни и битови цели), което се дължи на необратимото замърсяване на филтриращите пластове поради общото замърсяване на река Марица и намаляването на съдържанието на кислород в нея. Не бива да пропускаме факта, че все още в близост със зоните на източниците на вода се използват традиционни методи на торене.
- Водопроводите от помпени станции „Юг“, „Север“, „Изток 1“ и „Изток 2“ не са в добро експлоатационно състояние. Експлоатационният им срок е изтекъл.

- Водопроводната мрежа на град Пловдив е изградена предимно с азбесто–циментови и стоманени тръби, повечето от които са с изтекъл срок за експлоатация, следствие на което загубите във водопроводната мрежа достигат до 65%.
- Понастоящем обемите на съществуващите резервоари не са достатъчни и обхващат само 13% от максималното дневно потребление на града.
- Липсата на напорни резервоари за съхранение на необходимия дневен резерв води до неравномерна работа на помпените станции, които подават питейните води в разпределителната мрежа на града. В случаите, когато помпените станции спират да работят се създават условия за така наречените „хидравлични удари“ в мрежата (което е предпоставка за многобройни аварии във водоснабдителната мрежа).
- Експлоатационният график на помпените групи не е ефективен: през времето с по-скъпоструваща електроенергия помпите работят с максимален капацитет за водоснабдяване, а през нощта, когато електроенергията е по-евтина, водоснабдяването се намалява.
- Оборудването на повечето кладенци и помпени станции е морално остаряло, нуждае се от големи мощности електроенергия, няма автоматична система за управление, а самото управление е затруднено от неравномерната работа на помпите (нерегулирано водоснабдяване през деня).
- Характерни за обслужването на водоснабдителната система са високите експлоатационни разходи: висока консумация на електроенергия, големи експлоатационни разходи за поддръжка на системите и съоръженията, разходи за материали, гориво, реагенти, заплати и др.
- Заливане на терасата на р. Марица, което води до сериозни разходи за възстановителни строителни работи в помпените станции след авария.

### **Канализация**

Проблемите в канализацията също са много:

- Както беше описано по-горе в канализационната мрежа има инфилтрирани водни количества и големи количества условно чисти води от промишлеността и поради това отпадъчните води са силно разреждени, което се доказва и от направените лабораторни изследвания. Понастоящем дори и с модернизиране на ПСОВ трудно ще се получат необходимите технически характеристики.
- Поради това, че пречиствателната станция е проектирана само за снижение на БПК и ХПК, то тя не отговаря на изискванията по наредба №6/2000.
- За подобряване на пречиствателния процес е необходимо разширяване и реконструкция на съществуващата ПСОВ, чрез възможна подмяна на съществуващи конструкции като биобасейните, утайтелите и др. с по-нови конструкции с цел осигуряване на сигурна и стабилно третиране, за да се постигне съответствие с изискваните концентрации на оттоците.
- Необходима е рехабилитация на механичните и биологични пречиствателни съоръжения, с цел осигуряване на подходящо третиране на отпадъчните води и утайките и за постигане на съответствие с изискваните концентрации на пречистените води.

Оценката на съществуващата канализационна система и пречиствателна станция за отпадъчни води до следните заключения:

- Необходимо е изграждане на нови канализационни колектори за повишаване капацитета на колекторната мрежа и подмяна на вида на тръбите. На този етап инфилтрацията е голяма, а при

дъжд голяма част от главните колектори работят под напор. Необходима е ефективна поддръжка на съществуващите такива.

- Централната част на града /без големите пътни артерии/ се отводнява чрез канализация с относително малки диаметри . Тази канализация е строена в периода 1930-1960 г. Необходима е поетапна подмяна на тези канални клонове.
- Необходимо е да се изгради южният обходен колектор, като се пренасочат голяма част от водите формиращи се на територията на кв.Южен. Ще се поемат и водите от кв. Прослав, кв.Коматево, включените до сега села от Родопската яка. Ще се изгради преливник за да се облекчи Гл.Колектор I в централната градска част по ул."Найчо Цанов" от Сточна гара също ще се заусти в този колектор. Южния обходен колектор ще заусти непосредствено преди последния преливник пред ПСОВ.
- Райони като кв.Гаганица, територията северно от гара Филипово, територията от двете страни на Рогошко шосе имат малка гъстота на канализационната мрежа., или изобщо такава няма. Необходимо е решаването на този въпрос по принципа на приоритетите.
- Община Пловдив неправилно е оставила развитието на канализацията по направление на входно - изходящите пътни артерии в ръцете на частната инициатива. Необходимо е проектните решения да бъдат ревизирани от Общината с оглед обществения интерес.Единствено финансирането на тези канализационни клонове може да се остави в ръцете на стопанските субекти, функциониращи в тези райони.
- ПСОВ не е проектирана за отстраняване на биогенните елементи азот и фосфор и пречистените води не отговарят на нормите по концентрациите за фосфор.
- Утайката не се стабилизира, а само след обезводняване се депонира. Спешно трябва да се направят проучвания и проекти за решаването на проблема с третирането на утайките.
- Въпросът с депонирането на генерираните утайки е изключително актуален и временното му решение може да се окаже екологична катастрофа във всеки един момент.

#### **Идентифициране на територии от града с проблеми и потенциали по отношение на развитието на ВиК сектора.**

Изброените проблеми от градски мащаб, рефлектират върху вътрешнокварталната ВиК инфраструктура. Етапността на подмяна и рехабилитация на главните колектори и клонове, съставляваща гръбнака на ВиК сектора ще увеличи дебита и подобри напора във второстепенната мрежа на града. Основна ни цел при идентифицирането на градски територии за въздействие е възможността с минимални финансови ресурси да се задоволят по-широк кръг ползватели, като се постигне по-голям социален ефект.

#### **Идентифицирането на зони с преобладаващ социален характер**

Оценката извежда няколко територии като кандидати за зона с преобладаващ социален характер. Открояват се главно териториите, населени от малцинствената група на ромите - Шекер махала, Столипиново, Арман махала и Хаджи Хасан махала (Аджиасан махала). Състоянието на ВиК инфраструктурата в тези квартали е следното:

За Арман махала през 2004 год. по програма ФАР е осъществен проект, чиято основна цел е осигуряване на работни места за роми при изграждане на неотложни инфраструктурни обекти и подпомагане образуването на ромско сдружение за строителни, екологични и благоустройствени дейности. Осъществена е цялостна подмяна на водопроводната и канализационна мрежа на

квартала. Като обобщение може да се каже, че ВиК инфраструктурата е изцяло реконструирана и задоволява нуждите на населението.

Останалите три квартала имат изградена инфраструктура, но тя е напълно амортизирана и се налага нейната спешна подмяна. Докато за Шекер махала и Столипиново се налага изграждане на довеждащи водопроводни клонове с голям диаметър за хранване на вътрешнокварталната мрежа, то при Първа градска част тези клонове вече са положени и сключени – по бул. „Шести септември“ и по бул. „Мария Луиза“ от чугунени тръби и с достатъчен диаметър. Това позволява на следващия етап да се задоволят потребностите на второстепенната водопроводна мрежа в квартала с възможност за бърз социален ефект. Относно обезпечеността с канализационна мрежа, в тази зона са разположени и проблемните участъци на Главен колектор IV по бул. „Марица“, които следва да се реконструират с цел подобряване отводняването на териториите, разположени непосредствено от южния бряг на р. Марица.

Гореописаните съображения дават тежест при избора на Първа градска част като зона за въздействие с преобладаващ социален характер.

#### **Идентифициране на зони с потенциал за икономическо развитие**

След анализа на териториите с преобладаващи индустриални и складови функции, най-голям потенциал и предпоставки за развитие имат Северната (СИЗ) и Южната (ЮИЗ) индустриални зони. Те имат сравнително добре изградена ВиК инфраструктура, като чрез публично – частно партньорство между Община Пловдив и съответните фирми се осъществява непрекъснато разширение и рехабилитация на мрежата.

В противовес, кв.Гладно поле се откроява като един резерват в центъра на града. Това е терен със специално предназначение, който може да поеме развитието на групирани високотехнологични дейности. В квартала липсва ВиК инфраструктура, необходимо е да се изгражда изцяло нова такава. Благоприятното обстоятелство е, че по улиците ограждащи квартала е подменена и рехабилитирана водопроводна мрежа, която може да подсилят хранването с вода на вътрешнокварталните улици с необходимият дебит и напор. Наложителна е подмяна на водопровода по ул. „Богомил“ до бул.„Санкт Петербург“. По бул. „Освобождение“ в участъка от бул.„Шести септември“ до бул.„Санкт Петербург“ е проектирано част от трасето на магистралния пръстен на града при водоснабдяване от каскада „Въча“. Същият ще бъде с диаметър ф600 в тази част. Това е благоприятно обстоятелство, което за в бъдеще ще осигурява необходимия воден баланс на кв. Гладно поле.

Належщата необходимост от подмяна на Главен колектор III и Главен колектор IV, минаващи по контура на квартала – ул. „Богомил“ и бул. „Освобождение“ е предизвикателство за реализиране на този проект. Близостта на двете зони – Първа градска зона и кв. Гладно поле, дава възможност за цялостна реконструкция на линейната инфраструктура на Главен колектор IV от моста при Панаирни палати по бул. „Марица“, „бул. „Шести септември“, бул. „Освобождение“ до кръговото кръстовище с бул. „Санкт Петербург“.

Като краен резултат от направения анализ по отношение на зоните с потенциал за икономическо развитие, нашето предложение е за идентифициране на кв. Гладно поле като зона от града с проблеми и потенциал за реализация на ВиК инфраструктурата.

#### **Идентифициране на зони на публични функции с висока обществена значимост**

На база направените анализи, недвусмислено зоната около Централна и Сточна гара се определя като най-подходяща за зона с публични функции с висока обществена значимост. Това е зона с изградена и действаща, но силно амортизирана ВиК инфраструктура.

Затова е подменен основния хранващ водопроводен клон от северната страна на жп ареала по бул. „Руски“, Централна гара, бул. „Христо Ботев“ до Военна болница. Изпълнен от чугунени тръби с диаметър  $\phi 500$  той дава добра перспектива за развиване на второстепенната водопроводна мрежа в тази зона. Водопровода по бул. „Христо Ботев“ от Централна гара до Младежки хълм в западна посока се нуждае от наложителна реконструкция. Източният контур на тази зона също е обезпечен с рехабилитиран водопровод  $\phi 700$ , пресичащ бул. „Найчо Цанов“, който е най-големия диаметър полаган в града. От южната страна на жп линиите в кв. „Кючук Париж“ е необходима подмяна на цялата второстепенна водопроводна мрежа.

По отношение на канализационната мрежа в тази зона попада един от най-проблемните участъци на Главен колектор I – от Централна до Сточна гара. При обилен дъжд последният работи под налягане. Предвидено е да се изгради преливник в зоната на Сточна гара с цел да се облекчи Гл. Колектор I. По този начин отпадните води от централната градска част по ул. „Найчо Цанов“ ще се насочат към бъдещия Южен обходен колектор.

Тези анализи налагат извода, че структурирането на района около Централна жп гара като обществен център има не само вътрешноквартално, но и общоградско значение, като инвестицията тук ще реши и голяма част от проблемите във ВиК сектора на много по-обширен район на цялата Централна градска част. Затова заставаме категорично зад становището тази зона да се идентифицира като зона на публични функции с висока обществена значимост

#### **1.11.2. Електроснабдяване**

##### **Състояние на електроснабдителната система**

###### **Производствени мощности**

ТЕЦ „Пловдив – Север“ е единствен производител на електрическа енергия на територията на Пловдив. Параметрите му са:

- инсталирана мощност – 85 MVA (100%);
- работен товар (2005г) – 26 MVA (31%);
- потребление – промишлени зони в селата Радиново, Войводино, Труд, Граф Игнатиево, Скutare и Родопи – 9,9MVA – 23% от инсталираната мощност Пловдив – за топлоснабдяване и промишлена пара – 6,7 MVA – 8% инсталираната мощност;
- резерв от инсталирана мощност – 58,4MVA – 69% ;
- горивни компоненти – основен – природен газ, резервен – мазут

###### **Преносна мрежа**

###### **Подстанция „Пловдив“:**

- инсталирана мощност разпределяна към електрическата мрежа 110kV – 900MVA;
- максимален зимен товар – 510-550MVA;
- станцията трансформира 85% от електроенергията за Област Пловдив;
- съдържание – два трансформатора по 250MVA с напрежение 400/100kV и два по 200MVA с напрежение 220/100kV;

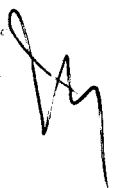
###### **Електропроводи 400kV и 220kV**

- съществуващи – 5бр. които свързват П/Ст „Пловдив“ в пръстен с електроенергийната система на България;

- в строеж – връзка между П/Ст “Пловдив” и П/Ст “Златица”;
- аварии по електропроводите – една до две месечно;
- сечения на електропроводите – с достатъчни преносни възможности на електроенергия не само за Пловдив, но и за Южна България;

#### **Разпределителна мрежа**

- Подстанции 110/20кV:
  - съществуващи – 9 бр. по 110/20кV и 2 бр. токови П/Ст 110/27 за нуждите на железниците;
  - в строеж – един брой по 110/20кV (П/Ст “Прослав”;
  - обща инсталирана мощност – 765MVA (100%);
  - електрически товар за Пловдив – 255,8MVA;
  - електрически товар извън Пловдив – 47,4MVA;
  - резерв от инсталирана мощност – 461,8MVA;
  - разположение на П/Ст на територията на Пловдив – неравномерно;
  - натоварване на П/Ст – неравномерно и е обусловено от наличието на топлофикация към съответните райони на града, закриване на големи промишлени предприятия или от захранването с електроенергия на съседни общини;
  - собственост – П/Ст “Рекорд” – на “Балканкар – Рекорд”; П/Ст “Пловдив” и “Прослав” 110/27кV (тягови) на БДЖ; останалите на НЕК;
- Електропроводи – 110кV: Около Пловдив е изграден двоен пръстен от електропроводи 110кV с напречна връзка. Пръстенът е единичен само в северозападната част на града. От П/Ст “Пловдив” – чрез няколко електропроводни връзки 110кV се разпределя електроенергия в извънградските подстанции. Аварии по електропроводите – средно по една на месец – не смущават работата на подстанциите 110кV. Сечението на електропроводите са с достатъчни преносни възможности.
- Електропроводи 20кV: Кабелната мрежа е реализирана във вид на многобройни пръстени в добра конфигурация. Изградена е от въздушни електропроводи с АС проводници (78570м – 11%); кабели тип САПекТ с пластмасова изолация (221448м – 31%); кабели с хартиено-маслена изолация (71435м – 10%) , кабели тип САХекТ с химически омрежен полиетилен (199995м – 28%) и кабели тип NA2XS(F)2Y със суха полиетиленова изолация /142854м. – 20%/.Кабелната мрежа задоволява нуждите на Пловдив, както и на селищата около него и на промишлените производители извън урегулираните части на града. Състоянието на мрежата като цяло е добро с възможности за присъединяване на нови потребители на средно напрежение с минимални капиталовложения.
- Трансформаторни постове и възлови станции: Броят на трафопостовете на територията на Пловдив е 1 250 броя, без вътрешнозаводските. Разположение на трафопостовете е неравномерно, както на територията, така и на потребните мощности на консуматорите. Райони с недостиг на електрически мощности – централния район и кварталите – “Беломорски”, “Остромила”, “Гагаица”, “Разкопаница” и др. Райони с двойно надвишение на инсталираната мощност спрямо потреблението – “Тракия”, “Кършияка” и др. Причини за аварии на трафопостовете: - претоварвания и къси съединения – 65%; атмосферни влияния – течове – 20%; кражби – 4%; други (грязачи, животни) – 2%.



**Електрическа мрежа 1кV – типове**

- въздушни мрежи 1кV изпълнени с голи медни и алуминиево-стоманени проводници с широка гама от сечения;
- въздушни мрежи 1кV с изолирани усукани проводници;
- кабелни мрежи 1кV с хартиено-маслена изолация;
- кабелни мрежи 1кV с каучукова и PVC изолация;
- състояние на мрежата – изключително морално и физически остаряла;
- начин на изграждане на мрежите – предимно радиално;
- разпределителни пунктове на ел.енергията – метални кабелни кутии и шкафове;
- електромерни табла – монтирани предимно в общи помещения в жилищните и обществени сгради;
- електромери – използват се предимно индукционни електромери;

**Енергиен баланс**

Състояние (разпределение на потреблението) за декември – януари 2004г (последни налични данни):

- промишлен сектор – 4%;
- обслужващ сектор – 35%;
- битов сектор – 38%;
- загуби по мрежи СрН и НН – 23%.

**Проблеми на електроснабдителната система****Производствени мощности**

Производствените мощности са неравномерно разположени на територията на града – концентрирани са върху северната му част и не се оползотворяват ефективно.

**Преносна мрежа**

Подстанции 400кV и 220кV - П/Ст “Пловдив” концентрира голяма инсталирана мощност, което е предпоставка за възникване на критични ситуации в електрозахранването на Пловдив и Пловдивска област

**Разпределителна мрежа**

Подстанциите 110/20кV са неравномерно разположение на подстанциите на територията на Пловдив.

Електропроводи 110кV - единичния електропровод 110кV “Стадиона” свързващ П/Ст “Хр. Смирненски” и П/Ст “ТЕЦ - Пловдив” не може да бъде резервиран при авария.

Електропроводи 20кV - кабелите с хартиено-маслена изолация са морално и физически остарели. Малките им сечения в централната градска част създават ограничения при резервиране на мрежата 20кV. Въздушните електропроводи около Пловдив са с ограничени преносни възможности и аварират често. Осигуряването на необходимия им пространствен сервитут създава устройствени проблеми. Кабелите с пластмасова изолация тип САПЕКТ “старят” бързо и масово дефектират. Електроразпределителната мрежа 20кV в районите на входно-изходните магистрали на Пловдив е слабо изградена и не е оразмерена за поемането на големи промишлени товари. Липсата на

подземен кадастър в индустриалните зони и извън не регулираните зони е причина за аварии причинявани от новото строителство

Неравномерното разположение на *трансформаторни постове* и възлови станции на територията на града, както и на потребните мощности на консуматорите, създава проблеми в доставянето на електроенергия за централната градска част и някои крайни квартали

*Електрическа мрежа 1кV* е в състояние на крайното физическо и морално "остаряване" на мрежата и ограничената ѝ преносна възможност са основните причини за честите аварии. Металните кутии и шкафове са в много лошо състояние. Монтираните в сградите електромери са предпоставка за манипулации върху тях. Индукционните електромери се износват бързо и отчитат по-малко изразходвана енергия.

#### **Ресурси за развитие на електроснабдителната система**

##### **Производствени мощности**

ТЕЦ "Пловдив – Север" има значителен резерв от възможности за поемане на бъдещи електрически товари. Допълнителен резерв за производство на електрически мощности могат да осигурят изградените на територията на Пловдив топлоцентрали

Преносната мрежа 400 и 220кV е в добро състояние и е с голям енергиен резерв и резервираност по отношение на аварии

##### **Разпределителна мрежа**

Подстанции 110/20кV разполагат с допълнителни резервни мощности – до 25% от инсталираната им мощност, може да се осигурят след преминаване от система на охлаждане ONAN към система ONAF. Електропроводи 110кV се нуждаят от доизграждане на североизточната част на пръстена 110кV. Електропроводи 20кV - разположените в многобройни пръстени мрежи 20кV създават възможност и за резервиране и на подстанциите 110/20кV.

П/Ст "ТЕЦ – Пловдив" електроснабдява и околните на града общини. Това налага комплексен анализ на проблематиката на електроснабдяването за цялата обслужвана територия за повишаване на неговата ефективност. Необходимо е изготвяне на енергиен баланс, който да обхване електроснабдяването, топлоснабдяването и газоснабдяването на територията на града и околните селища, както и изработване на Стратегия за енергийна ефективност на територията на града и околните му селища.

#### **Прогнози за устройствено развитие**

##### **Производствени мощности**

Развитие на нови производствени мощности трябва да се очаква по отношение на икономически обосновани когенерации. Евентуалната реконструкция на ОЦ-Юг за приоритетно комбинирано производство на електрическа енергия и пара би зависило от бъдещото развитие на електроенергийния пазар. В югоизточната част на града има излишък от инсталирани мощности. Газифицирането в южната част на града, което може да изпревари евентуално развитие на топлопреносната мрежа, както и факта че принудената електроенергия е значително по-скъпа показва, че към момента няма интерес към нея. На територията на общината няма перспективи за развитие на вятърни електроцентрали и МВЕЦ. Може да се очаква развитие на производствени мощности от биомаса, но с незначително влияние върху електроенергийния баланс. Не трябва да се пренебрегва възможността за монтиране на слънчеви панели върху покривите на сградите.

##### **Преносна мрежа**

За нейното завършване е необходимо да се изградят следните съоръжения:

- доизграждане на ВЛ-400кV от П/Ст "Златица" до П/Ст "Пловдив";



- бъдещо изграждане в дългосрочен план на ВЛ-400kV от П/Ст"Пловдив" в посока Гърция;
- изграждане на ВЛ-110kV от П/Ст"Прослав" до П/Ст"Нови Кричим" и П/Ст"Пловдив";
- изместване на ВЛ-110kV"Стадиона" в участъка от П/Ст"Хр.Смирненски" до П/Ст"Прослав" и евентуалното ѝ удвояване в посока П/Ст"ТЕЦ-Пловдив", където чрез прехвърляне на Голямоконарско шосе към ВЛ-110kV"Строево" (удвояване) да се въведе в нова П/Ст"Царацово";
- нова П/Ст"Царацово" на територията около промишлена зона „Радиново“;
- нова П/Ст"Войводиново“;
- евентуално нова П/Ст"Съединение" с цел решаване проблемите с електроснабдяването на град Съединение и по-специално фирма"Готмар“;
- завършване на пръстена 110kV между П/Ст"Пясъчник" и П/Ст"Хисар“;
- нова изграждащата се в настоящия момент подстанция 110/20 kV в североизточната част на град Пловдив, в края на ул. „Богомил“ с два трансформатора по 40 MVA. Тази подстанция се изгражда за задоволяване нарасналата необходимост от нови ел. мощности в кв. „Главно поле“ и разтоварване на подстанция „Лаута“ и подстанция „Тримонциум“.

Заедно с изграждането на съоръжения трябва да се извършат поетапни рехабилитации на преносната мрежа разпределени във времето.

#### **Разпределителна мрежа 20kV:**

- кабелите 20kV с хартиено-маслена изолация и тип АОСБ да бъдат поетапно подменени;
- електропроводите 20kV с малки сечения да се подменят или реконструират с такива със сечения 185mm<sup>2</sup> за кабелните линии ,а за въздушните електропроводни линии да се кабелират
- въздушните електропроводи между В/Ст Напредък и В/Ст Кожухарски завод, между П/Ст"Филипово" и В/Ст"МТС", ВЛ-20kV"Оризаре" и „Помпи-Юг“, ВЛ-20kV "Овощарски институт – Бяла черква", "Коматевото" и "Храбрино - Марково" да се окабелят в участъците, които преминават през сегашни и бъдещи урегулирани територии.Нужно е да се отбележи, че частично са окабелени цитираните по-горе въздушните електропроводи
- електроразпределителната мрежа да се изгражда като „отворени“ пръстени с напречни връзки;
- радиалните отклонения да се доизградят като „отворени“ пръстени;
- да бъдат изградени нови трансформаторни постове тип БКТП или шахтови, в проблемните места, както и в бъдещите територии за усвояване;
- съществуващите трансформаторни постове да бъдат поетапно рехабилитирани.

#### **Разпределителната мрежа 1kV:**

- съществуващите въздушни мрежи в града и около него да се окабелят или реконструират с такива с усукани изолирани проводници;
- поетапно да се подменят кабелите с недостатъчни сечения и тези с намалено сечение;
- съществуващите метални кабелни касети, кутии и електромерни табла на открито да се подменят с нови;
- всички електромерни табла да бъдат изнесени и монтирани на границата на собственост;
- индукционните електромери да отпаднат от експлоатация и да се подменят със статични.

**Прогноза за развитие на електроснабдяването по Етапи "О" и "А"**

Прогнозата е разработена на база получените резултати за развитие на максималните товари в съществуващите територии на града и новите територии за усвояване, като е направен опит за анализ, както на разпределителната, така и на преносната мрежи.

**Етап „О“****Разпределителна мрежа:**

Усвояването на новите територии ще наложи изместването на части от ВЛ-20kV, като се предвижда те да бъдат кабелирани.

Прогнозният максимален ел.товар за зони "1" и "2" възлиза на 19,7MW, който ще бъде покрит чрез изграждане на 3 броя КЛ-20kV със сечение 185mm<sup>2</sup>, както и на напречни връзки със съществуващите ненатоварени КЛ-20kV, преминаващи по южната периферия на район "Южен" и на поемане на част от товарите на страна ниско напрежение от съществуващите ненатоварени трафопостове.

В новите терени не трябва да се изнасят големи количества електроенергия на ниско напрежение на големи разстояния, тъй като ще увеличи загубите в мрежите. Необходимо е изграждането максимално на около 45 бр. трафопостове.

Прогнозният максимален ел.товар за зони "3", "4" и "5" е 16,8MW, който ще бъде покрит изцяло от новопостроената П/Ст 110/20kV "Прослав", чрез изграждане на нови КЛ-20kV със сечение 185mm<sup>2</sup>.

Необходимият брой трафопостове за тези зони е общо около 24 за ТП 1x800kVA и съответно 14 за ТП 2x800kVA.

Прогнозният максимален ел.товар за зона "6" е 6,8MW, който ще бъде покрит, чрез изграждане на нова КЛ-20kV със сечение 185mm<sup>2</sup>.

Необходимият брой трафопостове за тази зона е около 12 за ТП 1x800kVA и съответно 6 за ТП 2x800kVA.

**Преносна мрежа:**

Урбанизирането на югозападните зони "1" до "5" ще доведе до разтоварването на подстанциите в централна, северната и източната части на града, но и до натоварване на новопостроената П/Ст "Прослав" и в по-малка степен на П/Ст 110/20kV "Хр.Смирненски" и П/Ст 110/20kV "Хр.Ботев". Зона "6" ще натовари незначително П/Ст 110/20kV "Филипово" и П/Ст 110/20kV "Лаута".

**Етап "А"****Разпределителна мрежа:**

Изместването на ВЛ-20kV се осъществява с кабелирането им, допълнително до първите стълбове извън териториите за усвояване.

Прогнозният максимален ел.товар за зони "А" и "Б" е 9,3MW, който ще бъдат покрит, чрез изграждане на нови два броя КЛ-20kV със сечение 400mm<sup>2</sup>, като се направят напречни връзки с КЛ-20kV на зони "1" и "2".

Необходимият брой трафопостове за тези зони е около 16 за ТП 1x800kVA и съответно 10 за ТП 2x800kVA.

Прогнозният максимален ел.товар за зона "В" е 3,9MW, който ще бъдат покрит, чрез изграждане на нова КЛ-20kV със сечение 400mm<sup>2</sup>, като се направят напречни връзки с КЛ-20kV на зони "3", "4" и кв.Прослав.

Необходимият брой трафопостове за тези зони е общо около 6 за ТП 1x800kVA и съответно 4 за ТП 2x800kVA.

Прогнозният максимален ел.товар за зона "Г" е 11,4MW, който ще бъдат покрит, чрез изграждане на нови два броя КЛ-20kV със сечение 400 mm<sup>2</sup>, като се направят напречни връзки с КЛ-20kV на зона "5" и КЛ-20kV "Биотех"(от П/Ст "Филипово"), както и с ВЛ-20kV "Захарна - Ручей" ще се кабелира

Необходимият брой трафопостове за тази зона е около 22 за ТП 1x800kVA и съответно 12 за ТП 2x800kVA.

#### *Преносна мрежа:*

Монтираните два силови трансформатори от по 25MVA в П/Ст 110/20kV "Прослав", след 2015г. трябва да бъдат подменени с 2x40MVA.

Предвиденото усвояване на териториите в зона "3" ще наложи изместване на ВЛ-110kV "Стадиона" покрай Околовръстното шосе.

Товарите ще се преразпределят между подстанциите така, че винаги да имат един силов трансформатор от 40MVA в резерв.

В околните райони, около селата Радиново-Царацово, Труд, Войводиново, Рогош-Скуtare и Асеновградско шосе, битовия товар ще се развие слабо, тъй като териториите за усвояване са предвидени изцяло в землището на град Пловдив.

Преносната мрежа 110kV ще отговаря на критерия за оперативна сигурност след изграждане на ВЛ-110kV между П/Ст 110/20kV "Прослав" и П/Ст 110/20kV "Нови Кричим", както и бъдещата П/Ст 110/20kV в района на с.Царацово, а също така затварянето на пръстена с изграждане на ВЛ-110kV между П/Ст 110/20kV "Пясъчник" и П/Ст 110/20kV "Хисар". Това ще позволи по-големи оперативни възможности и ремонтни схеми.

#### *Препоръки*

При Етапи "О" и "А" може да бъде спестено изграждането на нова П/Ст110/20kV в района на с.Войводиново. Същевременно, изместването на ВЛ110kV "Стадиона", "Устина-Каблешков", "Кадиево" и "Кирков" ще се наложи и при двата Етапа. И двата Етапа за развитие до 2025 година могат да бъдат удовлетворени от подсистемата "Електроснабдяване", при повишаване на енергийната ефективност и включване на алтернативните източници за производство на енергия. На територията на Пловдив няма перспективи за развитие на нови значителни производствени мощности.

Развитието на електро преносната мрежа 400kV, 220kV върху територията на града не зависи от Етапа на развитие, тъй като върху нея влияят по-скоро регионалните фактори. Върху електропреносната мрежа 110kV изключително ще повлияе развитието на индустриалните зони около с.Радиново, с.Войводиново, с.Стряма и град Съединение. Прогнозите посочват, че и двата Етапа се удовлетворяват от електро преносната мрежа до 2025 година.

Във връзка с всичко казано по – горе е необходимо да се отбележи, че:

- Производствените ел. мощности и преносната мрежа (В.Л. – 110kV; В.Л. – 220kV; В.Л. – 400kV и всички подстанции 110/20 kV) са държавна собственост и същите се експлоатират и поддържат от държавата.

Разпределителните мрежи 20kV и разпределителните мрежи НН са собственост на частно дружество – „EVN – България Електроразпределение“ АД. Същите се експлоатират и поддържат от това дружество

**Основни изводи за състоянието и тенденции, свързани с определянето на зони за въздействие**

Въпреки маркетинговата политика, която е определяща за развитието на електроснабдяването и въпреки осъвременената изграденост на мрежите разглеждаме територията на града в аспекта на постановката на стратегия „Европа 2020“, където се поставят специални изисквания свързани със икономически растеж с развитие на дребния и среден бизнес, високи технологии и екология, заличаване на социалните различия. Най-големи възможности за постигане на поставените цели за интегрирано градско развитие и бъдещ икономически растеж по различните направления са концентрирани в зони като:

- Първа градска част - силна концентрация на социални явления и наследство в риск; напълно пренебрегнати като инфраструктурна обезпеченост са терените на ЖП - ареали и Сточна гара.
- Почти в центъра на града попадат терени собственост на МНО, които по ОУП не е предвидено устройствено развитие (специален терен), но ангажиментите Р България след членството в НАТО - 2005 г налагат да преосмислим бъдещото развитие на такива терени с цел градските потребности.

След изготвяне и приемане на този интегриран план 2020 ще се даде възможност на Община Пловдив да участва активно в изграждането и модернизацията, да координира и контролира развитието на електроснабдителната инфраструктура.

**1.11.3. Съобщителни мрежи и Телекомуникации****Предпоставки за развитие на сектора**

Един от най-важните проблеми на телекомуникационните мрежи днес продължава да бъде достъпа на абонати до услугите предоставени от доставчиците на тези мрежи. Актуалността на този проблем най-вече се определя от бързото развитие на мрежата на Интернет-достъпът, която от своя страна изисква рязко увеличаване на пропускателната способност на абонатната мрежа. Това се постига с нови съвременни безжични и оптични средства за абонатен достъп. Основни насоки на анализа и изводите на бъдещи потребности са съобразени с действието на няколко основни фактора за развитие на пазара.

**Либерализация на телекомуникационния пазар;****Програмите за развитие на информационно-комуникационната инфраструктура:**

Комуникационна свързаност на всички администрации на национално и общинско ниво; Комуникационна свързаност на всички общински администрации, общински предприятия и общински търговски дружества; Изграждане и развитие на общински информационен център с цел подобряване качеството и намаляване сроковете на административното обслужване; Реализиране на приоритетни административни услуги за общинската администрация; Полагане на тръбни канални мрежи ( с необходимия капацитет за развитие и модернизация на телекомуникационната инфраструктура) на Община Пловдив при реконструкции, модернизации и изграждане на улици и булеварди от основната мрежа на града.

**Електронно правителство /ЕП/:** Създаване на постоянна работна група от представители на различни общини с цел подпомагане изграждането на организационна структура на национално ниво за електронно управление /е-У/. Анализ , идентификация и оптимизация на административните услуги с цел вписване в регистрите на ЕП.

**Телекомуникационни мрежи**

Територията на гр. Пловдив е включена в единна **селищна телефонна мрежа** на БТК АД от цифров тип, изградена на база на 5 броя районни телефонни централи, придържащи се в общи линии към административната структура на града. Има тенденция към намаляването ползването на фиксирани

телефонни услуги. Оптичната свързаност между отделните централи е изградена с кабели с капаците от 12 до 60 FO /оптични влакна/, обособена основно в рингова структура обхващаща всички районни централи. Има изградена и лъчева структура с оптични кабели свързваща районна централа Център с всички останали. С изграждането на оптичните кабелни линии се постига значителна надеждност на връзките, подобряване на качеството и скоростта на предлаганите услуги. Оптичната свързаност е изградена чрез две нива оптични рингове – магистрални и локални и отклонения от тях за осигуряване на оптична свързаност на бизнес абонати и големи клиенти на БТК АД. От 2012 год. е започнало и изграждането на оптични мрежи – FTTP – оптика до абоната, тъй като за момента мрежата за абонатен достъп е изградена на базата на медни кабели с конфигурация на три нива – първична, вторична и третична. Тази структура е от тип „звезда“, което от своя страна не позволява организирането на обходни връзки при кабелни повреди.

#### **Телекомуникационни услуги**

Мрежата за телекомуникационни услуги в гр. Пловдив е добре развита и наситена от оператори, предлагащи кабелен и мобилен тип на тези услуги. В границите на компактия град един от основните проблеми са каналните мрежи – общински и на различните кабелни оператори. Конфликтите са със съществуващите съоръжения на различни експлоатационни дружества и кабелни оператори, част от тях не нанесени в подземния кадастър на Общината, незаконно строителство, тесни тротоари и поддръжката на колекторите.

#### **Насоки за развитие на телекомуникационната инфраструктура**

Към общите насоки за развитие на телекомуникационната инфраструктура е необходимо да се отчете бъдещото мултисервизно обслужване на крайните потребители чрез единствена широколентова линия за достъп. Наситеността на територията на Община Пловдив с оптични кабелни системи / на различни оператори/ позволява да се изгради мрежа, на три йерархични нива: локално, регионално и национално /TESTA - TRANS EUROPEAN SERVICES FOR TELEMATICS BETWEEN ADMINISTRATIONS/, която ще се яви като основен елемент за развитието на комуникационно информационната инфраструктура.

Изграждане на метро мрежи с оптична свързаност помежду си, по стандарт „Гигабитов Етернет по оптика“, позволяващи развитието на множество нови форми на обществено обслужване: административно обслужване, дистанционни работни места, нови форми на обучение, в това число и дистанционно, да се повиши рязко качеството на здравното обслужване, чрез информационно комуникационни мрежи за личните лекари, бързо да се внедрят различни форми на електронни я бизнес. Пълноценно използване на този тип мрежи изисква изграждането на национална високоскоростна Интернет-опорна мрежа с адекватно международна свързаност, Освобождение на честотен спектър за лицензиране на мобилен оператор с мрежа от трето и четвърто поколение.

MAN (градска оптична мрежа) – мрежата в един град е тази, чрез която всеки две точки в зоната на покритие могат да се свържат една към друга през оптичен кабел, без да е нужно кабелът да е дълъг от едната точка до другата. MAN мрежата се намира по средата между WAN (wide area network) мрежите като Интернет и LAN (local area network) мрежите, които осъществяват достъпа на крайните абонати.

MAN мрежата се състои от две основни части – опорна мрежа (backbone) и клиентски интерфейс. Опорната мрежа представлява набор от точки за достъп (POP – point of presence), в които има маршрутизатори, свързани помежду си с високоскоростни връзки. Клиентския интерфейс представлява оптичен кабел, прокаран между абоната и най-близката точка за достъп. За да се осъществи връзка между два или повече абонатни поста, в опорната мрежа се конфигурира виртуална локална мрежа (VLAN). Тъй като връзките в опорната мрежа са резервирани, MA връзката е дори по-надеждна от директен кабел (dark fiber), положен между две точки.

*Local Area Networks* – услугата е предназначена за банки, бензиностанции, обменни бюра – за връзка между отделните им офиси; за интернет доставчиците, доставчиците на информация – за връзка с клиента си или с други доставчици; за финансови посредници – за връзка с партньорите си; за всички потребители, които се нуждаят от надеждна и сигурна връзка към Интернет.

*Dark fiber* – „тъмно влакно“ е разновидност на MAN, при която вместо виртуален етернет, потребителя получава виртуален оптичен кабел между две негови точки, без в този кабел да има включено активно оборудване от страна на доставчика. Предимствата тук са: абонатът не заплаща за скоростта на интерфейса и може да включи оборудване по свое желание; връзката не зависи от изправността на активните устройства и електрозахранването на доставчика; могат да се използват и други интерфейси, освен Ethernet (напр. ATM); абонатът може да създава свои собствени VLAN ; няма ограничения в броя на VLAN-и и MAC-адреси, които потребителя може да включи директно към мрежата. Недостатъците са : връзката е само между две точки – тези, между които е изградено тъмното влакно и няма резервираност – при физическо прекъсване на кабела в опорната мрежа на доставчика, тъмните влакна също се прекъсват до отстраняване на повредата.

#### **Концепция за развитие на телекомуникационните услуги до 2020г.**

Чрез приоритетно изграждане на модерна информационно-комуникационна инфраструктура се създават реални предпоставки за развитие на гр. Пловдив като международен регионален център както в политическо отношение, така и по отношение на науката, културата, икономиката, промишлеността и образованието.

*Развиване на цифровата мрежа* в гр.Пловдив дава възможност за предоставяне на следните услуги: услуги от стандартната цифрова техника; услуги изискващи специализирани абонати и програмно средства и допълнителни услуги в цифровата мрежа с интеграция на услугите като: видеотекст, телетекст, факсимилие, нискочестотно предаване на данни, телематични услуги с многотерминален абонатен интерфейс, телеметрия / далечно предаване на информация от измервания, бавно видео, видеокоферентна връзка, видеоконтрол, високоскоростно предаване на данни, приемане на радио и видео програми, интернет, кабелна телевизия. Чрез собствени сили или чрез публично частно партньорство Община Пловдив би могла да предоставя част от горните услуги, да изгради оптична свързаност между общинската администрация, общинските предприятия и общински дружества.

*Консолидация на оптичните мрежи* – наличието на множество оператори на оптични мрежи и потребността от универсален мултисервизен достъп изисква взаимно свързване между мрежите с оглед създаване на единна инфраструктура, независимо от формите на собственост на отделните фрагменти. Път за постигане на необходимата степен на интеграция е създаването на единна система за управление, поддържане и резервиране на оптичната инфраструктура. Подходяща форма за създаване на такава система е акционерното участие или абонаментните вноски от страна на операторите, както и публично-частно партньорство. Ролята на Община Пловдив е координиране действията в тази посока и развитие на тръбни мрежи на Общината, както и анализ върху собствеността и законността на вече изградените мрежи.

Пловдив може да акцентира върху следните основни моменти за развитие на телекомуникационните услуги в града:

- Развитие на гр. Пловдив като кръстовище на международни транспортни коридори ще бъде силно подпомогнато чрез изграждането на *мобилна мрежа за специални и граждански услуги*, свързани с всички видове транспорт.
- Изграждане на *интегрирана информационна система на община Пловдив* за подобряване на процесите и обслужването на гражданите и бизнеса, с възможност за увеличаване броя на услугите.

- При разработване на подробен устройствен план (ПУП) за отделни райони на гр. Пловдив трябва да бъдат проектирани тръбни мрежи в част телекомуникации с капацитет даващ възможност за предоставяне и развитие на телекомуникационни услуги – телефонизация, кабелна телевизия, интернет, видеонаблюдение, СОТ, пожароизвестяване, информационни услуги и други. При реконструкция, модернизация и изграждане на нови улици и булеварди да се предвижда изграждане на телекомуникационни мрежи даващи възможност за предоставяне на гореизброените услуги.
- Да се изградят зони за видеонаблюдение в реално време, да се развие интегрирана видеоинформационна система за градски транспорт.
- Да се осигури възможност информационната инфраструктура да функционира като единна платформа от гледна точка на потребителите( зали за „колокиране“ със съвместяване на съоръжения на различни оператори и връзка до краен потребител чрез широколентова линия за мултисервизен достъп)
- Да се развие оптична свързаност на индустриални зони и периферни градски райони и да се създадат информационни възможности за децентрализация на редица дейности и услуги.
- В нормативната уредба да се анализират и предложат промени свързани с развитието на телекомуникационните услуги , изграждане на базови станции на мобилни оператори , мониторинг при тяхната експлоатация и др.

Водеща роля на Община Пловдив е активно да участва в изграждането и модернизирането, да координира и контролира развитието на информационно- комуникационната инфраструктура.

#### 1.11.4. Топлоснабдяване

Съгласно чл. 39 (1), т. 1 и т. 2 от Закона за енергетиката за производството и преноса на топлинна енергия се изисква получаването на лицензия. С Решение № Л-010/17.10.2000 год. Държавната комисия по енергийно и водно регулиране (ДКЕВР) определи „ЕВН БЪЛГАРИЯ ТОПЛОФИКАЦИЯ“ ЕАД за лицензиант на пренос на топлинна енергия и с Решение № Л-011-03/17.10.2000 год. ДКВЕР определи „ЕВН БЪЛГАРИЯ ТОПЛОФИКАЦИЯ“ ЕАД за лицензиант за производство на електрическа и топлинна енергия за гр. Пловдив. „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД, в качеството си на носител на индивидуалната лицензия е оторизирано да извършва дейността си в интерес на обществото и на отделните потребители, като обезпечава сигурността на снабдяването, непрекъснатостта и качеството на електрическата и топлинната енергия, ефективното използване на горивата и енергията, опазването на околната среда, живота, здравето и собствеността на гражданите.

#### Основни цели на топлоснабдяването:

- Топлоснабдяване във времето на промишлени консуматори, включително и на отдалечените по местоположение така, че да се получи цена гарантираща значителни икономии от реализацията на проекта за топлоснабдяване.
- Топлоснабдяване във времето на обществени-административни обекти, включително и на отдалечените по такъв начин, че да се получи цена, гарантираща икономии от реализацията на проекта за топлоснабдяване.
- Топлоснабдяване във времето на битовия сектор, гарантирано от регулируемите цени на топлинната енергия. Предвиждане на необходимия резерв топлинна енергия в капацитета на мрежите, отчитащ развитието на гр Пловдив и структурното положение на консумацията.
- Предвиждане на резерв за присъединяване на нови предприятия на зелено в така нужните нови икономически зони в региона.

- Опазване на околната среда

#### **Съществуващи топлоизточници**

Централизираното топлоснабдяване на гр. Пловдив се извършва от съществуващи два основни топлоизточника – ТЕЦ Север и ОЦ Юг. ТЕЦ Север е предназначен основно за топлофикация на район Северен, Източен и Западен и частично Централен. ОЦ Юг е предназначен за топлоснабдяване на район Тракия, Южен и частично Централен.

ТЕЦ "Пловдив – Север" е топлофикационна централа с комбинирано производство на топлинна и електрическа енергия за нуждите на промишлеността и комунално - битовия сектор на гр. Пловдив. Топлоснабдява битовите, обществено-административните и промишлени потребители в северните, източните, западните и частично централните райони на града.

Централата е разположена на площадка с местонахождение в промишлената зона на гр. Пловдив, район "Северен" с адрес: бул."Васил Левски" №236, с граници: на запад – бул."Васил Левски", на север – отводнителен канал, на изток – отводнителен канал, на юг /посока от изток на запад/ - НЕК – ЕАД, клон "ВЕЦ група Родопи", път за "Рибарника", "Топлоремонтстрой-Пловдив".

В ТЕЦ "Пловдив север" са инсталирани два броя енергийни котли с обща топлинна мощност 316 MW/h, три парни турбини с обща електрическа мощност 85 MW/h, върхов парен котел с топлинна мощност 34 MW/h и бойлерна уредба от 157 MW/h. През 2001 година е извършена реконструкция на втора турбина, като кондензатора е заменен с бойлер, който е включен в схемата на основни бойлери, а турбината заработи с противоналягане. През 2011 год. е въведена в експлоатация нова когенарционна централа. Капацитетът на централата в Пловдив е 49,9 MW (мегавата) електрическа мощност и 54 MW топлинна мощност. Очаква се над 80% от планираното общо производство на гореща вода за отоплителен сезон да бъде осигурена от новата когенерация.

ТЕЦ "Пловдив" работи с основно гориво природен газ и резервно гориво мазут.

ОЦ "Пловдив – Юг" е отоплителна централа в лицензираната територия на гр. Пловдив. Топлоснабдява потребители на ЖК „Тракия“, частично потребители в южните райони на града, както и промишлени потребители от южната индустриална зона.

Техническото оборудване на отоплителната централа се състои от: три водогрейни котли ВК (№ 1, 2 и 3), четири броя ПКМ12 (№ 1, 2, 3 и 4) и два парни котли ДЕ25 № 5 и 6. Бойлерната уредба е съставена от два броя паралелно включени основни бойлери; един брой летен бойлер и мрежови помпи – общо 7 бр. (помпи № 1, 2 и 3, помпа №4 с честотно управление на оборотите и помпи № 5, 6 и 7. Максимални товари, които могат да бъдат изнесени от ОЦ "Пловдив – Юг": електрически – 0,0 Мвт; топлинни – с топлоносител пара – 35т/ч – 25 Мвт с топлоносител гореща вода – 353 Мвт.

ОЦ „Юг“ работи с основно гориво природен газ и резервно гориво мазут.

#### **Съществуваща топлопреносна мрежа**

Топлофикационното дружество притежава и оперира с 160 км топлопреносна мрежа, от които 9,8 км са новоизградени топлопроводи след 2010 год.. Абонатите на топлофикационното дружество са присъединени към топлопреносната мрежа чрез 1209 абонатни станции, всички оборудвани със системи за автоматика.

От ТЕЦ Север е изградена Първа градска топлофикационна магистрала към града с диаметър 2x2DN700 и е положен покрай карловската жп линия до достигане на ул. В. Левски, след което продължава на юг с диаметър DN700, DN600 и DN1000 през моста на р. Марица до достигане на ул. „Кубрат“. В кръстовището с бул. „Дунав“ се разделя на два клона: Източен – за топлозахранване на



кв. „Гагарин“ и кв. „Д. Петров“ и „Западен“ – до ул. „Победа“ за кв. „Филипово“ и кв. „В. Левски“ и др. По ул. „Кубрат“ главните топлопроводи се развиват в две посоки – на запад и на изток.

Топлопровод с диаметър 2DN800 в посока запад преминава пред двора на Щаба на II-ра Българска Армия – ул. „Д. Танчев“ – ул. „Юри Венелин“ – ул. „Янко Сакъзов“ – ул. „Св. Наум“ и излиза на бул. „Шести септември“. На запад той пресича бул. „Васил Априлов“. По бул. „Шести септември“ на запад е изграден топлопровод 2DN400. Същият пресича карловската жп линия и навлиза в кв. „Стадиона“. Попътно са захранени кв. „Съединение“, кв. „К. Честименски“, кв. „Младежки“ и кв. „Стадиона“. В източна посока главният топлопровод 2DN1000 преминава през кв. „Капана-Север“, пресича бул. „Цар Борис III Обединител“ и продължава от северната страна на бул. „Шести септември“ – ул. „Правда“ до К№30, където се среща с главния топлопровод 2DN600 от топлоизточник ОЦ Юг по бул. „Освобождение“, като попътно сменя диаметъра си. От топлофикационна камера К№ 30 на изток с 2DN500 основният топлопровод пресича ул. „Ландос“ и захранва жк „Изгрев“ (кв. „Олга Скобелева“ и кв. „Димчо Дебелянов“).

От ОЦ Юг е изградена IV-та градска магистрала с диаметър 2DN700. Същата се развива въздушно, като пресича в тунел Асеновградско шосе и продължава на изток в посока ЖК „Тракия“. Захранват се с топлоенергия жил. групи А1 до А13, както и кв. „Дичо Петров“. Основният топлопровод през ЖК „Тракия“ е положен в сборен инсталационен колектор по бул. „Освобождение“ на 3 участъка: I-ви участък - 2 ръкава по 2DN400; II-ри участък – 1 ръкав 2DN600; III-ти участък – 2 ръкава по 2DN400. След което главният топлопровод продължава на север по бул. „Освобождение“, пресича бул. „Мария Луиза“ и се свързва с топлопровода от ТЕЦ Север в К№30.

Топлофикационна камера К№ 30 е връзката между двата основни топлоизточника ТЕЦ „Север“ и ОЦ „Юг“.

„ЕВН България Топлофикация“ през 2010 год. преустанови работата на РОЦ „Петко Д. Петков“ и РОЦ „Капитан Райчо“ работещи на дизелово гориво, като 900 абоната на двете районни отоплителни централи се свързаха към градската топлофикационна мрежа. За целта след повече от 20 години топлопреносната мрежа на дружеството се разшири, като се положиха нови разпределителни топлопроводи с дължина 3,2 км и бяха изградени 22 нови абонатни станции. През 2011 година разширяването на разпределителната мрежа продължи, като се положиха нови топлопроводи с дължина 5,7 км и се изградиха 32 нови абонатни станции. Във връзка с мащабните инвестиции на топлофикационното дружество много общински и държавни обекти в близост до новоизградената топлопреносна мрежа станаха абонати на топлофикация. В следствие на топлофициране на тези обекти се прекрати работата на локалните котелните централи /работещи на дизелово гориво – основен замърсител на въздуха със въглероден диоксид/ осигуряващи отоплението на същите.

### **Идентифициране на територии от града с проблеми и потенциали за развитие на централизираното топлоснабдяване**

#### **Проблемни територии:**

Недостатъчната изграденост на топлопреносна мрежа лишава битовият, обществено-административният сектор да ползват услугата на централизираното топлоснабдяване в отделни части на гр. Пловдив. Това са целия район „Южен“, в по-голямата си част на район „Западен“, частично район „Централен“ и район „Източен“, жилищна група А-12 и частично А-13 в ЖК „Тракия“. Проблемни територии за централизирано топлоснабдяване са жилищните зони населени с ромски малцинствени групи в кв. „Столипиново“, „Шекер“ махала в кв. „Тодор Каблешков“, и „Хаджи Хасан“ махала.

#### **Територии с потенциал за развитие:**

Територии в гр. Пловдив с потенциал за развитие на градската топлопреносна мрежа са:

- Териториите в кв. „Гладно поле“ в ЖК „Тракия“;
- Неусвоени терени, на север от бул. „Санкт Петербург“;
- Жил. група А-12 и А-13 в ЖК „Тракия“;
- Зона на „Планшетен полк“ в ЖК „Тракия“ - при усвояването му ще бъде захранен от топлофикационната мрежа на ЖК „Тракия“. Топлинният товар на тази територия е включен при измерването на IV градска магистрала от ОЦ „Пловдив Юг“;
- Терени с реализирано строителство на юг от бул. „Цариградско шосе“;
- Поземлени имоти на МО /терени за специални нужди/;
- Терените на юг от ул. „Богомил“ и неусвоените терени, на север от бул. „Санкт Петербург“;
- Терени на бул. „Марица север“ в близост до мост „Адата“;
- Терени в Източна индустриална зона;
- Поземлени имоти в централна градска част
- Терени на юг и север от Пазарджишко шосе – ПУП „ПУ П. Хилендарски“ и ПУП „Марица-север“;
- Кв. „Хр. Смирненски“, кв. „Хр. Смирненски Запад 1 и 2“, кв. „Хр. Смирненски 3“, кв. „Смирненски 4“ и резервирани възможности за ЖК „Прослав“

#### **Изводи и препоръки**

##### **Силни страни**

- Централизираното топлоснабдяване е основна екологична и икономична форма за отопление и за битово горещо водоснабдяване. Изграждането на новата когенерационна централа извежда топлофикацията в гр. Пловдив на ново технологично и екологично ниво.
- Цените за топлинната енергия са държавно регулируеми от Държавната агенция за енергийно и водно регулиране.
- Централизираното топлоснабдяване е равностоен конкурент на развиващата се битова газификация и на отоплението с електрическа енергия.
- Централизираното топлоснабдяване осигурено чрез комбинирано производство на ел. енергия и топлинна енергия е способ за спестяване на първична енергия чрез заместване на електрическата енергия и твърдите горива за отопление и подготовка на битова гореща вода.
- Централизираното топлоснабдяване е способ за решаване на дългогодишен проблем в гр. Пловдив със замърсяването с ФПЧ10. Битовото отопление е един от основните фактори на замърсяване на въздуха с фини прахови частици. Масовото използване на твърди горива в битовия сектор води до тревожно завишаване нивата на ФПЧ10 основно през зимните месеци. Този проблем е свързан с ниските доходи на населението особено в определени жилищни зони населени с ромски малцинствени групи в кв. „Столипиново“, „Шекер“ махала в кв. „Тодор Каблешков“, и „Хаджи Хасан“ махала.
- Районите, където няма изградена топлопреносна мрежа имат най-високо ниво на замърсяване с ФПЧ10. Най-ниско ниво на замърсяване са районите с най-изградена и уплътнена топлопреносна мрежа. Такъв пример е ЖК „Тракия“.
- Топлофикационното дружество „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД следва собствената си маркетингова политика, но инвестициите, които влага в топлофикационните централи, разширяване и рехабилитация на съществуващата топлопреносна мрежа, подобряване на

клиентското обслужване, внедряване на нови технологии имат значение за повишаване качеството на жизнената среда.

- Топлопреносните мрежи са инфраструктура, която позволява на общините да контролира общите енергийни нужди.

#### **Слаби страни**

- Технологичните загуби в топлопреносните мрежи са все още много високи (около 20%).
- Производството на пара за индустрията в гр. Пловдив е със затихващи функции през годините на прехода и практически след 2008 година е изцяло преустановено.
- Производството и продажбите на топлинна енергия са с намаляващ тренд, което е във връзка с отказите от битовата топлофикация.
- Сближаване на цените на топлинната енергия и цените на електрическата енергия за домакинствата е реална предпоставка за откази от услугите на централизираното топлоснабдяване. Във връзка с определените нови цени за електрическа енергия от 2012 год. от ДКВЕР и тенденцията за нарастване в следващите години на същите, отоплението с електроенергия ще бъде преосмислен от потребителите.
- Ниска събираемост на вземанията от домакинствата. Същата е в пряка връзка с лошите тенденции по отношение на демографското състояние на абонатите и тяхната платежоспособност. Голяма част от тях са пенсионери и безработни с ниски доходи.
- Съществуващо недоверие при битовите абонати в режим на етажна собственост към измерването с разпределители, съществуващо недоверие между съседи за нерегламентирано ползване на топлинна енергия, недоверие и към топлофикационното дружество. В резултат абонатите минават на автономен начин на отопление /в повечето случаи с климатици/, който обаче в близките години ще стане недостъпен за повечето от българските домакинства.
- Съществуващо разногласие на битовите абонати по отношение на периода на отчитане на консумираната топлинна енергия.

#### **Препоръки:**

За повишаване качеството на жизнената среда е от съществено значение изпълнението на:

- Рехабилитация на съществуващите топлоцентрали да продължи и при доказани икономически и екологически ползи изграждането на нови мощности отчитащи последните технологии в отрасъла.
- Рехабилитация на съществуващата топлопреносна мрежа с цел отстраняване на загубите и удължаване на експлоатационния период на топлопроводите.
- Развитието на топлопреносната мрежа да дава генерално решение на трасетата, като отразява съществуващото положение и потенциала на консумация на топлинна енергия със съответните диаметри:
  - от ТЕЦ „Пловдив Север“ изграждане на нов топлопровод 2DN500/400 в посока запад по бул. Пещерско шосе за топлозахранване на кв. „Хр. Смирненски“, кв. „Хр. Смирненски Запад 1 и 2“, кв. „Хр. Смирненски 3“, кв. „Смирненски 4“ и резервирани възможности за жк „Прослав“. Попътно на подходящи места да се предвиждат топлофикационни отклонения.
  - В централна градска част да се предвидят допълнителни топлопреносни главни проводни.

- от ОЦ „Пловдив Юг“ изграждане нов главен топлопровод с диаметър 2DN700 в посока запад за захранване основно на жилищен район Южен. Същият да се развие частично въздушно до пресичането на бул. „Кукленско шосе“. Продължавайки подземно безканално в посока запад до бул. „Цар Борис III Обединител“, от където да се развива на север до Т-кръстовището с бул. „Никола Вапцаров“. По бул. „Н. Вапцаров“ в посока запад да се развива до достигане на ул. „Коматевско шосе“. На подходящи места да се предвидят отклонения към прилежащите квартали.
- Да се предвиди къса връзка на запад 2DN300 по ул. „Церевец“ – бул. „Ал. Стамболийски“ (между район „Западен“ и район „Южен“).
- Да се предвиди къса връзка на изток 2DN400 между колектор Тракия и ул. „Славянска“.
- Топлоснабдяване във времето на желязните промишлени, обществено-административни и битови клиенти, включително и на отдалечените по местоположение така, че да се получи цена гарантираща значителни икономии от реализацията на проектите.
- Отчитане на нови технологии - въвеждането на нови технологии води до намаляване на специфичната консумация на топлинна енергия. Енергийната ефективност е основен способ в развитието на енергийното стопанство на страната, респективно на гр. Пловдив, а именно:
  - Използването на комбинирани цикли за производство на топлинна и ел.енергия.
  - Присъединяване на обекти за производство на топлинна енергия от възобновяеми източници към топлопреносната мрежа и изкупуване от топлопреносното предприятие на произведената от друг производител топлинна енергия.
  - Използването на топлинната енергия произведена в ТЕЦ от абсорбционни чилъри за покриване на охладителния товар през летен период за големи потребители.
  - Намаляване на общата необходима топлина за отопление, която в този случай ще се получи чрез прилагане на мерки за повишаване на енергийната ефективност на сградите.
  - В бъдещото интегрирано планиране е важно да се предвиди съчетаното използване на ВЕИ , което ще има добър екологичен и икономически ефект.
  - В новите и съществуващите сгради за обществено обслужване, в които се извършват реконструкция, основно обновяване, основен ремонт или преустройство, да се спазват стандартите за сгради с ниско потребление на енергия или покривите на тези сгради да се използват за инсталации за производство на енергия от възобновяеми източници, като най-малко 15% от общото количество топлинна енергия или енергия за охлаждане, необходима за сградата, да бъде произведено от възобновяеми източници.
  - Въвеждане на стимули за ефективност на отоплителни уреди/инсталации, работещи с биомаса; прилагане на облекчените процедури за изграждане на малки енергийни мощности от възобновяеми източници на енергия в бита (30 kW) и малките и средни предприятия.

#### **1.11.5. Газоснабдяване**

Съгласно чл. 39 (1), т. 3 от Закона за енергетиката разпределението на природен газ подлежи на лицензия. Решение № ТПрг-26/20.09.2005г. Държавната комисия по енергийно и водно регулиране определи GRUPPO SOCIETA GAS RIMINI SpA, със седалище и адрес на управление в град Римини, Италия, за лице, спечелило конкурса за определяне на титуляр на лицензия за извършване на дейността „разпределение на природен газ“ на територията на регион „Тракия“, в който е включен гр.Пловдив . По силата на същото решение и при условията на чл.46, ал.4 от Закона за енергетиката,

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публичността се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*

носител на индивидуалната лицензия е „Ситигаз България“ ЕАД. „Ситигаз България“ ЕАД в качеството си на носител на индивидуалната лицензия е оторизирано да извършва дейността си в интерес на обществото и на отделните потребители, като обезпечава сигурността на снабдяването, непрекъснатостта и качеството на природния газ, ефективното използване на горивата и енергията, опазването на околната среда, живота, здравето и собствеността на гражданите.

#### Основни цели на газоснабдяването:

- Газоснабдяване във времето на промишлени консуматори, включително и на отдалечените по местоположение така, че да се получи цена гарантираща значителни икономии от реализацията на проекта за газоснабдяване.
- Газоснабдяване във времето на обществени-административни обекти, включително и на отдалечените по такъв начин, че да се получи цена, гарантираща икономии от реализацията на проекта.
- Газоснабдяване във времето на минимум 50% от битовия сектор, гарантирано от регулируемите цени на газа за бита. Предвиждане на необходимия резерв от газ в капацитета на мрежите, отчитащ развитието на гр. Пловдив и структурното положение на консумацията.
- Предвиждане на резерв за присъединяване на нови предприятия на зелено в така нужните нови икономически зони в региона.

#### Съществуваща газоразпределителна мрежа

В изпълнение на лицензията „Ситигаз България“ ЕАД стартира изграждането на газоразпределителна мрежа на гр. Пловдив през 2006 год. Захранването с природен газ на община Пловдив се осъществява от съществуващите ГРС-Пловдив юг, ГРС-Пловдив УОС, АГРС-Пловдив север. Към настоящия момент са изградени следните главни газопроводни клонове от ГРМ-Пловдив:

- От ГРС – Пловдив ЮГ за захранване с природен газ на югоизточната част на града тръгват два газопровода с диаметър 400 x 36,4 mm. Двата газопровода се движат успоредно на бул. „Асеновградско шосе“ и достигайки до урбанизираната територия се разделят. Първият тръбопровод тръгва в западна посока и навлиза по бул. „Кукленско шосе“ в квартал „Христо Ботев“ като захранва, чрез отклонения промишлени, обществени и битови консуматори. Трасето на втория газопроводен клон се насочва в североизточна посока, пресича ЖП линиите за с. Крумово и ЖК „Тракия“, като продължава по бул. „Менделеев“, бул. „Източен“ и се включва в пръстена, захранващ централната градска част.
- От АГРС – Пловдив СЕВЕР за захранване на промишлените и обществено административни консуматори, намиращи се на север от р. Марица е изграден газопровод с диаметър 315 x 28.7 mm от PE100 - SDR11. Достигайки „Карловско шосе“ от газопровода е изградено отклонение с диаметър 110x10.0 mm за захранване с природен газ на „Бултекс“ ООД, „Автомотор корпорация“ АД, „Булвария“ АД, „Рефан“ и др. намиращи се в община Марица. Основният тръбопровод тръгва в южна посока и навлиза в гр. Пловдив. След навлизане в чертите на град Пловдив се оформят два основни клона на запад и изток, захранващи всички потенциални консуматори на природен газ.

На базата на одобрената план-схема за газоснабдяване на гр. Пловдив лицензианта изгражда газопроводи с работно налягане 0,5MPa полиетилен висока плътност, както следва :

- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 400 x 36.4 mm - 15 526 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 315 x 28.7 mm - 1 466 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 250 x 22.8 mm - 1 151 m'

- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 200 x 18.2 mm - 4 844 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 160 x 14.6 mm - 4 347 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 125 x 11.4 mm - 5 863 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 110 x 10.0 mm - 13 546 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 90 x 8.2 mm - 27 129 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 63 x 5.8 mm - 34 763 m'
- от тръби (PE100 ; SDR 11) с диаметър 32 x 3.0 mm - 34 645 m'

Към настоящия момент са изградени около 97 км от разпределителната мрежа на гр. Пловдив.

#### **Съществуващи газопроводи пряко присъединени към мрежата на „Булгаргаз“**

На територията на общината има съществуващи газопроводи, захранващи с природен газ потребители пряко присъединени към мрежата на „Булгаргаз“ АД. От АГРС-Пловдив север са захранени – „Дружба“ АД, „ТЕЦ – Север“ собственост на „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД, „Екоавтотранс“ ООД, „Ален мак“ АД, „Марицатекс“ АД, „Дунапак-Родина“ АД, „Векта“ ООД, „Юрий Гагарин“ АД, „Димитър Маджаров“ ЕООД. От ГРС-Пловдив УОС е захранено учебното опитно стопанство на ВСИ – Пловдив, а от ГРС - Пловдив юг - „ОЦ – Юг“ собственост на „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД. Присъединителните газопроводи са с различни диаметри в зависимост от консумацията на конкретния потребител с работно налягане 0,5МРа.

През 2011 год „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД изгради нов стоманен газопровод от АГРС-Пловдив север до площадката на „ТЕЦ – Север“ с диаметър DN 300 с работно налягане 5,5МРа за нуждите на нова когенерационна централа.

#### **Идентифициране на територии от града с проблеми и потенциали за развитие на газоразпределителната мрежа**

##### **Проблемни територии**

Недостатъчната изграденост на газоразпределителната мрежа лишава битовия, обществено-административния сектор и промишлеността да ползват услугата на газоразпределителното дружество в отделни части на гр. Пловдив. Това е целия район „Тракия“ /с малки изключения по неговата периферия/, целия район „Източен“, частично в районите „Централен“, „Западен“ и в голямата част на район „Северен“. Район „Северен“ и ЖК „Тракия“ са обхванати от топлофикация.

Проблемни територии за газификация са жилищните зони населени с ромски малцинствени групи в кв. „Столипиново“, „Шекер“ махала в кв. „Тодор Каблешков“, и „Хаджи Хасан“ махала.

##### **Територии с потенциал за развитие**

Територии в гр. Пловдив с потенциал за развитие на газоразпределителната мрежа са:

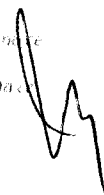
- Териториите в кв. „Гладно поле“ в ЖК „Тракия“;
- Неусвоени терени, на север от бул. „Санкт Петербург“;
- Терени с реализирано строителство на юг от бул. „Цариградско шосе“;
- Поземлени имоти на МО /терени за специални нужди/;
- Поземлени имоти в район „Южен“
- Терени в Източна индустриална зона;
- Поземлени имоти в централна градска част

- Поземлени имоти в район „Южен“
- Поземлени имоти в район „Централен“
- Поземлени имоти в район „Западен“
- Терени на юг и север от Пазарджишко шосе – ПУП „ПУ П. Хилендарски“ и ПУП „Марица-север“;
- Терени на изток и запад от Голямоконарско шосе;
- кв. „Хр. Смирненски 3“, кв. „Смирненски 4 и контактни зони“ и жк „Прослав“
- Терени на запад от бул. Коматевско шосе“ – ПУП „Модър“
- Новоизграждащите се устройствени зони в южната част на гр.Пловдив – ПУП „Остромила - Беломорски“

### **Изводи и препоръки**

#### **Силни страни**

- Газоснабдяването е екологична и икономична форма за отопление, и за доставка на природен газ за технологични нужди.
- Цените за природен газ са държавно регулируеми от Държавната агенция за енергийно и водно регулиране.
- Газоснабдяването е равностоен конкурент на централизираното топлоснабдяване и на отоплението с електрическа енергия.
- Газоснабдяването е способ за спестяване на първична енергия чрез заместване на електрическата енергия, дизеловото гориво и твърдите горива за отопление и подготовка на битова гореща вода. Битовата газификация ще допринесе за трикратно спестяване на първична енергия чрез заместване електрическа енергия с природен газ.
- Газоснабдяването е способ за решаване на дългогодишен проблем в гр.Пловдив със замърсяването с ФПЧ10. Битовото отопление е един от основните фактори на замърсяване на въздуха с фини прахови частици. Масовото използване на твърди горива в битовия сектор води до тревожно завишаване нивата на ФПЧ10, серни окиси, прах и сажди през зимните месеци.
- Газоразпределителното дружество „Ситигаз България“ ЕАД следва собствената си маркетингова политика, но инвестициите, които влага в разширяване на газоразпределителната мрежа, и подобряване на клиентското обслужване имат значение за повишаване качеството на жизнената среда.
- Газификацията на промишлените зони /без Източна индустриална зона/ е почти напълно реализирана.
- Газификацията на обществено – административния сектор в районите с изградена газоразпределителна мрежа е на добро ниво.
- Газоразпределителната мрежа е инфраструктура, която позволява на община Пловдив да контролира общите енергийни нужди.
- Газоснабдяването има минимални загуби на енергия при транспортирането.
- Възможност за индивидуално измерване и регулиране на консумацията, т.е. всяко жилище е независимо.
- Спестяване на разходи за топлинно счетоводство.



- Непрекъснатост на подаването и сигурност на доставките.
- Развитие и създаване на нови, екологично съобразни технологии. Газоразпределителните мрежи дават възможност за инсталиране на газови чилъри или малки когенерационни инсталации осигуряващи студ/топлина и ел. енергия.
- Директното превръщане на газа в енергия и висок КПД.
- Подобряване на екологичната обстановка и условията на живот.

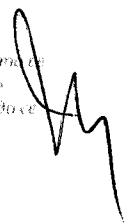
#### **Слаби страни**

- Битовата газификация в гр. Пловдив все още е много слабо развита. Обуславя се от големите инвестиции /закупуване на котел, изграждане на вътрешна отоплителна инсталация/, които собствениците на жилища следва да направят.
- Голяма част от газифицираните райони са в режим на комплексно жилищно застрояване, което предполага съгласието за газифициране на сградата на поне 2/3 от собствениците ѝ. Това е реална пречка пред битовата газификация.
- Сближаване на цените на природната газ и цените на електрическата енергия за домакинствата е реална предпоставка за нежеланието на битовите абонати да газифицират жилищата си. Във връзка с определените нови цени за електрическа енергия от 2012 год. от ДКВЕР и тенденцията за нарастване в следващите години на същите, отоплението с електро енергия ще бъде преосмислено от потребителите.
- Покачване цените на природната газ на международните пазари, пряко влияе на решенията на потребителите за инвестиране в газови уреди и използването на газификацията за отопление, подготовка на топла вода и приготвяне на храна.

#### **Препоръки:**

За повишаване качеството на жизнената среда е от съществено значение изпълнението на:

- Продължаване изграждането на газоразпределителната мрежа, като същата да дава генерално решение на трасетата, като отразява съществуващото положение и потенциала на консумация на природна газ със съответните диаметри. Съгласно одобрената план-схема за газоснабдяване на гр. Пловдив от ГРС – Пловдив УОС успоредно на бул. "Цариградско шосе" до навлизането в града следва да се изгради разпределителен газопровод DN 500 от стомана. След 1370 m тръбата се редуцира в диаметър 400 x 36.4 mm от PE100 - SDR. По улиците "Ландос", "Плама", "Прохлада", бул. "Освобождение" и "6-ти септември" от нея са предвидени отклонения за захранване на консуматорите. Достига до бул. "Източен" и се включва в пръстена, от който са предвидени отклонения за захранване на потребителите в централната градска част.
- Предвиждане на необходимия резерв от топлинна енергия в капацитета на мрежите, отчитащ развитието на гр. Пловдив.
- Газоснабдяване във времето на желаещите промишлени, обществено-административни клиенти, включително и на отдалечените по местоположение така, че да се получи цена гарантираща значителни икономии от реализацията на проектите.
- Газоснабдяване във времето на минимум 50% от битовия сектор.
- Отчитане на нови технологии - Въвеждането на нови технологии води до намаляване на специфичната консумация на природен газ за 1 kw/h. Енергийната ефективност е основен способ в развитието на енергийното стопанство на страната, респективно на гр. Пловдив, а именно:





- Използването на кондензационни котли в бита, които повишават коефициента на полезно действие на 107 - 109%, отнесен към долната топлина на изгаряне;
- Използването на комбинирани цикли за производство на топлина и ел.енергия;
- Ползването на т.нар. горивни системи за директно преобразуване на енергията на газа в топлинна и ел. енергия;
- Използването на различни газови технологии за отопление, инфрачервени и бели отоплители, газови въздухонагреватели;
- Намаляване на общата необходима топлина за отопление, която в този случай ще се получи чрез реконструкция на сградите;
- Въвеждане на нови технологии в промишлеността /печи, сушилни, технологични процеси;

### **1.12. Влияние върху градското развитие на големи инфраструктурни проекти с регионално и национално значение, предвидени за реализация на територията на общината.**

#### **1.12.1. Големи инфраструктурни проекти с регионално и национално значение във ВиК сектора**

Два са основните инфраструктурни проекта, които ще определят развитието на ВиК сектора през следващите години:

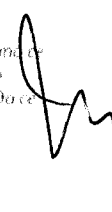
1. През 2011 год. е изготвен проект за „Техническа помощ за подготовка на интегриран воден проект на гр. Пловдив“/ EuropeAid/124488/D/SV/BG/. През 2012 год. същият е одобрен от Управляващия орган МОСВ

За част Водоснабдяване, целите в проекта са резюмирани както следва:

- Намаляване на водните загуби от магистралните водопроводи, водоразпределителните мрежи и администрацията: от 64% за 2007г. до 55% за 2010г. и до 40% за 2015г. За последния период 2033г. се приема, че водните загуби ще бъдат намалени до 25%, в съответствие с Европейските директиви 98/83 и българското законодателство;
- Рехабилитация на сондажните кладенци с цел поддържане на водните количества извлечени от тях;
- Подмяна на консумиращи голямо количество електроенергия помпи в Помпените станции при сондажните кладенци за извличане на подземни води, както и електромеханичното оборудване ;
- Нови технологични линии и иновации на ПСПВ „Храбрино“ с цел да поддържа производствения капацитет;
- В дългосрочния инвестиционен план се препоръчва да се осъществи предлагания проект за водоснабдяването на Пловдив от други водоизточници – „Каскада Въча“. Преценката за стойността на проекта е приблизително 140 000 000 евро. Този проект предвижда водоснабдяване на селища от 7 общини и гр.Пловдив от повърхностни води от „Каскада Въча“, строителство на нова ПСПВ, напорни водоеми за гр. Пловдив и връзка с ринговете на града.

За част Канализация, целите в проекта са резюмирани както следва:

- Реконструкция и рехабилитация на съществуващата ПСОВ с цел да се посрещнат изискванията за отстраняване на биогенни елементи. Мястото на заустването на пречистените отпадъчни води в



река Марица е определено като чувствителна зона. Тази дейност е в съответствие с Директива 91/271/ЕС и ще подобри качеството на водата на река Марица.

- Строителство на нова канализационна система за жилищните квартали, които нямат канализация, но са свързани към водопроводната мрежа на града. Това действие ще доведе до избягване на замърсяването на подземните води и ще намали до минимум риска за човешкото здраве.
- Строителство на нов главен колектор в южната част на града с цел нови квартали да се свържат към ПСОВ и да се облекчи съществуващата канализационна система в центъра на града
- Реконструкция и рехабилитация на съществуващи канализационни колектори с недостатъчен хидравличен капацитет.
- Реконструкция и рехабилитация на канализационни колектори с голяма инфилтрация. Това действие ще рефлектира върху установяването на стабилен режим на работа на ПСОВ и ще намали експлоатационните разходи за пречистване на разредените отпадъчни води.

*Проект за водоснабдяване на гр. Пловдив и прилежащите общини от каскада „Въча“.*

През 2008 год. е изготвено прединвестиционно проучване, а през 2009 год. е възложена идейната фаза на проекта. Възложител е МРРБ. Предстои одобряване и възлагане на техническия проект на този обект. Чрез него ще се захранят с питейна вода гр. Пловдив и прилежащите по трасето 5 общини с общо 750 000 души население. Предвидена е следната схема:

- Водовземане от каскада “Доспат - Въча” и довеждаща деривация до площадката на дневния изравнител.
- Дневен изравнител.
- Пречиствателна станция за питейни води (ПСПВ).
- Гравитачен водопровод от ПСПВ до площадката на напорният резервоар на гр. Пловдив.
- Напорен резервоар на гр. Пловдив и водопроводна връзка с съществуващата разпределителна мрежа на града.

За да може водопроводната мрежа да изпълнява своето предназначение и в бъдеще, е необходимо да се предвиди допълнително мощен магистрален водопроводен пръстен по основното направление на движението на водата, идваща от каскада „Въча“. По този начин ще се подсигури пръстенът да поеме голямото количество вода от бъдещите водоеми на града и равномерно да я разпредели по магистралната водопроводна мрежа. Трасето на магистралният пръстен е избрано така, че да осигури транзитно довеждане на водата до най отдалечените квартали с необходимия свободен напор за 8 (осем) етажна застрройка на цялата територия на града. Общата дължина на магистралният пръстен е 23 225 м. и минава по следните улици: бул. “Ал.Стамболийски”, ул. “Модър”, бул. “Царевец”, “Пещерско шосе”, бул. “Копривщица”, пресича р. “Марица”, ул. “Петър Шилев”, бул. “Северен”, бул. “България”, пресича р. “Марица”, ул. “Прохлада”, бул. “Освобождение”, ул. “Княз Борис I”, ул. “Цар Симеон”. Магистралният пръстен е предвиден да бъде изграден с чугунени тръби с диаметри - Ф1400 мм; Ф1200 мм и Ф 1000 мм.

#### **1.12.2. Други значими проекти**

В момента, в изпълнение на програмата за управление, общинското ръководство изпълнява два големи проекта по направление високо спортно майсторство: многофункционална зала – спортно съоръжение колодрум и спортно съоръжение дублиращ канал на олимпийски гребен канал. Други проекти, които спомагат за постигане на визията на ОПР и ОУП Пловдив, освен тези два, няма.

Подготвя се проект за реконструкция на Царсиомеонова градина за кандидатстване по схема „Зелена и достъпна градска среда“. Друг проект е укрепване на дигите на р. Марица по схема „Подобряване на физическата среда и превенция на риска“.

**1.13. Инвентаризация на актуални проектни идеи, разработени проекти, вкл. такива получили финансиране или реализирани в последно време.**

От инвентаризацията на наличните на територията на Община Пловдив проекти, планове и проектни идеи обобщаваме няколко основни тенденции:

Липса на общ регистър на планове, проекти и идеи, които са в наличност на територията на Общината. Липса на място – „обедняваща кутия“, където да се събират полезни идеи на гражданското общество, които не са инициатива само на общинската администрация. Преглеждайки инвентаризираните обекти по теми забелязваме че те са изключително секторни, не се характеризират с допълняемост, не са замислени като система от последователно, интегрирано въздействие и нямат йерархична връзка. Проектите са поръчвани от различни нива: държавно възлагане на ниво министерства и на ниво Област Пловдив; общинско възлагане на ниво централно управление и до 2011г. на ниво административен район. Проектите са дребномащабни в по-голямата си част и повече се говори за ремонти, енергийни обследвания и подготовка за кандидатстване по фонд „Козлудуй“. Двата големи проекта, които ще се случат на територията на Община Пловдив са Интегриран градски транспорт и Интегриран воден проект, чието изпълнение ще съвпадне във времето с изпълнението на ИПГВР 2020; тези два проекта ще повлияят върху планираните мерки на Интегрирания план. В новата общинска структура се създава ОП „Европейско политики и сътрудничество“, което е ключово звено за изпълнение на наредените мерки и създаването на проектна готовност на различните общински дирекции за кандидатстване по специализираните оперативни програми и усвояване средства от различни фондове и източници. Общината има воля и проявява усилия за прилагане на меки мерки, като залог за бъдещия успех. Общината проявява усилия и търси партньори за участие в Международни проекти. Липсата към момента на закон за ПЧП и правилник за приложението му (очаква се неговото изготвяне) не дава стабилност на Общинското намерение да използва всички финансови ресурси JESSICA и JEREMIE.

Положителна оценка получава работата на общината за подготовка на планови задания за големи градски части с цел обезпечаване на инвестиционната инициатива, като например ПУП на територията около гара „Филипово“, ПУП на ж.к. „Тракия“, ПУП на ЦГЧ, но тези ПУП-ове се разпростират върху големи територии и не се концентрират върху ключови проблеми. В основата на възлагането им е несъответствието на кадастралната карта към регулационните планове и, разбира се, необходимостта от прилагане на ОУП Пловдив и заявките към устройствените зони в плана. Тези ПУП-ове ще допълнят с решения планова обезпеченост и възможност за инвестиции основния план – ИПГВР 2020. Друг принос от общинската инициатива към ИПГВР, са предходните възлагания за линейни транспортни обекти, за които също има изготвени технически задания и предстоят процедури по ЗОП за проектиране и впоследствие изпълнение. С част от линейните обекти се подобряват параметрите на важни пътни участъци от градските тангенти, а други касаят важни техни елементи като преминаване над р. Марица при бул. „Копривщица“ или изграждане на южната тангента до ЖП ареала. Обекти, които също ще допълнят ИПГВР.

В общ план се наблюдава много слаба координираност между различните общински програми и проекти. Програмата от мерки и дейности на Дирекция Екология, например, е изключително прецизно и добре развита, но тя не кореспондира с предвидените от общината мерки по енергийна ефективност.

## 1.14. Осигуреност на територията с действащи устройствени планове/схеми.

### 1.14.1. Устройствово планиране на Пловдив – исторически преглед

След Хиподамовата схема, по която е изграден римският град в подножието на Трихълмието, първият общ градоустройствен план на града е този на Йосиф Шнитер от 1896 г. Той е наложил правоъгълната система върху османски град с площ от 78 ха и перспективно население от 65 хиляди души. През 1943 г. е завършен и одобрен планът на проф. Х. Янсен, който предвижда в срок от 50 години населението на града да нарасне на 250 хил. ч. и обхваща всички площи в границите на землището – 8900 ха. В новите политически и социално-икономически условия след Втората световна война, през 1945 г. на колектив, оглавен от арх. Калин Бояджиев е възложено да ревизира плана на проф. Янсен. Одобреният през 1947 и актуализиран през 1951 г. ревизиран план, обаче не изменя, а допълва и изяснява генералното решение на предходния план, като стабилизира ортогоналната схема на главната улична мрежа и я допълва с „кръста“, формиран от ул. „Гладстон“ – бул. Княгиня Мария Луиза“ и бул. „Цар Борис III Обединител“. Той съдържа и предложение за първите конкретни територии за производствени зони. През 1968 г. е одобрен нов Общ градоустройствен план на Пловдив, дело на колектив под ръководството на арх. Иван Попов. Той предвижда развитие на тангенциално-правоъгълна комуникационна система; окончателно формиране развитие на производствените зони; усвояването на нови жилищни терени извън традиционния град; почти удвояване на населението. За първи път проблемите на града се решават във връзка със зоната му на влияние. В периода 1981-1985 г. колектив с ръководител арх. Антоанета Топалова разработва нов Общ градоустройствен план, който предвижда развитие на зони за обитаване извън градската черта - в подножието на Родопите. Планът, обаче не е одобрен, поради настъпилите в страната политически промени. След близо 20-годишно изчакване през 2007 г. Пловдив получава нов Общ градоустройствен план, който е действащата в момента основа за развитието и устройството му. Той е дело на колектив на „Сити-план“ ООД с ръководител арх. Славей Гълъбов. Всички изброени общи градоустройствени планове, създадени през годините, са отражение на социално-икономическите и политическите условия през съответните периоди и всеки от тях, доколкото предвижданията му са били реализирани, е дал своето отражение върху състоянието на градската среда, такова, каквото то е днес.



### 1.14.2. Действащи РУС и ОУП

Изработването на ИПГВР-Пловдив е в пряка смислова и информационна зависимост от два основни за общината документа – ОУП (прогноза до 2025) и ОНР 2005-2013, които задават икономическото развитие, териториалното и пространственото развитие на функционалните системи и подсистеми в близки и по-далечни времеви хоризонти. Важен фактор е, че новият ОУП е изработен в условията на действащи подробни устройствени планове. Същевременно, през 2011г. беше приета Районна устройствена схема на пет общини - Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен.

#### ОУП - Пловдив

ОУП - Пловдив е одобрен с решение №375/ 05.09.2007г. на ОС-Пловдив. С това решение се приема установяването на общата структура и преобладаващо предназначение на териториите (жилищни, производствени, за спорт и развлечение, за рекреационни д-ти, озеленени територии, с КИН, смесени централни територии, за обществено обслужване), видът и предназначението на ТИ, опазването на ОС, системата и обектите на КИН. ПУП-ве, влезли в сила до датата на одобряване на ОУП, продължават действието си. При прилагането на плана, конкретизирането на правилата и нормите се решава чрез ПУП-ве, в границите определени от Нар.№7-2004г., освен в случаите на изработени СПН. ОУП-Пловдив съдържа: Текстови и Графичен материал – обяснителни записки и 106 броя схеми, Рамкова програма, Програма за спешни и неотложни действия и Етапна програма. Една особеност на разработката на ОУП е, че планът е свел предвижданията до едно ниво, наречено „устройствен модул“, определен с логични урбанистични граници, в които относително пълно, на „ежедневно ниво“ може да се затвори цикълът „Обитаване-Труд-Отдых и Обслужване“. Това устройство на територията в 91 устройствени модула, съобразени с деленето на града на 6 административни района е предназначено да служи като база за Планови задания при последващите разработки на ПУП-ве. За нуждите на анализите и за привързване на процеса по Избора на зони за въздействие с основните стратегически и планови документи на общината, устройствените модули и придружаващите ги „Заявки за ПУП“ са в основата на проучвателно – аналитичната част - проучвания за състоянието във всичките аспекти на урбанистичния анализ и формираните предложения за зони за въздействие. Отчетени са документите от Анализи част на реализацията и прилагането на ОУП-Пловдив 2007г и Задание за изменение на ОУП - 2011г. Устройствовите модули с техният териториален обхват и с характеристиките на съдържащите се устройствени зони ще бъдат в основата и са задължителни за съобразяване при избора на зони за въздействие, като стабилизирани териториални, пространствени и функционално обмислени измерения на развитието на отделните градски единици. Те ще бъдат съобразени и при дейност 12 от изпълнението на ИПГВР, а именно изработване на Планови задания и изработване на ПУП-ове в границите на зоните за въздействие.

#### Взаимовръзка РУС - ОУП

През 2010 г. беше изготвена и приета РУС за общините Пловдив, Куклен, Марица, Родопи, Садово. Като документ от по-високо йерархично ниво, нейните постановки относно социално-икономическото и пространствено развитие на общата територия и рестрикциите (в съответствие със световни и европейски договорености) по отношение опазване на земеделските земи, са задължителни за прилагане в ОУП-Пловдив. РУС дава териториално и пространствено измерение на местото на гр. Пловдив и значението му за развитието на областта и в частност на агломерационния ареал. С РУС се доказва значението на взаимната допълняемост на ресурси, цели и приоритети, териториалния обхват: Пловдив и най-близките пряко териториално граничещи общини, конкретизира изследването относно значението на Пловдив, като център от национално, регионално и агломерационно значение за развитието на транспортна, науката, образованието, за стабилизиране на демографията, на региона с богата история и култура. Чрез РУС се извеждат приоритетите за всяка засегната община и се създават взаимовръзки за допълняемост на ресурсите и икономическо изгодно сътрудническо между съседните общини. Общите граници, общата

техническа инфраструктура, демографските характеристики, икономическото и културното развитие определят Пловдив като водещ в тази селищна структура и му задават отговорности, които чрез интегрирания план ще намерят конкретно изражение в мерки и обекти със значимост и пряко влияние върху развитието на ареала.

### 1.14.3. Подробни устройствени планове

*По отношение на ОУП от 2007 г.*

По отношение на Общия устройствен план на Пловдив, действащите към момента ПУП са с различна степен на приложимост и години на одобряване, от което ОУП най-общо ги групира в три групи:

*ПУП, които остават в действие без промяна*

Кв. „ВСИ – МО“; Кв. „Университетски“; Кв. „Гео Милев“; Кв. „Отдих и култура – север“; Кв. „Гео Милев – Освобождение“. Към същата категория спадат и ПУП които са напълно реализирани, не се нуждаят от нови планове, а само от реструктуриране с цел допълване с обекти на социалната инфраструктура, зеленината и осигуряване на места за паркиране. Евентуалното възлагане на ПУП-ве може до бъде свързано основно с новата КК на Пловдив в сила от 2009 г.: „Трета градска част“; Кв. „Каменица 1 и 2“; Кв. „Първи май“; Кв. „Младежки хълм“; Кв. „Велбъжд“; Кв. „Триъгълника“; Кв. „Втора градска част“; Кв. „Централна градска част – нов“; Кв. „Захарна фабрика“; Кв. „Победа – Марица“; Кв. „Пета градска част“; Кв. „Северно от панаира“ („Гагарин“); Кв. „Хр. Смирненски“; Кв. „Хр. Смирненски 1“ и Кв. „Хр. Смирненски 2“

*ПУП, нуждаещи се от актуализация в отделни части:*

Кв. „Изгрев“; ЖК „Тракия“ – жил. група А-13; ЖК „Тракия“ – жил. група А-9; ЖК „Тракия“ – жил. група А-7 и 8 ЖК „Тракия“ – жил. група А-4, 5; ЖК „Тракия“ жил. група А-12; ЖК „Тракия“ – жил. група А-1, 2; „Първа градска част“; Кв. „Христо Ботев – север“; Кв. „Македония“; ЖК „Южен“; ЖК „Кишинев“ (част); Кв. Прослав; Кв. Коматево; Кв. „Волга – Д. Николаев“; Кв. „Остромила – Беломорски“; Кв. „Вилова зона“; Кв. „Гладно поле“; Кв. „Дружба“; „Пети микро-район“; „Първа градска част – юг“;

*ПУП за отмяна и изработване на нови:*

„Кв. Христо Ботев – юг“; Кв. „Въстанически – север“; Кв. „Въстанически – юг“; Централна градска част (1982 г.); ПУ „Паисий Хилендарски“ (1977 г.); Кв. „Тодор Каблешков“; Кв. „Артерия Аерогара“; Кв. „Прослав – контактни територии“

Таблица 19: Списък на предоставените ПУП

№	Подробен устройствен план	Заповед № / дата
1.	ЖК „Изгрев“	ИК – 339/ 05.02.1990
2.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-13	ИК -1501/16.10.1986
3.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-9	545/31.07.1974
4.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-7 и 8	208/29.07.1977
5.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-10 и 11	1343/29.08.1977
6.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-4, 5 и 6	1364/ 30.08.1977
7.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-12	328/ 18.04.1985
8.	ЖР „Тракия“ жил. Група А-1, 2 и 3	982/ 24.03.1979
9.	ВСИ – МО	ОА – 1226/23.07.1999
10.	Кв. „Университетски“	ОА – 1105/13.07.1992
11.	Първа градска част - Север	ОА – 1739/07.09.1993
12.	Първа градска част - Юг	ОА – 1022/01.06.1994
13.	Трета градска част	617/21.06.1984
14.	Кв. „Каменица“	1571/23.11.1985

Този документ е създаден в рамките на проект „Изготвяне на Използван план за град на източноевропейско развитие на Пловдив, който се изпълнява с финансово съдействие на ОПР 2007-2013 г. и е финансиран от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие. Създаването на този документ е в рамките на проект, който се носи от община Пловдив и финансира от своята бюджетна сметка. Директор на общинската администрация е отговорен за предоставяне на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПР.

15.	Кв. „Каменица“ 1 и 2	198/19.07.1976
16.	Кв. „Христо Ботев – север“	1043/15.11.1984
17.	Кв. „Христо Ботев – юг“	1043/15.11.1984
18.	Кв. „Въстанически – север“	450/15.06.1981
19.	Кв. „Въстанически – юг“	450/15.06.1981
20.	Кв. „Македония“	ОА – 2572/22.12.1993
21.	ЖК „Южен“	184/12.03.1981
22.	ЖК „Кишинев“	ИК – 2319/09.10.1981
23.	ЖК „Кишинев“	782/13.10.1981
24.	Кв. „Прослав“	Решение 439 пр.16 на ОбС
25.	Кв. Коматеево	115/02.03.1973
26.	Кв „Първи май“	92/17.04.1965
27.	Кв. „Младежки хълм“	ОА – 1382/16.17.1993
28.	Кв. „Хълм на Освободителите“	22/03.02.1977 г.???
29.	Кв. „Велбъжд“	ИК – 920/19.07.1981
30.	Кв. „Триъгълника“	220/03.03.1980
31.	К-с „Гео Милев“	405/20.05.1985
32.	Втора Градска част	ОА – 1381/16.07.1993
33.	ЖК „Волга“ – ул. „ген.Д. Николаев“	1673/18.08.1988
34.	ЦГЧ	1155/29.11.1982
35.	ЦГЧ – нов	ОА – 321/28.02.1994
36.	ПУ „П.Хиленсарски“	344/08.09.1977
37.	Кв. „Т. Каблешков“	1522/21.08.1988
38.	Кв. „Захарна фабрика“	130/25.02.1960
39.	Кв. „Победа – Марица“	1057/20.11.1984
40.	Пета градска част	ОА – 424/17.03.1994
41.	Пета градска част	1604/15.06.1969 г.
42.	Артерия - Аерогара	100/02.02.1979
43.	ЖК „Хаджи Димитър“	634/02.04.1987
44.	Кв. „Северно от панаира“	148/11.05.1968
45.	Кв. „Отдых и култура – север“ (ЖК „Марица - Север“)	Реш. 391, пр.28/14.10.2010г.
46.	Кв. „Остромила - Беломорски	Реш.419, пр.30/04.11.2010 г.
47.	Хълм на младежта	1653/25.12.1987 г.
48.	Кв. „Прослав – контактни територии“, „Смирненски IV“	Реш. 469, пр.33/16.12.10 г.
49.	ПУ „Паисий Хиленсарски“ – разширение	
50.	Кв. „Гео Милев – Освобождение“	Реш.172, пр.8/11.5.07 г.
51.	ПУП – „Гладно поле“	
52.	Кв. „Дружба- Столипиново“	ОА-1738/07.09.1993 г.
53.	Кв. „Хр. Смирненски“	239/26.04.1971 г.

54.	Кв. „Хр. Смирненски- 2”	392/23.05.1973 г.
55.	Кв. „Христо Смирненски - 1”	289/16.02.1967 г.
56.	Кв. „Пети микрорайон”	81/15.02.1971 г.
57.	Пета градска част	1604/15.06.1969 г.
58.	Кв. „Христо Смирненски III”	В процедура
59.	ЮИИЗ	
60.	ЮИЗ (СМФ-юг)	1044/15.11.1984 г
61.	ИИЗ	675/14.07.1982 г.
62.	Бейкър	523/30.06.1973 г.
63.	ЖК”Тракия” - I и II част	
64.	Кв. „Модър”	Реш.292, пр.14/02.08.12 г.
65.	Бяла зона	Реш.ОА-1585/24.10.1995 г.
66.	ЖК”Отдих и култура”	Реш.65, пр. 8/14.4.2005г.
67.	Кв. „Зеленчукова борса”	Зап.46/21.02.1968 г.
68.	Кв. „Русин махала”	92/17.04.1965 г.
69.	Спортен комплекс „Отдих и култура”	ОА-2298/ 14.12.2001 г.
70.	СИЗ	57/03.02.1973 г.
71.	Кв.”Хармани и айгъри”	425/26.09.1965 г.
72.	Многофункционална зона „Изток”	Реш.498,пр.7/27.03.2008 г.
73.	Кв.”Ландос”	ИК-408/04.9.1986 г.
74.	Централна гара	Без ПУП
75.	„Международен мострен панаир „	ОА-568/ 30.03.2001 г.

**Забележка:** Части от цитираните по-горе регулационни планове са претърпели значими промени в следствие множество единични изменения на ПУП за отделни имоти или УПИ. Източник: Община Пловдив

Към днешна дата - 30 август 2012г. община Пловдив дава следната *справка* относно възложени и в процедура подробни планове на големи градски части .

1. ПУП – План за улична регулация с устройствени зони „Жилищен парк Марица Север”, гр. Пловдив – приет с Решение №391/п/, взето с протокол №28 от 14.10.2010г. на Общински Съвет Пловдив и обявен в ДВ. Планът е в сила извън обхвата на постъпили възражения.
2. ПУП – План за регулация и застрояване „Кв. Остромила – кв.Беломорски”, гр. Пловдив – приет с Решение №419 , взето с протокол №30 от 04.11.2010г. на Общински Съвет Пловдив и обявен в ДВ. Планът е в сила извън обхвата на постъпили възражения.
3. ПУП – План за регулация и застрояване „кв.Смирненски IV”, гр. Пловдив – приет е Решение №469 , взето с протокол №33 от 16.12.2010г. на Общински Съвет Пловдив и е обявен в ДВ. Планът е в сила извън обхвата на постъпили възражения.
4. ПУП – План за регулация и застрояване „Модър”, гр. Пловдив – приет с Решение №292 , взето с протокол №14 от 02.08.2012г. на Общински Съвет Пловдив и изпратен за обявяване в ДВ. Планът влиза в сила след обявяването при условията на чл.132 от ЗУТ.



5. ПУП – План за улична регулация с устройствени зони „Кв.Смирненски III“, гр. Пловдив – окончателния проект е съобщен, гледани възражения на ЕСУТ. След отстраняване на приетите възражения от проектанта предстои повторно съобщаване за частта от плана, за която има корекции по приети възражения.
6. ПУП – План за улична регулация с устройствени зони „Смесена многофункционална Зона Юг“, гр. Пловдив – подписан е договор за изпълнение .
7. ПУП-ПРЗ на защитена територия „Данов хълм“ – С протокол №32 т.8 от 22.08.2012г. на ЕСУТ е приет предварителен проект. Изработване на окончателен проект – в сроковете по договор за възлагане.

Описаните по-горе ПУП-ве са с териториален обхват, определен и обусловен от предходен ОУП-68 г. на Пловдив, от времето на държавното планиране и градското му екстензивно развитие.

С ОУП-Пловдив от 2007г. се въвежда понятието „устройствен модул“ с териториален обхват определен по друг принцип - условно затворени единици за труд, обитаване и обществено обслужване. Предстои възлагане на нови ПУП за териториалното отлагане на ОУП, поради несъответствие на регулационните граници към новата КК на Пловдив от 2009 г. В процес на изработка са транспортни проекти, които неминуемо също ще предизвикат частични изменение в ПУП-ве с по-широк обхват.

#### 1.14.4. За целите на ИПГВР

Целите на ИПГВР налагат въвеждане на нови критерии за необходимост от изработване и териториален обхват на нов или извършване на частично изменение на ПУП - за територия, предмет на Плана. Територията ще бъде оценена именно от гледна точка: *за нуждите на плана*, за получаване на максимален ефект от съвместното въздействие на различни фактори и политики.

Прави впечатление, че проблемни за града зони заемат терени от няколко градски части, които по смисъла на изследването в ОУП са обезпечени с ПУП-ве, оставащи без промяна (това се отнася и с бъдещо планиране средствата в общинския бюджет). С ИПГВР, ще се изготвят ПУП-ве именно на такива проблемни територии, подходящи за интегрирано въздействие за които решените проблеми ще имат мултиплициран и синергичен ефект.

### 1.15. Инвентаризация на действащи документи със стратегически характер

#### 1.15.1. Наднационални документи

##### Стратегия „Европа 2020“

Визията на Стратегията „Европа 2020“ *да превърнем Европейския съюз в интелигентна, устойчива и приобщаваща икономика с високи равнища на заетост, производителност и социално сближаване*, стъпва на следните три приоритета за развитие:

- **Интелигентен растеж:** изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации;
- **Устойчив растеж:** насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите;
- **Приобщаващ растеж:** стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която да доведе до социално и териториално сближаване.

В обхвата на тези три приоритета са очертани пет водещи цели:

- Заетост за 75 % от хората на възраст 20 - 64 г.;
- Инвестиции в научноизследователска и развойна дейност - 3 % от БВП на ЕС;

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата поддръжка на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публицитатата се носи от община Пловдив и при такива обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

- Постигане на целите „20/20/20“ по отношение на климата и енергията:
  - 20% намаляване на вредните емисии;
  - 20% възобновяеми източници на енергия;
  - 20% по-малко загуби на енергия (енергийна ефективност)
- Дял на преждевременно напусналите училище под 10 %; дял на младото поколение с висше образование от най-малко 40 %;
- Намаление на застрашените от бедност с 20 млн.

За да отговори на целите, поставени в стратегията на ЕС „Европа 2020“ българското правителство определи националните цели за изпълнението ѝ. Те са:

- Повишаване до 76% заетостта на жените и мъжете на възраст от 20-64 години;
- Увеличаване равнището на комбинираните (публични и частни) инвестиции в областта на научноизследователската и развойна дейност в рамките от 1.4% до 2% от БВП;
- Намаляване емисиите на парникови газове с 20%, в сравнение с нивата от 1990 г. и увеличаване до 16% дела на енергията от възобновяеми източници в брутното крайно потребление на енергия; подобряването на енергийната ефективност приблизително с 25% и намаляването с 50% на енергийната интензивност на БВП до 2020 година;
- Сnižаване под 11% на дела на преждевременно напусналите училище и увеличаване до 36% на дела на лицата на възраст от 30 до 34 години със завършено висше или равностойно на висше образование.

#### **Териториалния дневен ред на Европейския съюз 2020<sup>5</sup>**

„Териториалният дневен ред на ЕС 2020“, отстоява позицията, че интегрираният подход при планиране развитието на европейските градове е най-добре отговарящия на пространствената и социално-икономическата реалност в тях инструмент за планиране. Първоначално развит в устройствената реалност на Северозападна Европа, този подход към процеса на планиране постепенно се налага като предпочитан модел и за държавите от европейския юг и изток. Основната причина за това е, че интегрираният подход работи особено добре в градския контекст и комплексната природа на проблемите с които европейските градове се сблъскват. ТДР ЕС 2020 разглежда базирания на зони подход като изключително значим инструмент при стремежът към териториална кохезия. Според философията на ТДР ЕС 2020, при базирания на зони подход се насърчават и подпомагат отделни части от дадена територия (зони за въздействие), които на база на задълбочен анализ, се определят като такива със сериозни проблеми и потенциал за развитие. Отстоява се позицията, че техният просперитет би оказал положително влияние върху цялата територия, а фокусът на средства е гаранция за мултиплициране на положителния ефект от интервенциите.

#### **Лайпцигската харта за устойчивите европейски градове<sup>6</sup>**

Разбирането и прилагането на политиката за интегрирано развитие на градските райони съответства на ангажимента, поет от министрите, отговарящи за развитието на градските райони и териториална кохезия, на неформалната им среща в Лайпциг на 24 и 25 май 2007 година. В приетия там документ „Лайпцигска харта за устойчиви европейски градове“ те се ангажират „да използват

<sup>5</sup> Европейска комисия (2011), „Териториален дневен ред на Европейския съюз 2020“, Брюксел

<sup>6</sup> Неформална среща на министрите, отговарящи за развитието на градските райони и териториална кохезия (2007), „Лайпцигска харта за устойчиви европейски градове“, Лайпциг

инструментариума на интегрираното развитие на градските райони и свързаното с това управление за прилагането му и за тази цел да създадат необходимата рамка на национално равнище". Според „Лайпцигската харта“ „Политиката за интегрирано развитие на градските райони е процес, при който се координират пространствените, секторни и времеви аспекти на основни области от градската политика.“ Свързаност в пространството означава реализация на набелязаните проекти и действия в т.нар. „зони за въздействие“: обособени структурни единици от градската територия с определено основно функционално предназначение и със сходни характеристики и състояние на физическата среда, основните фондове и социо-демографската структура. Свързаност във времето означава периодизация и синхронизация на изпълнението на отделните проекти и действия в рамките на зоната за въздействие, при съблюдаване приоритетността на потребностите, технологичната логика (последователност) и разполагаемите ресурси. Свързаността на секторите се постига чрез интегрирани интервенции във физическата среда, икономическата, социална и административна структура и екологичната обстановка. С така описаната интегрираност се търси постигне на синергичен ефект, при който резултатът надхвърля в количествен и в качествен аспект границата на очакваните резултати, акумулирани от изпълнението на всяка една дейност поотделно. За постигане на оптимален ефект, е необходимо да се идентифицират заинтересованите страни, респ. партньорства в изпълнението, както и формите на съучастие в прилагането и контрола на определените целеви групи, на общността в границите на зоните за въздействие, както и на цялото население на града и в по-широк териториален обхват.

**„Декларацията от неофициалната среща на министрите в Толедо по въпросите на градското развитие“**

В „Декларацията от неофициалната среща на министрите в Толедо по въпросите на градското развитие“, градското възстановяване е дефинирано като ефективен инструмент за „рециклиране на градската среда“. Това е подход към териториалното развитие на градовете, който има за основна цел да предотврати безконтролната пространствена експанзия на урбанизираните територии. Той се основа на новото използване на вече урбанизираните територии. В много случаи икономическата ефективност на този подход и предимства му пред развитието на града в територии „на зелено“ се крият в преимущественото разположение на тези територии в по-голяма близост до градския център и добрата им инфраструктурна и обслужваща осигуреност.

Според „Декларацията от Толедо“, интегрираният подход към градското развитие се основава на вертикалната, хоризонтална и териториална интеграция между политики и участници в процеса на планиране. Той трябва да бъде многосекторен, развит на много нива, включващ, както и да спомага за пространствената интеграция на урбанизираната територия. Същевременно, сравнително нова тенденция е промяната на отношението към т. нар. „проблемни“ зони, като според „Декларацията от Толедо“:

*„Градските райони в онеправдано положение не трябва да се разглеждат като проблем, а като източник на безграничен човешки талант и физически капитал, чийто потенциал трябва да се отключи, за да може да допринесе за цялостния граждански напредък и за икономическия растеж на града.“*

*(Декларация от Толедо, 2010 г.)*

В „Декларация от Толедо“ интегрираните планове за градско възстановяване са определени като основни оперативни инструменти за реализация на интегрирания подход. Посочена е тяхната специфика на документи, които третират града като цяло и едновременно фиксират ограничените

<sup>7</sup> Испанско председателство на ЕС (2010), „Декларация от неофициалната среща на министрите в Толедо по въпросите на градското развитие“, Толедо

зони за интервенция; диагностицират проблемите и идентифицират възможностите; определят необходимите действия по сектори и това, как те да бъдат организирани и координирани, с оглед постигане на синергия и преодоляване на противоречията помежду им; осигуряват необходимия консенсус между всички „градски актьори“, както и широко обществено участие при изпълнението.

### **1.15.2. Национални стратегически документи**

#### **Национална програма за развитие „България 2020“**

Националната програма за развитие „България 2020“ се стреми да приведе поетите ангажименти от правителството за постигане на споделените цели, заложи в стратегията „Европа 2020“ и националните приоритети, в интегрирана рамка за развитие на България в периода до 2020 г. Програмата предлага многосекторен подход и съдържа в себе си основните постановки на националната политика в различни направления.

Визията предложена в програмата поставя акцент върху *конкурентоспособността на икономиката* и върху *добрите условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация*, които следва да бъдат налични през 2020 г. За основно средство за постигане на такива условия в България е определен *интелигентният, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж*.

В програмата са определени и три основни цели, към които тя следва да се стреми, а именно:

- 1) *Повишаване на жизнения стандарт*, - осигуряване на конкурентноспособно образование, качествена заетост, социално включване, гарантиране на достъпно и качествено здравеопазване;
- 2) *Осигуряване на качествена и здравословна околна среда и на оптимални условия за развитие на икономиката*, чрез изграждане и поддържане на инфраструктура;
- 3) *Повишаване на конкурентоспособността на икономиката* - осигуряване на благоприятна бизнес среда, прилагане на иновативни решения и повишаване на ресурсната ефективност.

За постигане на така идентифицираните три цели са предложени пакети от мерки, насочени в осем основни приоритетни направления:

- 1) *Подобряване на достъпа и повишаване на качеството на образованието, обучението и работната сила*, включително: съвременно и адаптивно образование спрямо нуждите на пазара на труда, качествени и ефективни здравни услуги;
- 2) *Намаляване на бедността и насърчаване на социалното включване*, чрез заетост и за повишаване на доходите, устойчиви, качествени и достъпни междусекторни услуги, устойчивост и адекватност на социалните плащания, пенсионната система, насърчаване на активното стареене, създаване на условия за осигуряване на равнопоставеност на половете и осигуряване на равни възможности за хората с увреждания;
- 3) *Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие и използване на местния потенциал*, чрез активизиране на специфичния потенциал на регионалните и местните икономики, устойчиви форми на туризъм, културните и креативни индустрии, опазване и подобряване на околната среда и адаптиране към промените на климата, развитие капацитета на публичните власти за стратегическо планиране, трансгранично, междурегионално и транснационално сътрудничество, интегрирано устойчиво градско развитие, подобряване свързаността на българските региони, подобряване качеството на живот в селските райони;
- 4) *Развитие на земеделието - осигуряване на хранителна сигурност, производство на продукти с висока добавена стойност при устойчиво управление на природните ресурси*, чрез балансирано секторно и структурно развитие на аграрния отрасъл, модернизиране и

технологично обновяване на стопанствата и инфраструктурата, развитие и ускорено въвеждане на иновации, повишаване на професионалната квалификация и информираността, осигуряване на стабилни и справедливи доходи в селското стопанство, конкурентоспособен рибарски сектор, интегриран подход на контрол по цялата хранителна верига;

- 5) *Подкрепа за развитие на високопроизводителна индустриална база и модерна иновативна инфраструктура, иновативна активност и научни изследвания*, включително развитие на човешкия ресурс за нуждите на иновативните предприятия, изграждане на научна и иновационна инфраструктура, усъвършенстване на нормативна база, повишаване на конкурентоспособността на предприятията, участие на предприятията и научни организации в международни иновационни мрежи;
- 6) *Укрепване на институционалната среда за по-висока ефективност на публичните услуги за гражданите и бизнеса*, чрез подобряване на институционалната среда и администрация на знанието, ориентирана към постигане на резултати и към потребителите;
- 7) *Изграждане на адекватна енергийна инфраструктура, повишаване на ресурсната ефективност и намаляване на енергийната зависимост*, включително енергийна сигурност на страната, потребление на 16% на енергия от възобновяеми източници, създаване на интегриран вътрешен пазар на енергия, повишаване на ефективността на използване на ресурсите;

*Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари*, включително устойчива железопътна и пътна транспортна система и масов обществен транспорт, висока степен на безопасност и сигурност на транспорта, ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето.

#### **Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 – 2022**

НССР е основният документ от системата за планиране на регионалното развитие за периода до 2022 г., и инструментът, чрез който са пренесени в национален план постановките на „Териториалния дневен ред Европа — 2020“. Стратегията предлага териториално фокусирани мерки за ограничаване на засилващите се регионални различия вътре в държавата и едновременно с това сближаване с останалата част от членовете на Европейския съюз.

Дефинираната визия на НССР дава основните постановки на стратегическата част: *„Българските райони – организирани в национално и европейско сътрудничество за постигане на устойчив икономически растеж и заетост, с подобро качество на живота и съхранено природно и културно наследство“*. Желаният резултат се очаква да бъде постигнат чрез многосекторни действия, насочени в един фокус – *сближаване*.

Главната стратегическа цел на регионалната политика също е дефинирана в съответствие с тази постановка: *„Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие с използване на местния потенциал и сближаване на районите в икономически, социален и териториален аспект“*. За постигането на тази цел е необходимо усилията да бъдат фокусирани върху ефективно използване на специфичните регионални потенциали, засилване на конкурентните им предимства и премахване на бариерите за развитието им.

Основавайки се на главната стратегическа цел, НССР поставя и четири конкретни стратегически цели на регионалното развитие в България в периода до 2022 г., които следва да намерят пряко отражение в стратегическата част на Интегрирания план:

- 1) *Икономическо сближаване* - активизиране на специфичния потенциал на регионалните и местните икономики, развитие на устойчиви форми на туризъм, културните и творчески

индустрии, инфраструктурата за опазване на околната среда и повишаване на енергийната ефективност;

2) *Социално сближаване* - подобряване на качеството и осигуряване на широк и свободен достъп до образователни, здравни, социални услуги и до културни ценности и прояви, развитие на научно-изследователските центрове и университети, обвързването им с нуждите на бизнеса и развитие на капацитета на публичната администрация;

3) *Териториално сближаване*, за което трябва да допринесат развитието на трансграничното сътрудничество и развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество;

*Балансирано териториално развитие* - интегрирано устойчиво градско развитие, укрепване на полицентричната мрежа от градове и подобряване на свързаността.

### 1.15.3. Общински планови и стратегически документи

Общинският план за развитие 2007-2013 г. е основния планов документ, планиращ социално-икономическото развитие на общината. Освен този основен документ община Пловдив има разработени и редица други местни стратегически и планови документи:

#### Стратегии

- Общинска стратегия за закрила на детето - Община Пловдив 2009-2011
- Стратегия за младежка политика на Общ. Пловдив за 2010-2012 г.
- Стратегия за развитие на средното образование в община Пловдив 2010-2015 г. и Програма за дейностите през 2010 г.
- Стратегия за превръщане на Пловдив в град на велосипедиста до 2020 г.
- Стратегия за младежка политика на Община Пловдив за периода 2010 -2020 г.
- Стратегия за развитие на социалните услуги в Община Пловдив за периода 2011-2015 г.
- Стратегия за превенция на престъпността на Община Пловдив за 2011-2015 г.
- Стратегия за управление на общинската собственост за срока на мандата, съгласно изискванията на Закона за общинската собственост
- Стратегическа карта за шума за агломерация Пловдив (С План за действие към Стратегическата карта)

#### Програми

- Мандатна програма на Кмета на община Пловдив;
- Годишна програма за управление и разпореждане с общинска собственост.
- Програма „Пловдив за младите” - 2008г.
- Програма на Община Пловдив за закрила на детето за 2012 г.
- Годишна програма за развитие на туризма в Общ. Пловдив за 2012 г.
- Годишната програма на Община Пловдив за управление и разпореждане с имоти-общинска собственост за 2012 г
- Програма за дейността и бюджет за 2012 г. на Фондация 'Пловдив-европейска столица на културата.
- Годишната програма на СОФ за 2012 г

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*

- Програма за развитие на читалищната дейност в Община Пловдив за 2012 г.
- Местната програма 'Превенция и контрол на ХИВ/СПИН и СПИ' за периода 2011-2015 г. за община Пловдив
- Актуализация на Програмата за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Община Пловдив и План за действие обхващащ периода на 2011-2013 г.
- Актуализация на общинска програма за управление на отпадъците на Община Пловдив 2011-2016 г.
- Програма за овладяване популацията на безстопанствените котки на територията на Община Пловдив - 2010 - 2014 г.
- Програма за овладяване популацията на безстопанствените кучета на територията на Община Пловдив - 2010 - 2014 г.
- Приоритетна програма за дейността на ПОГФМСП за 2011 г. (Гаранционен фонд за малки и средни предприятия)
- Програма и бизнес план за подобряване на организацията и управлението на паркирането в Община Пловдив и развитие на 'Общинска охрана' ЕАД' -2010г.
- Програма за енергийна ефективност на Община Пловдив – 2009г.- (отхвърлена)
- Програма за развитие, поддържане и опазване на зелената система на гр. Пловдив

#### **Планове**

- Актуализация на план за действие към програма за опазване на околната среда на територията на Община Пловдив - 2006 - 2014 г.
- План за действие на Областен съвет по наркотични вещества при Община Пловдив;
- Планове за управление на защитените територии „Хълм на Освободителите” , ”Данов хълм” , „Хълм на младежта”

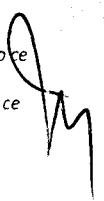
### **1.16. Роля и въздействие на развитието на града в рамките на общината, както и в контекста на съответния район от ниво 2 като цяло.**

#### **1.16.1. Ролята и мястото на град Пловдив в урбанистичното развитие и регионалното планиране:**

Оценките на ролята и мястото на град Пловдив в урбанистичното развитие и регионалното планиране отчитат:

- Мястото му в различни териториални измерения, базирани на реално оценени потенциали и изпълнявани функции като град-център в Националния урбанистичен модел;
- Исторически формираните, съхранени и стимулирани връзки на града с околните селища и територии;
- Изследваните и доказани (теоретично и практически проверени) различни по териториален обхват и по водещи функции зони на влияние на града, формирани от степента на интензитет и разнообразие на връзките с прилежащите територии;
- Проявлението на организиращи функции на гр. Пловдив в прилежащите му зони по линия на икономическите и транспортни връзки, обслужването, отдиha и административните управленски дейности.

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*



Като фактори при оценяване на регионалните функции на гр. Пловдив се възприемат неговите обективни характеристики, а именно, че това е вторият по големина град, благоприятното му транспортно-географско положение, значителният икономически потенциал и др., които играят стимулираща роля за утвърждаването му като основен град-център с регионални, национални и международни измерения.

При характеристиките и оценките на мястото и ролята на въздействие на гр. Пловдив в регионалния контекст са използвани отделни целиви проучвания в тази насока, които са правени във връзка с изработването на редица стратегически и планови документи, касаещи града както в сферата на регионалното развитие, така и на устройственото планиране. Такива са: Националната стратегия за регионално развитие, Регионалният план за развитие на Южен Централен район, Областна стратегия за развитие на област Пловдив, Общ устройствен план на гр. Пловдив, Районна устройствена схема на общини Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен и др.

#### **1.16.2. Място на гр. Пловдив в националната и регионалната селищна мрежа**

##### **Град-център на урбанистични структури**

Мястото и значението на гр. Пловдив като втори по големина град в страната, добре развит икономически, транспортен и обслужващ център, се оценява в контекста на европейските концепции за полицентрично развитие и ролята им за формиране на мрежа от FUA - функциониращи урбанистични ареали, в европейското и в националните пространства.

##### **Град-център от високо йерархично ниво.**

В националния селищно-урбанистичен модел гр. Пловдив е оценен и определен като град-център от второ йерархично ниво. Като такъв той попада в групата на останалите 5 големи града в страната. С това си място, като център от високо ниво, гр. Пловдив е с добре изразени районообразуващи функции. Именно те са в основата на процесите за формиране на урбанистичен ареал, който заема основно място в посочения селищно-урбанистичен модел на страната.

##### **Урбанистично ядро на голям агломерационен ареал.**

В националната селищна мрежа гр. Пловдив като ядро на урбанистичния ареал, формиран на основата на интензивните и многообразни връзки в зоната на активно влияние, изпълнява и една друга важна роля, а именно – на балансатор на гр. София по южната урбанизационна ос на Националния селищно-урбанизационен модел. Тази му роля и функция ще продължи да добива ново съдържание и да се утвърждава през следващите години.

Позицията на гр. Пловдив като основен опорен селищен център в Южна България, оценявана от гледна точка не само на брой на населението и на икономическия му потенциал, а и на изгодното му местоположение, благоприятства развитието на обслужващи функции, които формират големи зони на влияние, надхвърлящи по обхват зоната му на активно влияние (университетско образование, висококвалифицирана болнична лечебна помощ в Университетска болница, комплексни транспортни функции, вкл. и международно летище, културно-историческо наследство с високи качества и др.).

##### **Опорен център в националната и регионалната селищна мрежа**

В националната селищна мрежа гр. Пловдив е с позиции на опорен център от първо йерархично ниво (без това на столичния град). Като такъв, той играе ролята на структуриращ град-център в националната селищна мрежа и има водещо място в южната урбанизационна ос. По критерия "брой на населението" към 2011 г. гр. Пловдив заема 2-ро място сред всички градове в страната (след гр. София).

В националната йерархична система от градове - селищни центрове, по редица основни показатели и степента на развитие на обслужващи функции, гр. Пловдив е съизмерим с гр. Варна. В селищната



мрежа на Югоизточния и Южния централен район за планиране гр. Пловдив изпълнява стратегическата роля на “балансър” на столицата София.

### 1.16.3. Зониращи (районообразуващи) функции на гр. Пловдив

Като втори по големина български град, Пловдив играе основната роля за формиране на значителни по териториален обхват зони на влияние. Различните проучвания в това отношение дават основание да се говори за три зони на влияние на гр. Пловдив. Неговата районообразуваща роля е свързана с влиянието на няколко групи фактори:

- благоприятно кръстопътно положение, което винаги го е превръщало в “разпознаваем” голям търговско-пазарен, икономически, транспортен, културен център, простиращ влиянието си основно по съществуващите транспортно-комуникационни трасета (пътища);
- трайни икономически връзки по линия на осигуряване на суровини за преработващата промишленост, осигуряване пласмент на продукцията, по линия на входящите и изходящите трудови пътувания;
- развити обслужващи функции с локално, регионално и национално значение, които са свързани с обособяването на неформализирани зони на обслужване на гр. Пловдив

По интензитет на връзките на гр. Пловдив с населените места от прилежащите територии и по степен на разнообразие на същите се обосновават три зони на влияние:

- зона на пряко влияние;
- зона на активно влияние;
- зона на опосредствено влияние.

**Зоната на пряко влияние** на гр. Пловдив е добре проучена и очертана. В практиката тя е позната като “Околоградската зона на гр. Пловдив”. Тя се базира на връзки на гр. Пловдив с прилежащите територии, които са с висока степен на интензивност и комплексност. Същата включва съседните общини на гр. Пловдив – Марица, Родопи, Садово, Куклен, както и община Асеновград. Тази зона е обект на конкретно проектно устройствено проучване “Районна устройствена схема на общини Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен”, която е приета през 2010 г. В обхвата на тази зона се осъществяват най-интензивните връзки, които са насочени не само към гр. Пловдив, а и от гр. Пловдив към съседните общини (по линия на отдиha, на трудовите и на традиционните културно-битови пътувания и др. , налице е процес на изнасяне на производствени мощности от производствените зони на града в тази зона).

**Зоната на активно влияние** на гр. Пловдив надхвърля границите на зоната на пряко влияние и също е добре проучена. Тя включва и общините Асеновград, Стамболийски, Перущица, Съединение, Калояново и Раковски. Обособяването на тази зона е на основата на икономически и транспортни връзки, на трудови пътувания (които са с по-ограничени мащаби и интензивност от тези в зоната на пряко влияние), на обслужващи връзки по линия на професионалното и профилираното образование, на специализираната болнична лечебна помощ, на правното (съдебно) обслужване.

**Зоната на опосредствено влияние** включва територията на област Пловдив, а по линия на някои обслужващи функции (университетско образование, научното обслужване, високоспециализирано болнично обслужване, апелативно съдопроизводство, транспортно-комуникационни връзки – летище, седалище на ж.п. управление и др.) включва и съседните области. В това отношение е важна функцията на гр. Пловдив като център на Южния централен район за планиране. Тези функции и връзки на града в посочената зона на влияние са доказани с извършените през 2008 г. проучванията при изработването на *Общия устройствен план на гр. Пловдив*.

#### **1.16.4. Място в регионалния социално-икономически комплекс**

Икономическият потенциал и степента на развитие на социалните функции и свързаната с тях социална инфраструктура на гр. Пловдив дават положително отражение на основните параметри на социално-икономическия комплекс не само на област Пловдив, а и на Южния Централен район за планиране. Град Пловдив, благодарение на създадения научен потенциал е генератор на нови технологии в отрасли, които са водещи в икономиката му – аграрен сектор и свързаните с него хранителни технологии, в текстилния бранш и др. Градът привлича и значителни по размер преки чуждестранни инвестиции.

За характеристики и оценки на мястото на гр. Пловдив в регионалния социално-икономически комплекс на област Пловдив и на ЮЦР се използват няколко качествени характеристики за гр. Пловдив като водещ икономически център.

#### **Структура на градската (общинската) икономика**

Водещи функции в икономиката на града имат отраслите от вторичния сектор (основно преработваща промишленост). В гр. Пловдив промишлеността е представена в почти пълната си гама от подотрасли. Основни структуроопределящи отрасли са хранително-вкусовата промишленост, цветната металургия, машиностроенето и металообработването, химическата промишленост, електротехническата и електронна промишленост и текстилната и трикотажна промишленост. Независимо, че производствените мощности на някои отрасли са разположени извън град (община) Пловдив – “ОЦК” АД, “Агрива” АД и др., тяхното функциониране е пряко свързано с Пловдивския социално-икономически комплекс. Водещи отрасли в него са: машиностроене, металообработване, електротехника и електроника; хранително-вкусова промишленост (с широка производствена специализация в сферата на месопреработка, млекопреработка, мелничарство, производство на захарни изделия, пиво, безалкохолни напитки, цигари и др.); текстилна промишленост; химическа промишленост (производството на козметично-парфюмерийни изделия, препарати за химическа защита и преработка на пластмаси); металургия и др. Развитието на хранително-вкусовата промишленост има важно значение за икономическото развитие на гр. Пловдив. Нейните функции в ешелонния процес “селско стопанство - хранителна промишленост” имат важно значение за балансиране и развитие на икономиката на общината и района.

Оценките за мястото на гр. Пловдив в националната и регионалната “бизнес-карта” не са пълни, ако не се отчитат функциите му на панаирен център.

#### **Устойчивост на Пловдивския бизнес в условията на криза**

Като областен и общински център, със своя икономически потенциал, град Пловдив изпълнява и важната функция на двигател, стимулиращ развитието на областния социално-икономически комплекс. В подкрепа на подобна констатация е и факта, че дори и в кризисната 2010 г. от общия брой новооткрити фирми в област Пловдив 67,9% са в гр. Пловдив, а от тези в Южния централен район за планиране – 38,6% също са в гр. Пловдив. Така в условията на продължаващата няколко години икономическа и финансова криза, икономиката на гр. Пловдив е с добри възможности за запазване на своите позиции.

#### **Пловдив – привлекателен за преки чуждестранни инвестиции**

В регионален план, гр. Пловдив е привлекателен бизнес - център за преки чуждестранни инвестиции. На лице от населението към 2011 г. (с натрупване) се падат средно по 1229 евро. През последните години нарастват привлечените от Структурните фондове на ЕС, които са с публичен характер – основен бенефициент по тях е община Пловдив. Освен общината, в този процес успешно се включва и бизнеса, неправителствения сектор от гр. Пловдив.

**Гр. Пловдив – икономически център с висока концентрация на фирми и наети лица**

Град Пловдив е място с голяма концентрация на наети лица във всички сектори и икономически отрасли. Сравнителните данни за област Пловдив и град (община) Пловдив подкрепят подобно твърдение. В гр. Пловдив през 2011 г. е концентрирано 54,9% от активното население на Пловдивска област и 56,2% от заетите лица. Тук са регистрирани и 72% от икономическите субекти в Пловдивска област.

**Транспортно-комуникационните предимства на гр. Пловдив**

В исторически и в съвременен план, стратегическото местоположение на Пловдив го превръща във важен транспортен център. С течение на времето е протичал процес на натрупване на транспортни функции, с което днес градът е пресечна точка на важни транспортни инфраструктурни трасета. Тук се пресичат трасетата на два от трансевропейските коридори - №4 и №8. Посредством тях гр. Пловдив има отношение към транспортния поток от Западна и Централна Европа към Близкия изток и Азия, а по другото направление – към връзката между Адриатическото крайбрежие с Черно море. В посока север-юг през града преминава най-краткият транспортен коридор, свързващ Северна и Централна Европа през река Дунав с Гърция и Средиземно море.

**1.16.5. Зона на влияние на гр. Пловдив по отношение на водещата му функция в обслужващите дейности**

Степента на развитие на **водещата му функция** обслужващите **функции дейности** на гр. Пловдив се анализира и оценява от гледна точка на възможностите за:

- затваряне на цикъла на **определено високо** образователно равнище в границите на област Пловдив и на Южен централен район за планиране, а в сферата на висшето образование и на национално равнище;
- Обосноваване на йерархически обвързана система на академично ниво с болнични и доболнични лечебни заведения;
- Развитие на културни функции с **национален** и регионален характер;
- Локализацията на управленски институции и структури на сигурността и на съдебната система, които са с регионален характер;
- други

Посочените обслужващи функции на гр. Пловдив, произтичат от:

- функционалната категоризация на града – като населено място от висока категория – I функционален тип;
- административния статут на гр. Пловдив като център на община и център на област;
- значителния контингент от потребители, които формират възможността за затваряне на няколко йерархични нива на обслужване – градско/общинско, между общинско, регионално;
- налична социална инфраструктура, която е в състояние за поеме, да затвори тези нива на обслужване;

Като аргументи в подкрепа на посочените обслужващи функции на гр. Пловдив може да бъде посочено следното състояние в обслужващите му функции по най-важните подсистеми на социалните обслужващи дейности, които са с подчертан публичен характер:

### **Образователна система**

Развитието и утвърждаването на образователната система и свързаната с нея инфраструктура е с подчертан надселищен, междуобщински и регионален характер. Това развитие и капацитетните възможности на част от обектите на образователната инфраструктура са съобразени с изискването да се поемат част от образователните потребности от по-високите нива (средно профилирано и средното професионално образование) от съседните общини. Тъй като в съседните общини Родопи, Марица и Садово няма средни общообразователни училища, учениците от тези общини учат в третата степен на общото средно образование в гр. Пловдив.

Всички профилирани училища в област Пловдив са разположени в областния център. Това е фактор, който превръща гр. Пловдив в регионален (областен) център на профилираното образование. До голяма степен това се отнася и за професионалното образование.

В сферата на висшето образование, гр. Пловдив е втори по значение университетски център в страната – след гр. София. Седалище е на 7 висши училища и на няколко колежа. Той е с регионални и национални функции, което подчертава функциите му като национален университетски център.

### **Здравеопазване**

В сферата на здравеопазването с надобщински функции (областни) е част от болничната лечебна помощ. Една част от болничните заведения в гр. Пловдив са с районни функции – както за обслужване на населението от гр. Пловдив, от групата общини – Марица, Родопи, Садово и Куклен, така и на пациенти от общините в агломерационния ареал на гр. Пловдив, в някои от които има и малки и средни по капацитет общински болници – гр. Стамболийски, гр. Първомай и гр. Асеновград. Друга част от болниците – областната “МБАЛ – Пловдив” ЕООД и университетската болница “Св. Георги” са с областни и регионални функции (Южен централен район за планиране). По такъв начин някои потребности от специализирана болнична помощ се реализират на йерархичен принцип – т.е. в по-високо териториално ниво.

### **Култура**

В “културната” карта на страната и на Южния Централен район за планиране гр. Пловдив заема позиции на културно средище, съизмеримо с това на столичния град. Обектите за театрална (в т.ч и оперна), музейна дейност и за изобразително изкуство (галерии) освен с районно са и с регионално значение. Наличието на добри транспортно-комуникационно връзки между групата общини и добрата транспортна достъпност на гр. Пловдив в регионален аспект са благоприятни фактори за реализация на районните и регионалните културни функции на гр. Пловдив както в границите на групата общини, така и в обхвата на Пловдивска област и Южния централен район за планиране.

#### **1.16.6. Връзки в агломерационния ареал**

Независимо от съществуващите административни граници, в рамките на Пловдивския ареал винаги са съществували силни връзки, част от тях изразени в различни по вид и посока пътувания : в по-голямата си част взаимодействието на територията от ареала е ориентирана към гр. Пловдив - по линия на неговите обслужващи функции (в сферата на образованието, здравеопазването, културата, спорта, услугите, транспорта и др.) и по линия на трудовите пътувания. През последните години се наблюдават по-засилени ежедневни трудови пътувания от община Пловдив, ориентирани към близката община Марица. Техните мащаби обаче отстъпват на тези с посока гр. Пловдив, поради значителния и широкопектърен икономически потенциал на областния център. Наблюдава се особеност на вида и количеството пътувания към града по отношение северната и южната части на агломерацията, дължаща се на по-голямата сезонна заетост и наличие на по-голямо количество свободна ръка от юг.

Пловдив има по-силно влияние към селищните територия в посока Север - Юг и по-малко в посока Изток – Запад. Въпреки създадените трайни връзки със селищата от ареала, градът се затруднява да отговори на изискванията за качество на вътрешните пътувания. Местата на струпване на различните видове транспорт и разтоварване на огромни пътникопотоци не са адекватни към потребностите; не са изградени основни градски разтоварващи отсечки, няма връзка на МГТ с летището - няма интегриран градски транспорт.

#### 1.16.7. Основни изводи и препоръки

- Реализацията на ИПГВР и концентрацията на ресурси само в целево определени части от територията на гр. Пловдив (3 зони за въздействие) няма да има желаните ефекти, ако резултатите не се оценяват в контекста не само на града като цяло, а и в зоната на пряко влияние на гр. Пловдив;
- Един от предварително заложените и очаквани ефекти е свързан с **намаляване на различията** между териториите с натрупани проблеми (на основата на които ще се определят зоните за целево въздействие) с останалите територии от града, които са с по-добри параметри на градската среда и на условията за живот;
- Пловдив, като изявен регионален център по отношение на редица обслужващи, икономически и др. функции се нуждае от нов, подобрен облик на част от неговата централна зона, в която да намерят място обекти не само с публичен, а и с друг характер в сферата на финансово-деловото и административно-деловото обслужване, на финансово-кредитния сектор, на културно-историческото наследство и др. Тази част от градската територия, следва да бъде обособена в т.нар. "Зона за публични функции с висока обществена активност". На практика в централната градска част на Пловдив се разкриват територии с високи нива на социални активности, които обаче са в определен "контраст" с качествата на физическата градска среда.

В икономическия профил на гр. Пловдив доминират дейности, които са не само с общинска, областна, а и с национална значимост. Такива са икономически производства в областта на "хранителната" индустрия и свързаният с нея суровинен тил (основно в зеленчукопроизводството и овощарството). Благоприятни фактори за развитието на тези производства, освен качествени поземлени ресурси, натрупан производствен опит, създадени производствено-технологични връзки и др. е "научния тил". Последният включва Аграрен университет, Университет по хранителни технологии, научни институти в аграрния сектор и др. Това е предпоставка за развитие на иновативни и високотехнологични научно-производствени структури по посочените сектори. Форма на подобна структура (утвърдила се в редица развити страни) е Високотехнологичния парк. Същият може да бъде елемент на зона с потенциал за икономическо развитие.

#### 1.17. Географска информационна система

##### 1.17.1. Необходимост от използването на ГИС технологии при разработката на ИПГВР Пловдив

Географската информационна система (наричана надолу за краткост „ГИС“) за ИПГВР Пловдив е необходима технологична среда за следните действия по проекта:

- разработка на самия интегриран план
- осигуряване на публична информация по време на поддържане на жизнения цикъл на плана
- осигуряване на инструментариум за неговото приложение и управление

ГИС технологията е необходим при подобен тип планиране, защото пространствени и атрибутни данни от различни източници в различни мащаби и степен на подробност се обработват, интегрират и публикуват. Във финалния си формат прилагането на ГИС технология за поддържане на жизнения цикъл на ИПГВР ще представлява ГИС модул с база данни, който ще бъде реализиран като микро-геопортал, интегриран с географската информационна система на общината и ще бъде достъпен през официалния сайт на същата.

Геопорталът ще включва следното информационно съдържание:

- Зоните за въздействие с привързани таблични данни и документи, свързани с техните характеристики, както и резултатите от обществените обсъждания;
- Проектните идеи, идентифицирани върху територията, с привързани данни документи за тях включително резултати от обсъждания;
- Разработените подробни устройствени планове към ИПГВР;
- Разработените предпроектни проучвания и задания за проектиране на инвестиционни проекти, включително графичната част към тези проекти.

Комплексна тема за ИПГВР в ГИС на общината ще обединява изброените специфични теми в глобална картина на плана с включена тематична карта за етапите на реализация на плана.

Компонентите на ГИС към ИПГВР ще ползва данни от цифровия модел на кадастралната карта, наличните цифрови модели на подробните устройствени планове, данните и схемите за транспорта, училища и детски заведения, данни за общинската икономика, т.е. ГИС компонентът към ИПГВР има всички условия за интегриране към цялостна географска информационна система.

От това описание е ясно, че за да се реализира подобен инструмент, е необходимо да се познава информационната инфраструктура на общинската администрация Пловдив по отношение на създаване, ползване и дистрибуция на пространствени данни.

Независимо, че логиката на аналитичния компонент на ИПГВР е насочен към определяне на зони за въздействие, т.е. главно към териториални анализи, познаването на наличната информационна инфраструктура на общинската администрация е съществен елемент в процеса на разработване, приложение и управление на ИПГВР Пловдив по време на целия му жизнен цикъл, който между впрочем може да обхване един цял програмен период до пълната реализация на проектите в зоните за въздействие.

#### **1.17.2. Състояние на информационната инфраструктура на община Пловдив по отношение на пространствените данни**

Опитите да се изгради ГИС в община Пловдив имат дълга история, за съжаление към този момент неуспешна. Замисълът Общия устройствен план на Пловдив да се придружава с ГИС модул, с който планът да се публикува, се провалиха поради това, че изпълнителят не разполагаше с екип за подобна реализация. В резултат на това представянето на ОУП в цифров вид има редица недостатъци: не е координиран към координатната система по ЗКИР, няма регламентирани слоеве, в които ясно да се идентифицират устройствените зони, слоевете са произволно назовани, като това се отнася за всички 106 графични материала на проекта.

По тази причина още на нивото на анализа се наложи съществена цифрова преработка на плана, за да може същият да се пригоди към технологията на разработката на ИПГВР и към цифровия модел на кадастъра. Една от съществените причини да се случи това е, че към момента на разработка на ОУП (2004 г.) община Пловдив не разполагаше с цифров модел на новата кадастрална карта.

Междувременно общината се сдоби с базов софтуерен продукт на ЕСРИ – ГИС сървър (ArcGis Server). Този сървър има смисъл само ако към него има изградени приложения, сайтове и т.н., което се случи към 2010 година, както това е описано към края на тази точка.

През 2011 г. беше направен опит от специализираната администрация по устройство на територията да организира търг (при напълно осигурен бюджет) за ГИС на самата специализирана администрация под наименованието Информационна система за устройство на територията на община Пловдив (ИСУТ). Заданието включваше освен разработка на ГИС за целите на ТСУ да се цифровизират и подробните устройствени планове, за които няма цифрови модели. Освен това заданието за ИСУТ предвиждаше фронт- и бек-офис, т.е. включваше и разработката на 15 електронни услуги по смисъла на Закона за електронното управление. Заданието предвиждаше ИСУТ да се изгради върху вече придобития ГИС сървър, както и неговото актуализиране към последната му версия.

Търгът беше спрял от Агенцията за обществени поръчки поради дребни правни несъответствия и не беше подновен, но се очаква всеки момент да бъде рестартиран. Съществен проблем при организацията на този търг (независимо, че заданието за ГИС е одобрено от Общинския съвет) е, че по друга линия, а именно по Оперативната програма за административния капацитет, общината има спечелен проект за проектиране, разработване и внедряване на интегрирана информационна система на община Пловдив за подобряване на процесите и обслужването на гражданите и бизнеса, както и обучение на служителите. Този продукт задължително трябва да бъде синхронизиран с ГИС на общината, особено поради изискването ИСУТ да обезпечи електронни услуги, което е и основната цел на цялостната интегрирана информационна система на общинската администрация (независимо, че в нея няма предвиден ГИС компонент). Този търг обаче беше също отменен поради конкурентно обжалване с решение на Комисията за защита на конкуренцията, независимо, че беше проведен до определяне на изпълнител.

По инициатива на зам. кмета по икономиката към края на предишния мандат закупеният по-рано ГИС сървър беше активиран от пловдивската компания RSICS, която има в портфолиото си известен опит с прости ГИС решения, като в резултат на това се появи все пак ГИС приложение, съдържащо ограничена тематика, свързана с дейности по транспорта, икономически параметри и обекти, концесии, договори, маршрути на МОПТ, спирки, открити търговски площи, спортни обекти и обекти на социалната инфраструктура. Това ГИС приложение е достъпно на адрес: <http://212.116.159.84/PlovdivPubWebGIS/> (със служебни потребителско име `gis` и парола `gis`). Фронтендът на приложението е разработен на мултимедийната платформа Adobe Flash.

За проследяване развитие на процеси и промени в компонентите на околната среда действащи за територията на общината са web базирани софтуерни продукти - микро-геопортали, въведени в направление „Екология“, в голямата си част пилотни за страната:

От 2003 г. по компонент „въздух“ е изградена „Система за мониторинг и управление качеството на атмосферния въздух на територията на Община Пловдив“. Същата предоставя текстова информация за КАВ чрез електронното табло на площада пред сградата на общината. В компютрите на системата в общината постъпва информация от пунктовете за мониторинг на атмосферния въздух от Националната система за мониторинг на околна среда, разположени в гр. Пловдив, както и от автоматичната метеорологична станция - АМС „Тракия“, собственост на Община Пловдив. Включените в системата източници предоставят възможност за моделиране изменението на емисиите във времето с разделителна способност 1 час и с отчитане на температурата в реално време. С реализация на WEB базиран информационен портал за мониторинг на околна среда през 2013 г. тази информация ще бъде достъпна и за гражданите.

В изпълнение на чл. 10, ал.3 от Закона за защита от шума в околната среда, от началото на 2013 година Община Пловдив осигурява публичен достъп до актуална информация за състоянието на акустичната среда. Измервателните данни от петте мобилни станции за шум, собственост на Общината, се интегрират в общата система за мониторинг и са публично достъпни в портал [www.plovdiv.webnoise.eu](http://www.plovdiv.webnoise.eu). Целта на визуализираното приложение е да осигури публичен непрекъснат достъп до резултатите от мониторинга и е тип: Noise Web Access, type SPS1. С цел получаване на по-пълна и непрекъснато актуализираща се картина за шумовото натоварване в гр. Пловдив от измервателните терминали, свързани към портала се предвижда въвеждане на периодичната им ротация, както и увеличаване на броя.

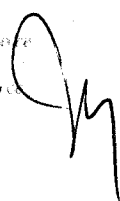
Предстои процедура по разработване и внедряване на единен WEB базиран информационен портал за мониторинг на околна среда за територията на Община Пловдив.

Община Пловдив изпълнява пилотни за страната работа с редица въведени в направление „здравен риск“ софтуерни продукти – Електронен регистър за домашни кучета в Пловдив; Електронен регистър за безстопанствените кучета и котки в Пловдив. Осигурена е интернет визуализация на електронната страница на общината на подбрани данни от Електронен регистър за домашни кучета в Пловдив. Програмен продукт „Зелена система и защитени територии“\_От 2006 г. в Дирекция „Екология и управление на отпадъците“ е внедрен и действа програмен продукт Информационна система (ИС) „Информационно осигуряване и паспортизация на зелената система и защитените територии“, същия е изготвен съгласно законовите и нормативни изисквания – ЗУТ (чл.115) и Наредби 7 и 8; ЗКИР (чл.32) и Наредби 14 и 15. В този продукт върху кадастрална основа е въведена информацията от извършените паспортизации на зелените площи в града.

#### **1.17.3. Изводи и възможни решения за използването на ГИС технологии при разработването и управлението на ИПГВР Пловдив**

В така описаното състояние на информационната инфраструктура за обработка на пространствени данни са възможни различни решения, при които да се реализира функциониращ ГИС модул към ИПГВР на град Пловдив. Съпоставяйки компонентите на секторния SWOT анализ, могат да се очертаят следните възможности за реализация на ГИС модул към ИПГВР на град Пловдив (презумпцията е, че независимо от ситуацията, ГИС модул за ИПГВР трябва да бъде изграден в рамките на срока за изработване на плана):

1. Наличието на цифрови модели и разработени задания позволява модулът да се конструира с базовото си информационно съдържание.
2. Наличието на базова софтуерна платформа за общинската ГИС определя софтуерната платформа за разработка – ArcGis, софтуерен пакет, за който изпълнителят има лиценз и сертификат.
3. Структурата на модула трябва да е организирана така, че модулът да може да се реализира по един от следните варианти:
  - a. При липса на каквато и да е друга инфраструктура модулът се интегрира към работещото приложение на посочения адрес като отделна тема със собствен интерфейс
  - b. При стартиране на работата по цялостна общинска ГИС модулът следва да бъде интегрирана тема в тази ГИС, като поради изпреварващите срокове на ИПГВР той трябва да стане заедно с кадастралната карта изпреварваща тема
  - c. В случай на блокиране на действащото приложение следва да се използва ГИС сървър с отворен код (като MapServer), технология, която изпълнителят е използвал многократно за малки приложения. При това впоследствие се сменя само интерфейса, а базата данни и





пространствените обекти мигрират директно към новата система без каквато и да е преработка

4. Ако не бъде изградена интегрирана информационна система, която включва единна среда за документи и процедури и външни връзки, модулът следва да се доразвие с компонент за обратна връзка с външните потребители.

#### 1.18. SWOT анализ.

##### 1.18.1. Общи положения

SWOT анализът е финалният компонент на целевия и проблемен анализ, предшестваш определянето на зоните за въздействие към интегрирания план за градско възстановяване и развитие на град Пловдив.

Включвайки задължителните в матрицата четири елемента - силни страни, слаби страни, възможности и заплахи - разделени на две нива – фактори с външен произход (започвайки от ниво регион) и фактори с вътрешен произход (на ниво община), SWOT анализът разглежда факторите поотделно и като цяло.

Така матрицата на анализа представя най-пълно структурата на взаимните зависимости и кумулативните ефекти на факторите, разделяйки ги като потенциални ограничители и стимулатори и осигурявайки възможност проекции на матрицата на анализа да се изведат за всяка една от типовете потенциални зони за въздействие.

SWOT анализът взема под внимание заключенията и на други два такива анализа - към ОПР, 2005 и към РУС на петте общини, 2011 с което допълнително се проследява състоянието на града, в неговите положителни и отрицателни тенденции на развитие за шестгодишен период.

SWOT анализът разглежда следните отделни фактори :

1. обща характеристика,
2. демографско развитие,
3. икономическо развитие и инвестиционна активност,
4. социална инфраструктура и социално включване, културно и историческо наследство,
5. държавно управление и неправителствен сектор,
6. околна среда,
7. селищна мрежа,
8. устройство и изграденост на градската среда,
9. жилищен сектор,
10. транспортна инфраструктура,
11. техническа инфраструктура,
12. градът в регионален контекст и
13. географска информационна система;

SWOT анализът предшества степенуването на аналитичните териториални единици по приложимост на отделните критерии за всяка от типовете зони за въздействие, като изводите от него се прилагат както към определяне на тегловните участия на критериите спрямо единиците, така и при

допълнителните обосновки от глобален и локален структурен характер за окончателно определяне на тези зони.

Този подход може да се илюстрира по следния начин:

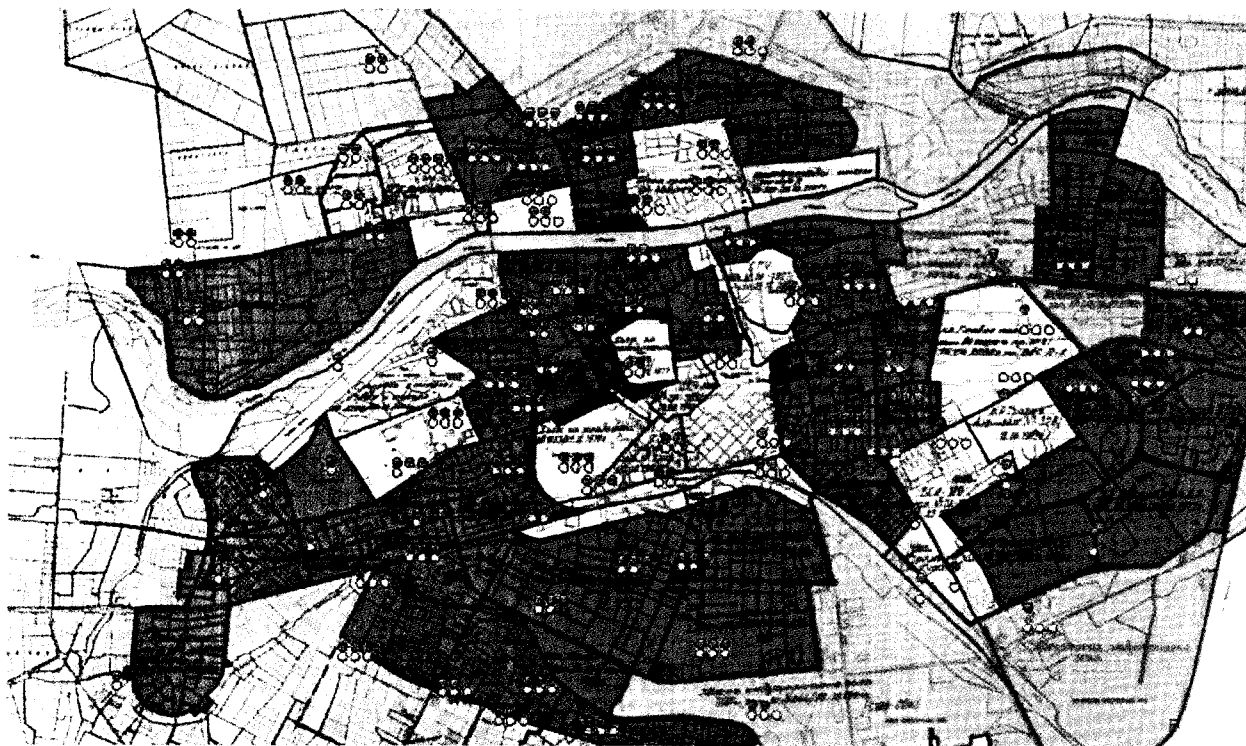
SWOT анализът на техническата инфраструктура например, е разработен на основа на анализа на състоянието на мрежите и съоръженията и на прогнозата за развитие съгласно Общия устройствен план, като териториалната основа за това е показана на следващата илюстрация:

Фигура 2: Състояние и прогноза за главните водоснабдителни трасета на град Пловдив



Към резултатите от анализа се добавя експертна оценка за степенуване на териториите по този фактор, както е показано в следващата илюстрация, където по-големият брой точки отговаря на изпълнение на критериите:

Фигура 3: Степенуване на териториите според състоянието на водоснабдителни трасета на град Пловдив



С тези две стъпки се определя един от компонентите на комплексния критерий (например при идентифициране на зона с потенциал за икономическо развитие) „Наличие на техническа инфраструктура, нуждаеща се от обновяване, рехабилитация или реконструкция”.

### 1.18.2. SWOT анализ по единични фактори

#### Обща характеристика

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Благоприятно разположение на кръстопът и на трансконтинентална ос</li> <li>2. Устойчиво историческо хилядолетно развитие</li> <li>3. Развитост на характерни функции за европейски град с наднационално значение</li> <li>4. Традиционен административен, образователен, културен, научен, здравен, спортен, туристически център.</li> <li>5. Запазване на един демографски обхват за дълъг период от време (около 300 х. жители), с което града става „удобен” за живеене.</li> </ol>	<b>Слаби страни (W)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Териториален недостиг за редица функции за пълно затваряне на цикъла труд-обитаване-отдых</li> <li>2. Липса (или по-скоро загуба) на икономически профил, най-вече липса на устойчив икономически клъстер</li> <li>3. Ограничен размер на общинската собственост за провеждане на публична инвестиционна политика</li> <li>4. Липса на знакови обекти и дейности, които да съответстват на категорията му на втория град в страната</li> <li>5. Липса на териториална и обектова обезпеченост на функциите му .</li> </ol>
	<b>Външна среда</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Пловдив има най-големият по територия и население агломерационен ареал в мрежата на</li> </ol>	<b>Заплахи (Т)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Конкуренция на региони със стратегическа транспортна инфраструктура</li> </ol>

шестте ключови за страната градове	2. Конкуренция на региони с изградени икономически зони и клъстери (пример – индустриалните зони в Бургас, логистичната роля на Стара Загора)
2. Потенциал за световно културно наследство	
3. Потенциал за Европейска столица на културата	

**Демографско развитие**

	Положително влияние	Отрицателно влияние
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Тенденцията на намаляване на населението затихва</li> <li>Сравнително устойчив и висок механичен прираст</li> <li>Подобряване на образователното ниво</li> <li>Висок процент на хора с висше образование</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Населението намалява</li> <li>И раждаемостта, и смъртността са с лоши показатели</li> <li>Много голям процент от завършилите „елитни“ училища продължават образованието си извън града и не се завръщат в Пловдив.</li> <li>Много висок процент на ромско етническо население със заплахата от изолация в рамките на общността с ясна териториална изолация, а същевременно с висока раждаемост, т.е. налице е възпроизвеждане на негативния фактор</li> </ol>
<b>Външна среда</b>	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Световната криза и стабилизирането на икономиката може да върнат част от емиграцията (особено от страни като Гърция и Испания)</li> <li>Влияние на общоевропейските хоризонтални етнически политики</li> <li>Стабилизацията на земеделието в страната може да върне население в устойчивите населени места в пръстена около Пловдив</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Стабилизацията на земеделието в страната може да върне население в устойчивите населени места в пръстена около Пловдив</li> <li>Приток на ромско население от други икономически западащи райони (напр. Лом)</li> <li>Статистическите преброявания не отразяват точно етническата карта</li> </ol>

**Икономическо развитие и инвестиционна активност**

	Положително влияние	Отрицателно влияние
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Структура на трудовата заетост, близка до аналогичните градове в развитите страни</li> <li>Увеличение на заетостта в третичния сектор</li> <li>Наличие на групирани дейности в хранителната индустрия с потенциал да се превърне в хранителен икономически клъстер заедно с двата уникални образователни ресурса – Аграрния университет и Университета за хранителни технологии и Института по овощарство, Технически университет</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Индустрията е концентрирана добре в четири зони, но те са в значителна степен дисперсно използвани, което ги прави трудни за реконструкция и регенерация</li> <li>Липсва концентрирана зона за чисти производства като високи технологии</li> <li>Липса на обвързаност между наличните предприятия и институции в хранителния бранш</li> <li>Индустриалните зони имат прекомерно развита, но крайно остаряла и непригодна за модерни технологии техническа инфраструктура, т.е. те страдат от излишно</li> </ol>

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР

		<p>висока неизползваема капиталоемност</p> <p>5. Раздробена собственост от разпродажба на бивши големи предприятия, следствие реституция на терени и приватизация</p> <p>6. Дребномащабни производства и логистика, построени „на зелено“ върху високо продуктивни земеделски земи без обезпечена техническа инфраструктура.</p>
<b>Външна среда</b>	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличие на естествена териториална възможност за връзка с индустриална зона „Чая“ на югоизток и индустриална зона „Марица“ на северозапад по протежението на ключова транспортна инфраструктура</li> <li>Възможност за икономическа специализация в хранителните технологии, която е невъзможна където и да е другаде в страната</li> <li>Повишаване на възможностите за логистика със завършването на магистрала „Тракия“</li> <li>Възможност за развитие на високотехнологични производства на основа на квалифициран персонал от средни и висши училища по направление храни и зелена енергия</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Изоставане на инвестициите поради икономическото състояние на еврозоната</li> <li>Конкуренция на съседни общини (особено Марица – индустриална зона, плодохранилища, хладилни зони за земеделска продукция) при създаване на икономически индустриални и складови зони;</li> <li>Липса на общинска стратегия и политика за привличане на ПЧИ</li> <li>Пренебрегване на възможностите на Международно летище Пловдив и бъдещия Интермодален терминал</li> </ol>

**Социална инфраструктура и социално включване**

	<b>Положително влияние</b>	<b>Отрицателно влияние</b>
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Налични са всички степени на образователната инфраструктура, която обаче териториално не е равномерно разположена и има съществен недостиг в район „Централен“ и частичен в район „Южен“</li> <li>Наличие на професионално образование с традиции, обвързано с икономическите активности на града</li> <li>Наличие на уникални висши учебни заведения, обвързани с бъдещия икономически профил на града</li> <li>Поставено е начало за нов тип политика спрямо ромската общност с изграждането на Общностния център в квартал Столипиново</li> <li>Наличие на усилия за провеждане на превенция срещу социалното изключване на хората в неравностойно положение, което е фактор за създаване на „проходима“ градска среда</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Висок брой на преждевременно отпадналите от училище ученици с ясно изразено териториално разпределение (основните училища в етническата група)</li> <li>Липса на знакови културни сгради, спортни съоръжения, многофункционални зали</li> <li>Неизползваемост на залите на територията на Международния панаир за социални, спортни, развлекателни и други дейности</li> <li>Липса на последователно провеждана политика в сферата на началното образование за ромската общност</li> <li>Социалните проблеми са териториално концентрирани - създават условия за териториална изолация (сегрегация), налице са условия за появата на ромски гета. Това влошава силно качествата на средата на съседни територии, което води и до тяхното обезлюдяване.</li> <li>Недостиг на материална база за ясли,</li> </ol>

		детски градини, училища. 7. От обектите на общественото обслужване, през последните 20 години са изградени предимно търговски обекти
<b>Външна среда</b>	<b>Възможности (О)</b>	<b>Заплахи (Т)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Всички социални дейности обслужват значително по-голям регион от самия град</li> <li>2. Потенциал за специализация във водните спортове в национален мащаб. Превръщане на стадион „Пловдив“ в национален, спортна зала за колоездене и други спортове.</li> <li>3. Наличието на общинска собственост в терена на Международния панаир и на АИР „Старинен Пловдив“ са предпоставка за използването им за социални нужди.</li> <li>4. Възможност за изграждане на национална и наднационална културна инфраструктура, особено в сферата на изучаване и експониране на тракийското културно наследство</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изграждането на собствена социална инфраструктура в съседните общини, което ще застраши ефективното ползване на капацитета на наличната социална инфраструктура</li> <li>2. Липса на развити политики за съвместни дейности със съседните общини от агломерационния ареал</li> </ol>

**Културно и историческо наследство**

	<b>Положително влияние</b>	<b>Отрицателно влияние</b>
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наличие на значимо в качествен и количествен аспект материално и нематериално културно наследство от различни епохи и култури.</li> <li>2. Синтез между антропогенната и природната среди – специфичен културен ландшафт, носител на градската идентичност.</li> <li>3. Териториално съвпадение със съвременния градски център – пълноценно интегриране на историческите структури във съвременната среда и функции.</li> <li>4. Висока степен на проученост.</li> <li>5. Адекватна юридическа защита.</li> <li>6. Развита музейна мрежа.</li> <li>7. Богат културен календар, включващ набор от традиционни прояви, свързани с обекти на недвижимото наследство (къщите в Стария град, Античния театър и пр.)</li> <li>8. Обществен интерес и признание; приоритетни позиции в стратегическите и планови документи за социално икономическо и устройствено развитие;</li> <li>9. Опит в политиките в сферата на опазването; успешно реализирани инвестиционни проекти в тази сфера.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наличие на обекти на наследството в лошо състояние, извън туристическите маршрути.</li> <li>2. Неудовлетворително състояние на средата на основни обекти на туристическо посещение; липса на подходящо устроени „приемни зони“.</li> <li>3. Липса на инвестиционен интерес за регенерация и адаптация на емблематични за града обекти – тютюневите складове (частна собственост).</li> <li>4. Непълно развита мрежа на туристическите маршрути.</li> <li>5. Ограничен набор на предлаганите туристически продукти в градската и извънградската територии</li> <li>6. Слаба реклама и популяризиране на туристическите продукти</li> <li>7. Лоша градска ориентация</li> </ol>

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градска възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публичността се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

	10. Развѝт отрасъл „Туризм“. Традиции в туристическата промоция. Утвърдена дестинация на туризма и в частност – на културния туризм.	
Външна среда	<b>Възможности (О)</b>	<b>Заплахи (Т)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Извършване на специализираните дейности по опазването, адаптацията, социализацията и популяризирането на наследството в съответствие със съвременните критерии и методически изисквания.</li> <li>Представяне на наследството по исторически периоди във възможната „структурна цялост“.</li> <li>Подходящо интегриране на елементи, наследени от минали епохи, в съвременната физическа и функционална</li> <li>Подобряване на условията за широк достъп до обектите на наследството и в частност – археологическите</li> <li>Обогатяване на мрежата от туристически маршрути; разнообразяване на предлаганите туристически пакети.</li> <li>Създаване на условия на средата за по-качествена туристическа услуга и комфорт при пребиваването – подобряване имиджа на дестинацията – принос за ефикасен бранд</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Компрометиране на ценности и/или „профанизиране“ на градското наследство като цяло, в резултат от стремежа към повишаване на туристическата атрактивност и/или поради некомпетентна намеса.</li> <li>Даване на предимство на публичното инвестиране във вече утвърдени места / обекти на туристическо посещение и продължаващо пренебрегване на други елементи от историческите структури.</li> <li>Унищожаване на ценности в следствие трайно неполагане на грижи (археологически обекти, тютюневи складове и др.).</li> </ol>

**Държавно управление и неправителствен сектор**

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Пловдив е център на Южния централен район, на област Пловдив и на община Пловдив</li> <li>Пловдив е седалище на държавната администрация по туризма, с което в града са представени всички административни нива</li> <li>Наличен е силно развит и многообразен неправителствен сектор</li> <li>Някои браншови организации проявяват голяма активност, най-вече след последните общински избори</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Независимо от огромния брой НПО дейността им е практически замряла</li> <li>Неправителственият сектор не е сплотен и с малки изключения не работи ползотворно съвместно с общинската администрация и с бизнеса</li> <li>Секторът „Обществен ред и сигурност“ не поддържа връзка с хората по квартали</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (О)</b>	<b>Заплахи (Т)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличието на местна администрация с политическо представителство, аналогично на държавното управление и на това в областната администрация</li> <li>Наличие на синхронизирани политики на национално и местно ниво</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Опасност от изолация при промяна на изборната карта след парламентарните избори 2013 г. (обичайно е различното политическо представителство да изолира опозиционните общински администрации и да толерира своите местни власти)</li> <li>Зависимост на общинския ред и сигурност</li> </ol>

## Околна среда

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличие на естествени ресурси като река Марица и хълмовете, подобряващи локално микроклиматичната обстановка</li> <li>Промяна на индустриалния профил към незамърсяващи производства</li> <li>Интензивното провеждане на газификация и топлофициране, което ще намали използването на твърдо гориво</li> <li>Наличие и провеждане на планове за защитните зони</li> <li>Разработен план за управление на отпадъците</li> <li>Разработена мандатна програма за дейностите по опазване и управление на ОС</li> <li>Почти завършена паспортизация на зелените площи в Пловдив</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Силно урбанизирана територия с ограничени възможности за провеждане на мероприятия по озеленяване и водни площи</li> <li>Териториална обособеност на замърсените с прахови частици райони (това са районите без топлофикация)</li> <li>Нисък процент зелени площи, съвпадащи териториално с най-замърсените райони</li> <li>Нисък период на биоклиматичен комфорт</li> <li>Занемарени и неблагоустроени зелени площи и междублокови пространства</li> <li>Териториалният капацитет на пустеещите „производствени зони“ не е използван ефективно за спортни дейности, озеленяване и атракции</li> <li>Река Марица и островите не са интегрирани в системата обекти на отдиha</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Провеждане на обща регионална политика по отношение на река Марица, което ще намали риска от наводнения</li> <li>Решаване на въпроса с отпадъците в рамките на региона извън града</li> <li>Интегрирането на „Данов хълм“, „Бунарджика“, „Младежки хълм“ в системата за активен отдиh.</li> <li>Изграждане на завод за преработка на строителни отпадъци</li> <li>Въвеждане на принципите на „зелената архитектура“ и „пасивната сграда“</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Висок фон на замърсяване с прахови частици на регионално ниво</li> <li>Липса на политика на национално ниво за социално подпомагане не с твърди горива, а с „чиста „топлинна енергия</li> <li>Неразвита система Интегриран градски транспорт</li> </ol>



## Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличие на устойчиви зони с комплексни функции, които стабилизират структурата на града и не допускат дегенерацията на средата да се разпространява</li> <li>Наличие на значителен линеен градски център, който стабилизира главната ос „север-юг“ на града, обхващайки трите ключови района</li> <li>Наличие на компактни свободни територии (като Гладно поле) за развитие на нови глобални дейности</li> <li>Наличие на ключови територии, податливи на регенерация и реконструкция (като Първа градска част) поради износен фонд</li> <li>Възможност за развитие на линейния градски център на север и юг и обвързването му със стратегически транспортни трасета</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Значителни територии (по-специално земеделските) в общината са структурно непригодни за основното си предназначение</li> <li>Силно изразена неравномерност в комбинацията на основните елементи на градската среда (зони без зелени площи, паркиране, лоша транспортна достъпност до централната зона, недостиг на детски заведения, лошо качество на благоустройството и т.н.)</li> <li>Липса на вторични градски центрове и доминиране на значими търговски обекти извън тях и без връзка с глобалната структура на града</li> <li>Липса на значими общински имоти</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Междубщинските връзки могат да спомогнат за подобряване разпределение и комбиниране на градски функции в територии извън града (отдых, обитаване)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Териториалната ограниченост на община Пловдив спрямо регионалните функции, които градът изпълнява</li> </ol>

## Жилищен сектор

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ясно очертани жилищни структури, изградени групово в кратък период от време, позволяващи сравнително лесна рехабилитация</li> <li>Сравнително добър (близък до европейския) макро показател за брой жилища (401 жилища на 1000 души)</li> <li>Разработка на нови жилищни зони със съвременен стандарт и в добра екологична среда</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Лош и многообразен жилищен фонд в ключовите структурни територии на града</li> <li>Лошо състояние на общите части на сградите</li> <li>Липса на колективна инициатива за рехабилитация на жилищните блокове</li> <li>Липса на общинска политика спрямо жилищния фонд, поради което зоните с нисък стандарт на обитателите се влошават по-бързо от останалите</li> <li>Ниска степен на благоустроеност на жилищния фонд</li> <li>Голям брой необитавани жилища (над 20000)</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Използване на възможностите на политиките за енергоефективност на местно ниво</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличието на второ жилище в региона за значителна част от населението, което</li> </ol>

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирани от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

	2. Поставяне на общинската жилищна политика в тясна връзка с националната жилищна политика	ограничава инвестиционните възможности на собствениците в самия град
--	--	--

**Транспортна инфраструктура**

		Положително влияние	Отрицателно влияние
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Добре развита мрежа, свързваща града с другите общини и региони</li> <li>2. Кръстопътната функция на града е отразена във вътрешната му транспортна структура</li> <li>3. Има концентрация на крупни транспортни съоръжения от различен тип в териториите около Централна гара и гара Филипово, като самите територии са ключови възли на централната ос на града</li> <li>4. ЖП инфраструктурата предлага както териториални, така и транспортни вътрешноградски възможности</li> <li>5. Има ключови транспортни пунктове и трасета, чиято реализация ще повлияе значително върху целия градски трафик</li> <li>6. Наличен проект и финансиране за велосипедния транспорт</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Железопътната мрежа изолира градски територии и не се използва за вътрешноградски транспортни цели</li> <li>2. Ключови трасета и кръстовища не са реализирани и прекъсват логичните връзки на града</li> <li>3. Слаби връзки между транспортната мрежа и околните територии в редица места в града</li> <li>4. Няма буферни паркинги, независимо от предвидените такива в ОУП</li> <li>5. Северната и южната тангенти са в значителна степен компрометирани от хаотично застрояване</li> <li>6. Изключително ниска степен на реализация на мероприятията за реализация на транспортно-комуникационната система</li> <li>7. Не е изградена системата от тангенти</li> </ol>
	<b>Външна среда</b>	<b>Възможности (O)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Връзката с летището</li> <li>2. Завършването на автомагистрала „Тракия“</li> <li>3. Наличие на финансиране на транспортния проект</li> <li>4. Добра обвързаност на различните видове транспорт</li> </ol>

**Техническа инфраструктура**

		Положително влияние	Отрицателно влияние
<b>Вътрешна среда</b>	<b>Силни страни (S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наличие на воля в общинската администрация да решава въпроса за рехабилитацията на инфраструктурата комплексно и координирано с експлоатационните</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Рехабилитацията на техническата инфраструктура не се изпълнява паралелно и съвместно с общинските програми за рехабилитация на уличната мрежа</li> </ol>

	<p>дружества</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Наличие на резерв за бъдещи електрически товари</li> <li>Интензивно развитие на газификацията при налична план-схема и лицензионна политика</li> <li>Провеждане на общинска политика за кабелирането на телекомуникационните връзки</li> <li>Изграждане на нова Ел.подстанция на Гладно поле</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Изтекъл срок на сондажните водоснабдителни тръби и изчерпване на водоземането от речната тераса на Марица</li> <li>ПСОВ не отговаря на пълния цикъл на пречиствателния процес</li> <li>Има значителна инфилтрация от канализационната система</li> <li>Ключовите структурни територии (градски център) са с най-лоши показатели на инфраструктурата</li> <li>Инфраструктурата на индустриалните зони е развита, но не отговаря на модерните индустриални технологии</li> <li>Възловите станции и трансформаторните постове са неравномерно разпределени по територията</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (О)</b>	<b>Заплахи (Т)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Реализация на проекта каскада „Доспат-Въча“</li> <li>Реализация със структурните фондове на интегриран воден проект</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Да не се реализира новото водоснабдяване от каскада „Доспат-Въча“</li> <li>Да не се изгради мрежата 20 kV по входно-изходните артерии на града</li> <li>Съществуват устройствени проблеми със сервитутите на въздушните електропроводи около града</li> </ol>

**Роля и въздействие на града в регионален контекст**

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Град-център на урбанистични структури</li> <li>Град-център от високо йерархично ниво</li> <li>Ядро на голям агломерационен ареал</li> <li>Опорен център в националната селищна мрежа</li> <li>Град със зониращи функции</li> <li>Град с водещ функция в обслужването на ареала</li> <li>Има обратна потребност някои функции на общината да се реализират в региона – летище, отдих, обитаване; тези връзки обаче трябва да се реализират и отразят в самата градска структура</li> <li>Наличие на приета Районна Устройствена Схема (РУС)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Влиянието на града в ареала е по-слабо по главната ос „изток-запад“, отколкото по напречната второстепенна ос „север-юг“</li> <li>Водещите функции на града в ареала са съчетани с недостиг на територии</li> <li>Значителна част (почти половината) от територията на общината е земеделска, но този териториален ресурс не се използва пълноценно, земеделските земи не се използват за нуждите на научно-производствен комплекс</li> <li>Няма приемни зони, свързани с реализацията на междурегионалните връзки – например многофункционални зони около гарите и автогарите (които при това са комбинирани)</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (О)</b>	<b>Заплахи (Т)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Регионът предоставя достатъчно възможности</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Появата на политически различия между</li> </ol>

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

	<p>за реализация на необходимите на града функции</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Между региона и града връзките са добре структурирани и развити</li> <li>3. Има налични възможности за поне две общи икономически зони</li> <li>4. Развитие на нови икономически клъстери</li> </ol>	<p>общините винаги оказва негативно влияние върху междуобщинските проекти</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Стремещът на съседните общини да решават проблемите си конкурентно, а не в съдружие с други общини</li> <li>3. Изолацията на Пловдив от земеделието и свързаните с него инфраструктури може да забави значително разработката на икономически клъстер за хранителния комплекс и биотехнологиите</li> </ol>
--	--	--

**Географска информационна система**

	Положително влияние	Отрицателно влияние
	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
<b>Вътрешна среда</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Категорично изразена воля на ръководството на общината да въведе максимално бързо глобална информационна инфраструктура</li> <li>2. Разработени технически задания и натрупан опит при процедурни проблеми</li> <li>3. Наличие на цифрови модели на редица общински подсистеми</li> <li>4. Определена е базовата софтуерна платформа на общинската ГИС</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Липса на единна информационна среда в общинската администрация</li> <li>2. Различни формати на цифровите данни и различни координатни системи за пространствените данни (1950 и 1970 г.)</li> <li>3. Неяснота относно финализирането на процедурите по възлагане и разработка на информационните подсистеми</li> <li>4. Традиционната съпротива на администрацията към въвеждането на ИС</li> </ol>
	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
<b>Външна среда</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. По-късното въвеждане на високи технологии позволява да се избягват чужди грешки и да се въвеждат последните версии на продукти и решения, както и да се използват вече реализирани добри практики</li> <li>2. Новите версии на базовите продукти за информационни системи са универсални спрямо крайния потребител и устройствата, които той ползва (компютър, таблет, телефон)</li> <li>3. Новите версии на тези продукти имат значително по-големи вградени възможности, което значително ускорява крайната разработка</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Опасност от спиране на финансирането за интегрираната информационна система и като следствие – липса на координация между нея и ГИС</li> <li>2. Продължителна процедура за реализация на ГИС поради административни процедури – обжалвания и други</li> <li>3. Блокиране на действащото приложение от разработилата го компания, в случай, че същата е отхвърлен участник от търга за цялостна общинска ГИС</li> </ol>

## Осигуреност на града с проекти и устройствени планове


	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Наличие на ПУП за почти цялата територия;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Значителна част от ПУП са изработени преди 20 и повече години ;</li> <li>За територията на ЖП ареала няма ПУП;</li> <li>Важните градски тангенти не са регулационно обезпечени ;</li> <li>Нова КК;</li> <li>Повечето налични проекти не са за значими, знакови и важни обекти, слабо –усвояване на средства от СКФ, провалено кандидатстване за обект „Небет тепе“</li> </ol>
Външна среда	<b>Възможности (O)</b>	<b>Заплахи (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Осъществяване на проекта за интегриран градски транспорт;</li> <li>Осъществяване на проекта за интегриран воден проект,</li> <li>Реализиране на ИПГВР;</li> <li>Изготвени планови задания за ПУП на три големи градски части: ЦГЧ, СИЗ, ЖК „Тракия“ и за важни транспортни обекти : Дублиращ мост на ЖП-мост, бул. „ Северен“</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Нисък административен капацитет на общинската администрация. Непознаване на принципите на интегрирания подход към планирането;</li> </ol>

## 1.18.3. Обобщение

	Положително влияние	Отрицателно влияние
Вътрешна среда	<b>Силни страни (S)</b>	<b>Слаби страни (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Устойчивост на развитието. Това се отнася до териториалното развитие, демографията, централната ос, регионалните функции, образователният ценз. Тази устойчивост поддържа няколко ключови територии, градски възли, които и исторически, и в съвременното са с едни и същи общоградски функции и с една и съща тежест за пълноценното функциониране на града. Такива са например зоните в подножието на Трихълмието и ключовата връзката на центъра на града с гарата - улица „Станционна“ („Иван Вазов“).</li> <li>В различни периоди от време в града е доминирал определен икономически. В момента, поради отсъствието на силна доминанта, обстановката е подходяща за създаване на нов икономически профил. Градът може да се върне към исторически</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ключовите в структурно отношение територии в града и исторически, и в съвременното имат недостиг на инфраструктури, имат проблеми в хигиенно, екологично и етническо отношение</li> <li>Едновременно с разрастването на града се появяват изолирани структурно територии, жп комуникациите го разсичат, новите социалистически комплекси са сами по себе си изолационни зони, възникват загърбени територии.</li> <li>Не добрата транспортна обвързаност между трите зони на града: на север от Марица, Централната част и на юг от жп ареала води до разпокъсаност и липса на икономическа целесъобразност за инвестиционни процеси Нереализираните транспортни трасета в града в посока изток-</li> </ol>

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

	<p>оформилата се функция да контролира, разпределя и управлява продукцията на региона, т.е. да развие логистиката и науката за храната.</p> <p>3. Повече от 4000 години цивилизационно развитие. Създадената материална и духовна култура през вековете на територията на града е фактор и доказателство за континуитет на развитието въпреки социалните и природни катаклизми. Обектите на културния туризъм, са сериозен икономически ресурс. Културното наследство, обаче, трябва да бъде подкрепено от нови знакови обекти, разположени в приемни зони (като Централна гара, Форумът, Източната порта). Градската управа има амбицията да изследва, експонира и реализира максимален брой архитектурни артефакти от античността и средновековието.</p> <p>4. Реката, железопътната мрежа, транзитните транспортни артерии и Панаира са разделител на градските територии, но имат потенциала да бъдат обединители и стимулатори, за да може градът да бъде обозрим колкото се може в по-голям обхват.</p>	<p>запад натоварват централната част.</p> <p>4. Едностранното развитие на МГТ само като автобусен създава дългосрочни опасности за екологичната обстановка в града.</p>
--	---	---



	Възможности (О)	Заплахи (Т)
Външна среда	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Регионът и националната територия и политики дават на град Пловдив като център на Южния централен район достатъчно възможности да реализира своите цели.</li> <li>2. Добри възможности за реализация са осигурени на няколко локални интегрирани стратегии и проекти.</li> <li>3. Националните хоризонтални политики по отношение на етническите проблеми, особено в сферата на образованието, могат да имат своята проекция в зона с мултиетническо население.</li> <li>4. Важно е използването на потенциала на региона при развитие на нов икономически клъстер в града в сферата на хранителните технологии. В региона има не само институции и производства, пряко свързани с тези технологии, но и потенциал да развие нови дейности, свързани с този клъстер. Градът има възможност да развие технологичен център за нуждите на клъстера.</li> <li>5. Регионът общува с града чрез транспортните му центрове. Колкото по-добре се реконструират тези центрове и се обзаведат с нови функции, толкова повече регионът ще се възползва от това.</li> <li>6. Новите територии са скрит резерв за развитие на нови индустриални браншове, зони за отдих или вторични центрове. Очевидна е необходимостта на река Марица да се появи втори атракционен център, който да балансира зоната за отдих в западната част на града. Добра възможност е зоната около Аграрния университет, парка Лаута и Изчислителния център и лабораториите на БАН да се развие като високотехнологична компактна зона.</li> <li>7. Териториалното маркиране на зона, която води към летището, свързана с други транспортни обекти, ще отвори допълнително града</li> <li>8. Моделът на етническата толерантност в града от векове се реализира в мирното съседско съжителство на етнически махали (ромска, българска, еврейска, арменска) и смесени територии, които са най-съществени за запазване този характера на града. „Отварянето“ на етнически затворени градски образувания ще спомогне за интегритета на населението.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наблюдава се общинска политика на изолираност, която пречатства съвместни проекти и разработка на стратегически територии, чиято реализация би довела до повишаване на конкурентоспособността както на региона, така и на отделните общини. Такава е икономическата ос северозапад-югоизток, от индустриалната зона „Марица“ до индустриалната зона „Чая“ и летището, която в града е тангента на зоната Гладно поле-Аграрен университет.</li> <li>2. Забавянето или отмяната на национални проекти от изключителна важност за региона като водоснабдяването от каскада „Доспат-Въча“, автомагистрала Тракия и др.</li> <li>3. Наличието на икономически спад в глобален мащаб и в ЕС в частност, в съчетание с политиката на правителството за подкрепа на големите икономически субекти, надявайки се да „издърпат“ икономиката, създават трудности пред малкия и среден бизнес. Това е заплаха за развитието на специфичен икономически профил потенциален за града – в туристическата сфера и преработката на селскостопанска продукция и храни.</li> <li>4. Пловдив трябва да гледа на земеделието и предприятията, свързани с него в региона, като на ключов ресурс за затваряне на икономическия клъстер за хранителни технологии. Заплаха е да се пренебрегва тази дейност, която от векове е характеризирала икономическия профил на града.</li> </ol>

#### **1.18.4. Стратегии и политики за реализиране на възможностите и избягване на заплахите от SWOT анализа.**

Превръщането на Пловдив в модерен град с развита икономика, инфраструктура привлекателен за инвестиции и удобен за живеене, което трябва да е приоритет на Общинското ръководство, може да се постигне чрез усилия в най-малко две посоки: туризъм и хранителна промишленост

##### **Развитие на туристическата инфраструктура**

**Потенциал:** Стъпвайки на откритите и експонирани вече археологически паметници от праисторията, античността и средновековието, на богатата духовна култура от средновековието насам, на традициите в интелектуалната общност на града, на привличането на държавен орган – Агенцията по туризъм в града, от първостепенна важност е развитието на културния, познавателен туризъм и свързания с това ресурс. Туризмът като най-некапиталоемък отрасъл е с огромно развитие за други сфери на икономиката: транспорт, хранене, услуги. **Политиката** на развитие на този бранш има ефект върху икономиката на града като цяло и то за изключително дълъг период от време. За разлика от производството, което е зависимо от технологичното обновяване и неговата цикличност, туризмът се нуждае само от поддържане на съществуващите и експониране на нови обекти. **Стратегията** в развитието на отрасъла трябва да включва експониране и социализиране на съществуващите и новооткрити артефакти и археологически обекти, поставянето им в адекватна среда, обвързването им в системата на културния туризъм и обвързването му с други сфери на туризма: познавателен, бизнес туризъм (конгресен и панаирен), спортен туризъм, селски туризъм, винен туризъм.

##### **Развитие на хранително-вкусовата и преработвателна промишленост**

Отрасълът е с огромно бъдеще с оглед на все по нарастващите проблеми на изхранването в световен мащаб, увеличаване на цените на хранителните продукти и нарастващото търсене на екологични храни. **Потенциал** за развитие на отрасъла за града са: наличието на двата основни университета в сферата: Аграрен и Хранително-вкусов университети, Институт по овощарство; изключително разнообразно селско стопанство, развито в района: зеленчукопроизводство, винопроизводство, овощарство, производство на млека и млечни продукт, на меса и месни продукти. **Политиката** трябва да бъде: развитие на отрасъла и свързания с него трудов ресурс, оформяне на клъстер от фирми, научни звена и промишлени предприятия в сектора **Стратегията** за постигане на това са в: създаване и обслужване на отрасъла с база данни от информационния поток на общината; подпомагане изграждането на хоризонталната взаимобвързаност на съставните елементи в изграждането на клъстера, но най-вече в участието на Общината с единствения материален ресурс, с който разполага - атрактивни терени за изграждане и привличане на научен, бизнес, управленски капацитет за обекти в сферата на интерес. Това може да се случи не с продажба на общински имоти и терени, а създаване на публични дружества, в които Общината има участие, апортна вноска – терен за развитие на определената в политиката й цел.

##### **Развитие на транспортни трасета и коридори в града, преодоляване на затвореността на градски територии.**

Ефектът от тази дейност е не само създаване на удобен за живеене град, повишаване на стойността на имотите, намаляване на отрицателните екологични параметри: шум, замърсеност с прах и CO<sub>2</sub>. **Политиката** трябва да бъде в изграждане на необходимите и описани в ОУП на Пловдив и в този анализ транспортни трасета и връзки, рехабилитация на съществуващите. **Стратегията** за постигане на тези капиталоемки разходи трябва да бъде включване на частични или цели трасета за определени планови периоди с бюджетни средства, но най-вече по различни програми; ангажиране на държавни и европейски средства; методична и последователна работа в годините от различни ръководства на града за постигане на тази цел.



### 1.18.5. Заключение

След направения подробен SWOT анализ, обобщение от него, както и от изследване на стратегиите и политики на Общината за реализиране на възможностите и избягване на заплахите отразени в SWOT анализа, както и изискването за разработване на ИПГВР, се наблюдава изключителна атрактивност в три зони за въздействие:, които подробно са описани в: **Определяне на зони на въздействие**



## 2. РЕЗЮМЕ НА АНАЛИЗА НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ

### **Въведение**

Резюмето на целевият и проблемен анализ към «Интегриран план за градско възстановяване и развитие гр. Пловдив» обобщава основните изводи от анализите на отделните системи или сектори и представя накратко информация за тях, необходима за избора на конкретните зони за въздействие на ИПГВР на град Пловдив. Източници на информация са: Национален статистически институт (НСИ), Териториално статистическо бюро (ТСБ) гр. Пловдив, Дирекция «Бюро по труда» (ДБТ) гр. Пловдив, планови и стратегически документи на общината, резултати от Преброяването на населението от 2011 г. Отговаряйки на техническата спецификация на възложителя и „Методическите насоки за разработване и прилагане на ИПГВР“, разработеният целеви и проблемен анализ се фокусира върху следните области:

### **Обща характеристика на града и общината**

Тази характеристика има за цел да ситуира Пловдив – втория по големина и важност град в република България, като център на агломерационния ареал; да направи обобщено описание на състоянието му и да обозначи проблеми от градско и над градско значение, върху които да се насочи вниманието на ИПГВР. Характеристиката е направена по три основни направления – социално-икономическо, устройствено и екологично, включващи специфични фактори; тя насочва към целевия и проблемен анализ на състоянието, за да се установи количественото разпределение на факторите по територията във времето и тяхната обвързаност, взаимни влияния и кумулативен ефект, за да се очертаят проблемните територии и територии с потенциал за развитие - предмет на интегрирано въздействие през следващите седем години.

### **Демографски параметри и политика по човешки ресурси**

Предмет на аналитичните проучвания за демографското състояние, включени в целевия и проблемен анализ на ИПГВР на гр. Пловдив са: характеристика и оценка на състоянието и настъпилите промени в количествените параметри на населението за периода 2007 – 2011 г. – брой на населението, естественото и механичното му движение; измененията в качествените характеристики на населението – възрастова, образователна, етническа и др. структури на населението; промените в икономическата характеристика на населението – активно население, работна сила и др.; разкриване на териториалните различия по някои от демографските показатели (основно по административни райони на града), които ще подпомогнат проучванията по определяне на зоните за целево въздействие. Демографските показатели, използвани като критерии за определяне на зоните за целенасочено въздействие дават определена представа за онези части от територията на гр. Пловдив, които следва да бъдат обект на по-нататъшни обосновки.

### **Икономическо развитие и инвестиционна активност**

Значимостта и мястото на отделните сектори и отрасли в социално-икономическия комплекс на гр. Пловдив, са определени на основата на броя и дела на наетите лица. Посочените данни показват, че по отношение на трудовата заетост, социално-икономическия комплекс на гр. Пловдив се доближава до този на градовете в развитите страни, които са от същия тип. Относителен дял на заетите над 65% е индикатор за модерна икономика. Ниският относителен дял на наетите в аграрния сектор (между 1 и 3%) също е в подкрепа на подобна констатация. От отраслите в третичния сектор с висок брой наети са онези от тях, които имат пряка връзка с развитите обслужващи функции на гр. Пловдив – търговия, здравеопазване, образование, туризъм, транспорт, държавно управление и др. През последните години, утвърдената в предишни периоди положителна тенденция на растящ обем на чуждестранни инвестиции, не е така добре изразена. Преките чуждестранни инвестиции в реалната икономика бележат спад. Дори средствата за финансиране на проекти от структурните фондове на ЕС, по които бенефициент е бизнесът в гр. Пловдив (ОП «Конкурентоспособност») са с ниска степен на усвояване.

Тази тенденция, повлияна от икономическата и финансова криза) забавя значително структурното преустройство на икономиката на гр. Пловдив.

### **Социална сфера и проблеми на включването**

В гр. Пловдив са застъпени всички основни социални дейности и свързаната с тях социална инфраструктура - образователна, здравна, на културата и спорта, на социалното подпомагане, инфраструктурата на държавното управление и др. Предмет на целевия и проблемен анализ на състоянието на социалната сфера в гр. Пловдив е да се направи характеристика на отделните подсистеми, да се оценят възможностите на наличната инфраструктура за удовлетворяване на потребностите на населението и да се разкрият проблеми, които изискват конкретни действия за тяхното решаване. Тъй като анализът на състоянието на социалната сфера в гр. Пловдив е конкретно насочен за целите на ИПГВР на града, в него се акцентира на оценката на някои от показателите, които се използват като критерии за определяне на зоните за целево въздействие. Проучванията и оценките на социалната сфера в частта "Проблемен и целеви анализ" на ИПГВР Пловдив показва, че части от територията на гр. Пловдив, в които се констатират определени натрупвания на проблеми със социален характер са в обхвата основно на следните административни райони – Северен, Тракия, южната част на район Централен и частично в район Южен. С най-висока степен на проявление тези проблеми са характерни в териториалните модули, включващи или граничещи с ромските квартали .

### **Културно-историческо наследство**

Приемствеността в развитието на населеното място през вековете е обусловила концентрация на историческите структури и териториалното им съвпадение със съвременния градски център. Въпреки устройствените и строителни интервенции от средата на миналия век със съществен разрушителен ефект спрямо тези структури, общата оценка е, че те са достигнали до наши дни със сравнително съхранен интегритет в условията на богата и сложна стратификация.

### **Държавно управление, неправителствен сектор, обществен ред и сигурност**

По отношение на разгледаните три сектора – държавно управление, неправителствен сектор и обществен ред и сигурност, могат да бъдат направени следни обобщения във връзка с идентифицирането на потенциални зони за въздействие в град Пловдив: Изключително високата концентрация на административни структури на три общински администрации, областна администрация и децентрализирани структури на изпълнителната и съдебната власт, а в бъдеще и агенция на МИЕТ в рамките на ЦГЧ, обуславят територията като потенциална зона на въздействие с висока концентрация на публични функции; Инициативите на неправителствения сектор намират реализация по цялата територия на града, като тези на организациите работещи в областта на КИН се фокусират в историческия градски център, а тези на Третата група организации, в териториите около р. Марица и градските паркове; Основните моменти от териториалното отлагане на анализа на обществения ред определят като проблемни териториите най-вече на ЦГЧ и тези с компактно ромско население, „Шекер махала“, „Арман махала“, „Хаджи Хасан махала“ и др.

### **Околна среда**

Целевият и проблемен анализ е направен на база на стратегически и планови общински документи, доклади на РИОСВ – Пловдив и БДУВИБР– Пловдив. За територията на Пловдив е характерно през зимното полугодие превишение на установените норми и/или нормите плюс определените допустими отклонения от тях на някои показатели в атмосферния въздух. Ясно изразена сезонна зависимост на замърсителите в атмосферния въздух. Налага се извода за обособяване на специфичен микроклимат за територията на града произтичащ от топография и климат. Акустичната среда на гр. Пловдив е влошена в близост до главните градски артерии, основно поради остарелите превозни средства и интензивния трафик. Поддържането на зелената система и чистотата на града са значително подобрени в последните 1-2 години. При екологичните и здравните рискове в гр. Пловдив се наблюдава продължаваща тенденция за подобряване на обстановката, особено при контрола на популацията на безстопанствените животни. В Пловдив има добри практики за организиране на

дейностите по събиране и извозване на битовите отпадъци, поддържане на чистотата, третирането на смесени битови отпадъци чрез механично биологично третиране в инсталациите в с. Шишманци за намаляване вредното въздействие на отпадъците върху околната среда и човешкото здраве и използването им като ресурс, е необходимо усъвършенстване на системите за разделно събиране на отделните потоци отпадъци, като например изграждане на инсталации за рециклиране на строителни отпадъци, за третиране на биоотпадъци от поддържане на зелените площи, въвеждане в експлоатация на инсинератора за опасни болнични отпадъци и др. Управлението на ОК на територията на Община Пловдив се извършва съобразно характерните особености на всеки един компонент на средата и в съответствие с нормативните разпоредби.

### **Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда**

Селищната мрежа на община Пловдив включва едно единствено населено място – град Пловдив. Към града, като негови интегрални части, са присъединени, два самостоятелни квартала - Прослав и Коматеево. Анализът третира устройственото състояние на средата за обитаване, вкл. благоустройството ѝ, териториите с производствени дейности, териториалните аспекти на социалната инфраструктура и осигуреността с озеленени площи за обществено ползване. Направен е от позициите на критериите за определяне на проблемни територии, подходящи за зони за въздействие и е осъществен общо за града, по административни райони и на локално ниво по устройствени модули. Оценена е задоволеността с терени за жилищни нужди, начина и характера на застрояване на териториите за обитаване, степените на благоустроеността и задоволеността им с обекти на социалната инфраструктура и обществени озеленени площи, както и начина, характера и периодите на изграждане и състоянието на жилищните сгради. Инвентаризирани са териториите, обитавани от ромско население със средна гъстота от 700 ч./ха и е характеризирано състоянието им. Разкрити са теренните резерви и е изяснен инвестиционният интерес към всяка от четирите производствени зони, както и фактическите съвременни и потенциални локализации извън тях. Проучени са териториалните съсредоточия на обекти от високите нива на общественото обслужване, от които зависи степента на обществената значимост на териториите на тези съсредоточия.

### **Жилищен сектор**

Анализа на жилищните територии е необходим като обосновка за избора на зона за въздействие с преобладаващ социален характер. Той показва, че физическото състояние на жилищния фонд в панелните жилищни комплекси не е добро и са необходими интервенции, за да се спре влошаване му. Освен преките придобивки като подобрени условия на живот чрез обновяване на съществуващите жилищни райони, се очаква жилищната политика да окаже положително влияние върху здравеопазването, сигурността, производителността и инвестициите на общностите и домакинствата. Изключително важна, с проблеми за решаване и потенциал за развитие е зоната в централната градска част. Жилищните квартали са възникнали от основаването на града и са се реализирали чрез наслагване на различни пластове във времето. Характеризират се с традиционната за европейския град улична структура, изявен градски характер и идентичност. Присъства основен структурообразуващ елемент за град Пловдив – река Марица, остров „Адата“ и значими обекти на археологията. В тази зона се отчитат и проблемите на културната, икономическата и правна интеграция в общата социална и физическа среда.

### **Транспортна инфраструктура**

Основни изводи за състоянието и тенденциите по отношение на транспортно – комуникационната система в Пловдив в териториален разрез, свързани с определянето на зони за въздействие са: Степента на реализацията на мероприятията за реализиране на комуникационно - транспортната система до момента е изключително ниска. Обща стойност по окрупнени показатели на

мероприятията на за реализация на комуникационно – транспортната система в одобрения ПС – КТС е 1 027,0млн. лв. Освен общественият транспорт, е целесъобразно да се създадат предпоставки за друг вид транспорт, алтернативен на лекото автомобилно движение – напр. велосипедно движение. За тази цел е необходимо да се проучат възможностите за създаване и проектиране на система от велоалеи за велосипедно движение. Необходимо е допълнително проучване за премахване на съществуващите прелези, на които става пресичане на железопътни линии с трасета от първостепенната улична мрежа на едно ниво. Изключително важно значение за подобряване на транспортната ситуация в гр. Пловдив е доразвитие на ПУМ и изграждане на системата от тангенти, вкл. регулационното им осигуряване в действащите ПУП. Предстои решаването на подлезното преминаване на ул. „В. Априлов“ под жп гара Пловдив и отразяване на мотивирано решение. В гр. Пловдив към 2012 г. проблемът с паркирането е особено изострен. Основната причина е неизграждането на предвидените паркоместа (по конкретни разработки в ПУП). С особена острота проблемът с паркирането стои в ЦГЧ.

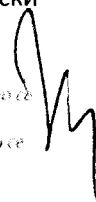
#### **Друга техническа инфраструктура**

Анализирани са главните проблеми в експлоатацията на съществуващата водоснабдителна мрежа в град Пловдив. Характерни за обслужването на водоснабдителната система са високите експлоатационни разходи: висока консумация на електроенергия, големи експлоатационни разходи за поддръжка на системите и съоръженията, разходи за материали, гориво, реагенти, заплати и др. Направена е оценка на съществуващата канализационна система и пречиствателна станция за отпадъчни води. Община Пловдив неправилно е оставила развитието на канализацията по направление на входно - изходящите пътни артерии в ръцете на частната инициатива. След изготвяне и приемане на този интегриран план 2020 ще се даде възможност на Община Пловдив да участва активно в изграждането и модернизацията, да координира и контролира развитието на електроснабдителната инфраструктура. Пловдив може да акцентира върху следните основни моменти за развитие на телекомуникационните услуги в града: изграждане на мобилна мрежа за специални и граждански услуги, свързани с всички видове транспорт и изграждане на интегрирана информационна система на община Пловдив за подобряване на процесите и обслужването на гражданите и бизнеса, с възможност за увеличаване броя на услугите. За повишаване качеството на жизнената среда е от съществено значение изпълнението на: рехабилитация на съществуващите топлоцентрали да продължи и при доказани икономически и екологически ползи изграждането на нови мощности отчитащи последните технологии в отрасъла; рехабилитация на съществуващата топлопреносна мрежа с цел отстраняване на загубите и удължаване на експлоатационния период на топлопроводите. Продължаване изграждането на газоразпределителната мрежа, като същата да дава генерално решение на трасетата, като отразява съществуващото положение и потенциала на консумация на природна газ със съответните диаметри.

#### **Инвентаризация на актуални проекти**

От инвентаризацията на наличните на територията на Община Пловдив проекти, планове и проектни идеи обобщаваме няколко основни тенденции: Липса на общ регистър на планове, проекти и идеи, които са в наличност на територията на Общината; Проектите са дребномащабни; Двата големи проекта на територията на Община Пловдив - Интегриран градски транспорт и Интегриран воден проект ще повлияят върху планираните мерки на Интегрирания план; Няма мащабни структуроопределящи икономическия профил частни инвестиции и проекти на НПО; Рамковата програма на ОУП и Програма за спешни действия и мерки са останали неизползвани; Принос от общинската инициатива към ИПГВР, са предходящите възлагания за линейни транспортни обекти, за които също има изготвени технически задания и предстоят процедури по ЗОП за проектиране и впоследствие изпълнение; Наблюдава се много слаба координираност между различните общински програми и проекти.

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирани от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*



**Осигуреност на територията с действащи устройствени планове**

През 2011г. е приета Районна устройствена схема на петте общини - Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен. За град Пловдив е приет Общ Устройствовен План, изработен в условията на действащи Подробни Устройствови Планове. Същите са с различна степен на приложимост и години на одобряване, от което ОУП най-общо ги групира в три групи: ПУП, които остават в действие без промяна; ПУП, нуждаещи се от актуализация в отделни части; ПУП за отмяна и изработване на нови. Целите на ИПГВР налагат въвеждане на нови критерии за необходимост от изработване и териториален обхват на нов или извършване на частично изменение на ПУП. Територията ще бъде оценена от гледна точка: за нуждите на плана, за получаване на максимален ефект от съвместното въздействие на различни фактори и политики. Проблемни за града зони заемат терени от няколко градски части, които по смисъла на изследването в ОУП са обезпечени с ПУП-ве. С ИПГВР, ще се изготвят ПУП-ве на такива проблемни територии, подходящи за интегрирано въздействие, за които решените проблеми ще имат мултиплициран и синергичен ефект.

**Инвентаризация на действащи документи със стратегически характер**

ИПГВР на град Пловдив следва да бъде разглеждан като връзка между системата за социално-икономическо планиране и тази за устройствено планиране. Планът съвместява в себе си характерните особености на стратегическото планиране и териториалното устройство, като представлява специфичен инструмент, съдържащ едновременно устройствени планове и финансови програми. Списък и кратка информация за стратегиите и програмите се съдържа в пълния текст на анализа.

**Роля и въздействие на града в регионалния контекст**

Характеристиките, които утвърждават Пловдив като град-център с регионални, национални и между-национални измерения са: това е вторият по големина град в България; благоприятното транспортно-географско положение; значителен икономически потенциал и др. При оценките на мястото и ролята на въздействие на града в регионалния контекст са използвани отделни целиви проучвания, които са правени във връзка с изработването на Националната стратегия за регионално развитие, Регионалния план за развитие на Южен Централен район, Областна стратегия за развитие на област Пловдив, Общ устройствен план на Пловдив, Районна устройствена схема на общини Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен и др.

По интензитет на връзките на гр. Пловдив с населените места от прилежащите територии и по степен на разнообразие на същите се обосновават три зони на влияние:

- **Зоната на пряко влияние** на гр. Пловдив е добре проучена и очертана. Тя се базира на връзки на гр. Пловдив с прилежащите територии, които са с висока степен на интензивност и комплексност. Тази зона е обект на конкретно проектно устройствено проучване "Районна устройствена схема на общини Пловдив, Марица, Родопи, Садово и Куклен", която е приета през 2010 г.
- **Зоната на активно влияние** на гр. Пловдив включва общините Асеновград, Стамболийски, Перущица, Съединение, Калояново и Раковски. Обособяването на тази зона е на основата на икономически и транспортни връзки, на трудови пътувания, на обслужващи връзки по линия на професионалното образование, на специализираната болнична лечебна помощ, на правното (съдебно) обслужване и др.
- **Зоната на непосредствено влияние** включва територията на област Пловдив, а по линия на някои обслужващи функции (университетско образование, научното обслужване, високоспециализирано болнично обслужване, апелативно съдопроизводство, транспортно-комуникационни връзки – летище, седалище на ж.п. управление и др.) включва и съседните области.

**Стратегии и политики за реализиране на възможностите и избягване на заплахите от SWOT анализа.**

Превръщането на Пловдив в модерен град с развита икономика, инфраструктура привлекателен за инвестиции и удобен за живеене, което трябва да е приоритет на Общинското ръководство, може да се постигне чрез усилия в четири основни направления: туризъм, хранителна промишленост, транспорт и алтернативна енергия, подкрепени със Стратегия за развитие и реализация на общинската собственост.

**Развитие на туристическата инфраструктура**

Стратегията в развитието на отрасъла трябва да включва експониране и социализиране на съществуващите и новооткрити артефакти и археологически обекти, поставянето им в адекватна среда, обвързването им в системата на културния туризъм и обвързването му с други сфери на туризма: познавателен, бизнес туризъм (конгресен и панаирен), спортен туризъм, селски туризъм, винен туризъм.

**Развитие на хранително-вкусова промишленост**

Стратегиите за постигане на това са в: създаване и обслужване на отрасъла с база данни от информационния поток на общината; подпомагане изграждането на хоризонталната взаимнообвързаност на съставните елементи в изграждането на клъстера, но най-вече в участието на Общината с единствения материален ресурс, с който разполага - атрактивни терени за изграждане и привличане на научен, бизнес, мениджърски капацитет за обекти в сферата на интереса. Това може да се случи не с продажба на общински имоти и терени, а създаване на публични дружества, в които Общината има участие.

**Преодоляване на затворения характер на градски територии.**

Стратегията за постигане на тези капиталоемки разходи трябва да бъде включване на частични или цели трасета за определени планови периоди с бюджетни средства, но най-вече по различни програми; ангажиране на държавни и европейски средства; методична и последователна работа в годините от различни ръководства на града за постигане на тази цел.

**Развитие на наука и високотехнологични производства на „зелена „ енергия.**

Стратегията ще бъде чрез комплексно и съчетано изграждане на Високо-технологичен енергиен парк с Енергиен научно-производствено суровинен клъстер, където Общината ще има „мениджърски„ функции, подкрепени с предоставяне на собствени терени.

**Стратегия за развитие и реализация на общинска собственост.** Тя е един от гарантите за успеха на всяко управление. Стратегията за развитие на общинската собственост, допълнена с договорености, произтичащи от действия по управление на държавната собственост допълват мерките и дейностите по бъдещото интегрирано градско планиране и са гаранция за успех.

**Заклучение**

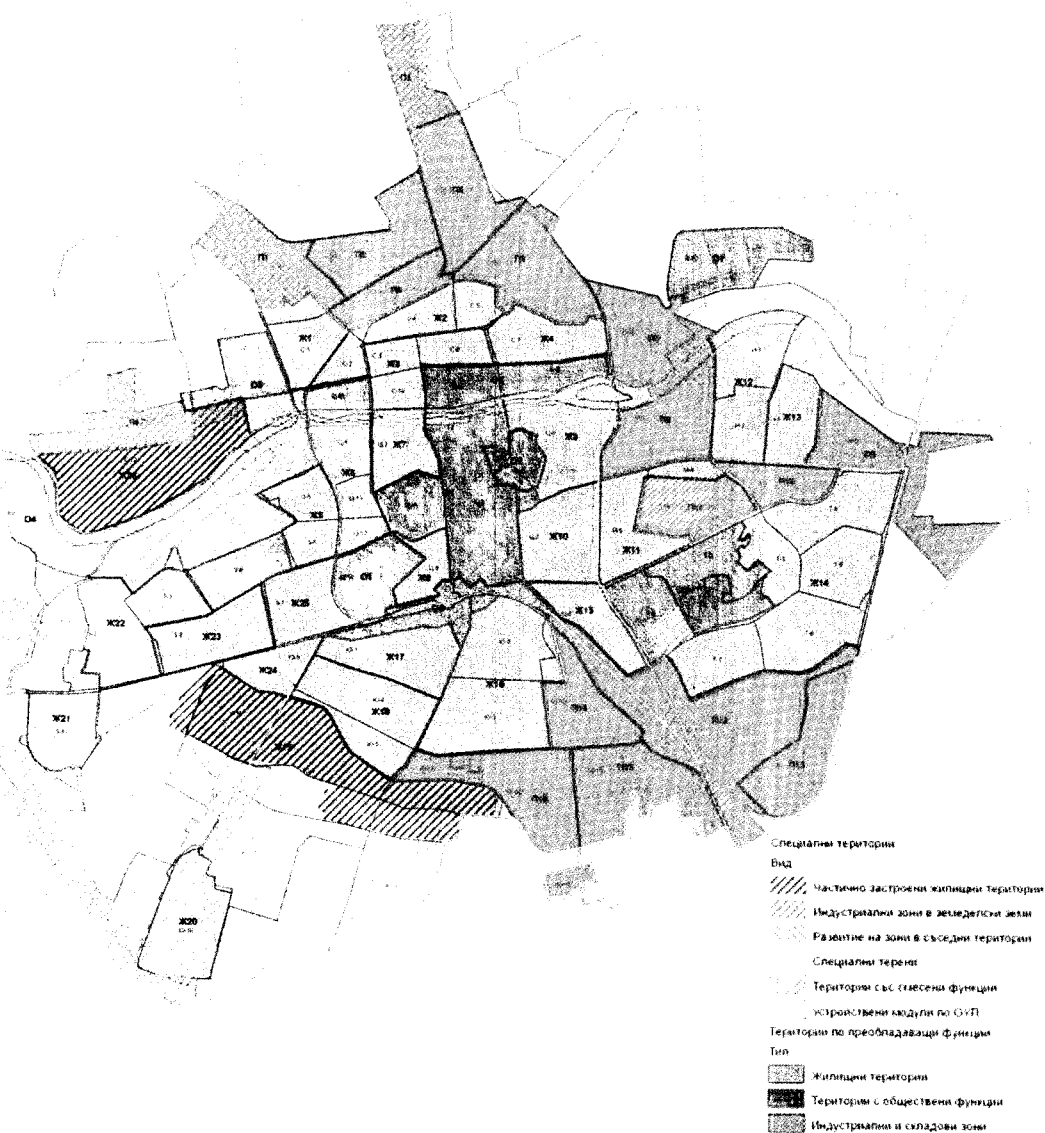
След направения подробен SWOT анализ, обобщението от него, както и от изследване на стратегиите и политики на Общината за реализиране на възможностите и избягване на заплахите отразени в SWOT анализа, както и изискването за разработване на ИПГВР, може да се направи заключение, че в три от изследваните териториални единици се наблюдава струпване на потенциали и изключителна атрактивност откъм възможности за реализация на политики и стратегии в три зони за въздействие, които подробно са описани в раздела „**Определяне на зони на въздействие**”

### 3. ИЗВОДИ ОТНОСНО НАЛИЧИЕТО НА ГРАДСКИ ТЕРИТОРИИ В НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛНО СЪСТОЯНИЕ, С НЕГАТИВНИ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО И/ИЛИ С НЕРЕАЛИЗИРАН ПОТЕНЦИАЛ, РЕШАВАНЕТО НА ЧИИТО ПРОБЛЕМИ ИЗИСКВА ИНТЕГРИРАН ПОДХОД.

#### 3.1. Определяне на структурни териториални единици със сходни характеристики

Първата фаза на процеса на определяне на зони за въздействие е очертаване на градските територии с основно функционално предназначение, със сходни характеристики и състояние на физическата среда. На територията на град Пловдив са очертани 51 териториални единици, които са в основата на аналитичната част на Интегрирания план. Териториалните единици са очертани на основа на устройствените модули към Общия устройствен план, като в резултат са идентифицирани 26 територии с преобладаващо жилищен характер, 8 териториални единици с преимуществено обществени функции и 17 териториални единици с производствени и складови функции.

Тези единици заедно с очертаванията на устройствените модули, са показани на следващата карта:



Върху тези териториални единици се прилагат критериите за определяне на зони за въздействие.



### 3.2. Идентифициране на потенциални зони за въздействие

Процесът на идентифициране на потенциални зони на въздействие на базата на определените в предходната фаза аналитични териториални единици е изпълнен, като за всяка от трите вида зони е разработена матрица за изпълнение на критериите, отговарящи на съответния вид зона. Критериите за всяка територия са оценени по тристепенна скала на изпълнението им за съответната зона, - ниска степен (една точка), средна степен (две точки) и висока степен (три точки) на изпълнение на критериите. Териториите с най-голям брой точки се номинират за зони за въздействие.

При близък брой точки се прилагат обосновки, основани на политиката на общината, значимостта на зоната за града от общи структурни съображения, значимостта на последствията при разработка на зоната за съседните територии, за градските подсистеми, за значителни групи от жителите, за града като цяло и за агломерационния ареал.

При оценката на зоните за въздействие са използвани структурни аргументи, както следва:

- по отношение на глобалната структура на града. При анализа на глобалната структура на града се очертават два основни структурни разделителя – река Марица и железопътния ареал. Тези разделители структурират града в три линейни зони със силно затруднени комуникации между тях. Преодоляването на тези разделители е една от целите на интегрираното планиране. При равни други условия приоритет получава зоната, която допринася за преодоляването на градските разделители.
- по отношение на локалната структура на номинираните зони. Оценяват се вътрешните връзки в отделните зони, възможностите на вътрешната мрежа на зоната да се свързва със съседни територии, оценява се териториалния обхват на влиянието, което зоната има върху съседните зони. При равни други условия приоритет получава зоната, която оказва влияние върху по-голям териториален обхват, подобрявайки качеството на живот на съседни територии и с това на повече жители и посетители на града, съществен индикатор за интегрираните политики.
- по отношение взаимната връзка между зоните за въздействие. Ограничаването на броя на зоните до три, по една от всеки вид, особено при град с размерите на Пловдив, изисква изборът на зоните да е такъв, че тяхната реализация да даде допълнителен кумулативен ефект за целия град или за някои негови подсистеми. Например разполагането на зоните в територии, в които се намират части от ключови за транспортната система на града трасета и кръстовища ще позволи подобряването на цялостната комуникационна обстановка на града. Подобен ефект ще се получи и ако чрез някоя от зоните се реализира стратегическа програма на града, особено в икономическия сектор.

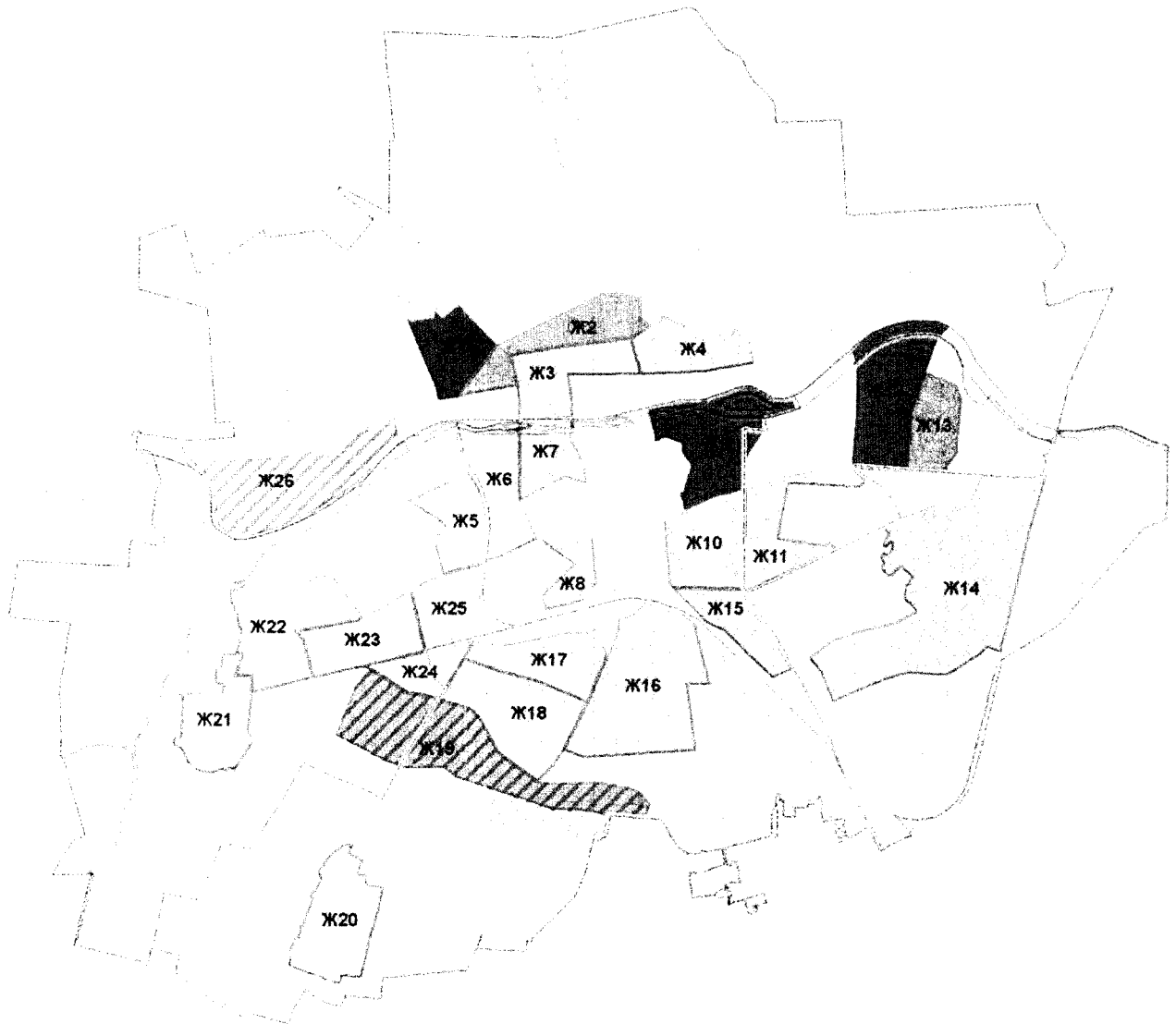
#### 3.2.1. Идентифициране на зони с преобладаващ социален характер

Идентифицирането на зони с преобладаващ социален характер е направено на основата на трите групи критерии, включително на критериите съгласно чл.7 от Регламента на Европейската комисия № 1828/2006, а именно: състоянието на инфраструктурата и околната среда, социално-икономическия статут и параметрите на жилищния фонд. Тези групи критерии (включващи 16 критерия) се прилагат върху териториалните единици с преобладаващи жилищни функции, 26 на брой.

Оценката на тези територии по трите групи критерии е представено в следващата таблица.



Резултатът от оценката на териториите по групите критерии, с които се идентифицират зони с преобладаващ социален характер, е представен на следващата карта:



- Зони с преобладаващ социален характер  
 Степен на изпълнение на критериите
- Ниска степен (до 25 точки включително)
  - Средна степен (от 25 до 35 точки включително)
  - Висока степен (повече от 35 точки)
- Специални територии
- Вид
- Частично застроени жилищни територии
  - Индустриални зони в земеделски земи
  - Развитие на зони в съседни територии
- Специални терени
- Територии със смесени функции

Оценката извежда няколко територии като кандидати за зона с преобладаващ социален характер. Открояват се главно териториите, населени от малцинствената група на ромите – Шекер махала, Столипиново, Арман махала и Хаджи Хасан махала (Аджисан махала). В тези територии няма

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при всички обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*

жилищни структури, строени преди повече от двадесет години и попадащи в групата на подлежащи на саниране с цел подобряване на тяхната енергоефективност.

Най-ефективното съчетаване на поне две групи критерии е при териториите на цялата Първа градска част или на цялата териториална единица Изгрев.

От гледна точка на общоградския интерес е съществено, че той е налице, когато в зоната се включват не само обитатели от малцинството, а има и наличие на обекти на културното наследство, има възможност за връзка с други важни за града територии като Старинен Пловдив (тази възможност беше подкрепена като необходимост от културните дейци при провеждането на кръгли маси), реализиране на намерението (което е решение и на ОУП) остров „Адата“ да стане общоградски парк и заедно с него да се включи брега на Марица. С последното се решават две задачи – подкрепя се приоритета на община Пловдив за укрепване на брега на реката с включване в проекти по Европейските програми и се обединяват в една интегрирано третирана територия два от идентификационните за Пловдив обекта – реката и Трихълмието.

При това Първа градска част е знакова територия за Пловдив, от няколко десетки години занемарена, но позволяваща с комплексни действия, каквито ИПГВР осигурява, при това с възможност за бърз ефект (такава възможност отчетоха и представителите на бизнеса на кръглите маси).

Друго съображение, даващо тежест при избора на Първа градска част е, че малцинствената общност от роми живее съвместно с други общности – арменци и българи, т.е. тя не е сегрегирана и има възможност да обменя на битово ниво модели на поведение, което прави тази общност отворена за интеграция, за разлика от Шекер махала и Столипиново, където изолираността е в очевидна и трудно преодолима.

Има съображение в полза на реконструкцията и на Шекер махала, която ще има и общоградско значение, защото е „рамка“ на влизането от магистрала „Тракия“, но за обновяването ѝ е необходима нова улична регулация с голям процент на снос, както и териториално разширение за подобряване на показателя жители на хектар (според действащия ОУП). Допустимостта на включване на нова територия в ПУП за този тип зона по ИПГВР е недопустимо. Вярно е, че Шекер махала е сравнително лесна за решаване територия (в сравнение със Столипиново) поради следните обстоятелства:

- Територията има сравнително добре изградена улична мрежа,
- Има транспортен достъп
- В близост е до промишлена зона (около гара Филипово)
- Има сравнително сполучлив първи опит за изграждане на нови, модерни жилища за малцинството

Но периферността на тази територия я прави по-малко значима в сравнение с Хаджи Хасан махала и вероятно е друга програма да даде повече възможности за интервенция в територията. Освен това ефектът върху общоградската структура е несравним в полза на Първа градска част.

Проблемът с необходимостта от териториално разширение поради голямата гъстота на обитаване, създаваща вътрешни екологични проблеми на общността, се отнася и за Столипиново. За двете зони излизането на нов терен и цялостна реконструкция с неуточнен вид жилища е операция на национално ниво (и в ОУП е записано така). Въобще „проблемът Столипиново“ е толкова глобален и

значим като мащаб на интервенцията, (а това се отнася в значителна степен и до Шекер махала), че този проблем трябва да бъде решаван в друг обхват (национален и с международно участие).

Като краен резултат от оценката по групи критерии и допълнителната обосновка за зона с преобладаващ социален характер се предлага териториалната единица Ж9 (наречена условно „Първа градска част“).

### 3.2.2. Идентифициране на зони с потенциал за икономическо развитие

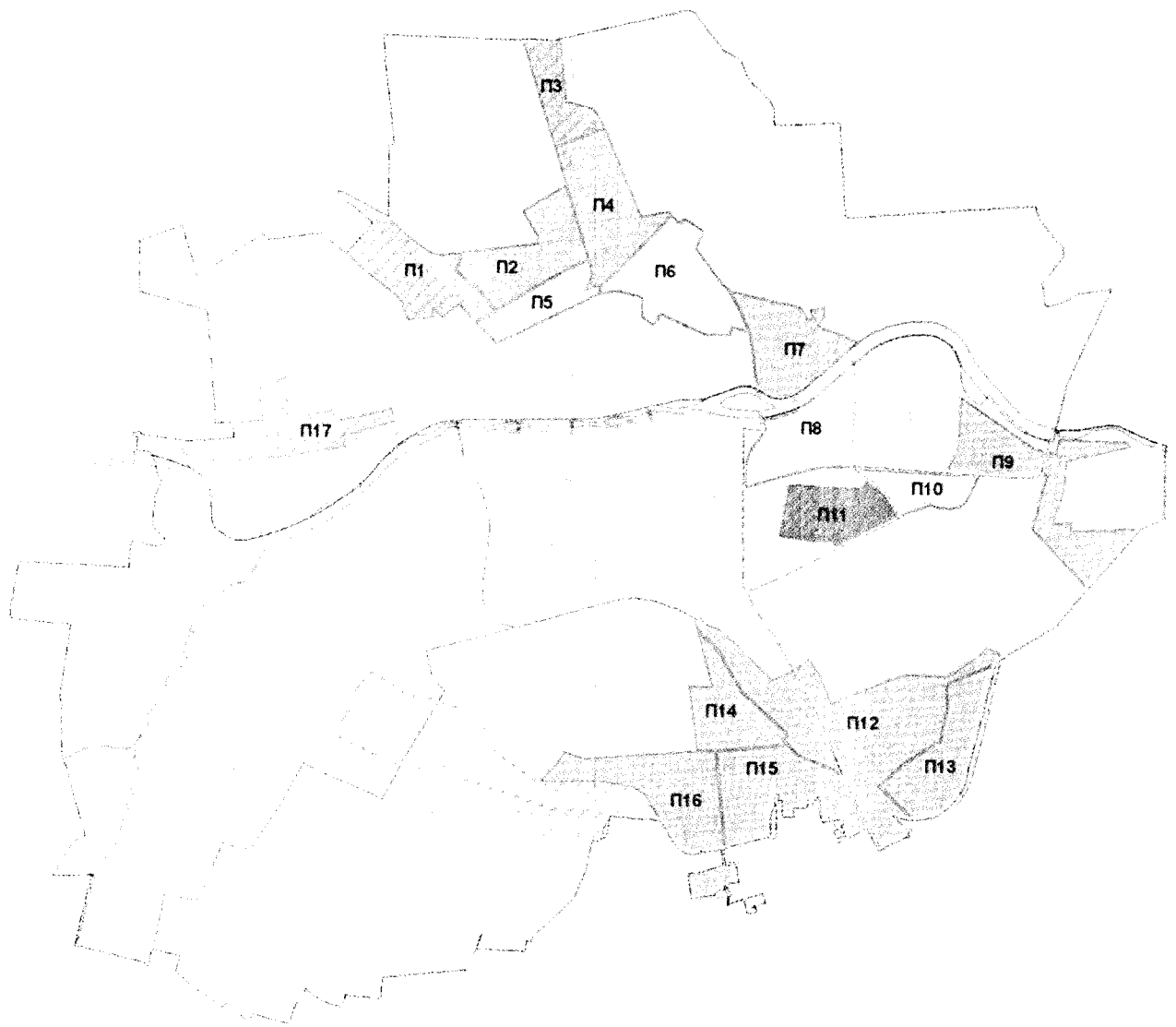
Идентифицирането на тези зони се извършва, като съответстващите за този тип зона критерии (включващи седем критерия) се прилагат върху териториалните единици с преобладаващо предназначение за производствени и други бизнес дейности (17 броя), както и свободни територии, подходящи за целта или като кандидати за конверсия, или определени като такива с устройствените планове.

Оценката на тези територии по съответните критерии е представено в следната таблица:








№	ТЕРИТОРИАЛНИ ЕДИНИЦИ КРИТЕРИИ	СТЕПЕН	П <sub>1</sub>	П <sub>2</sub>	П <sub>3</sub>	П <sub>4</sub>	П <sub>5</sub>	П <sub>6</sub>	П <sub>7</sub>	П <sub>8</sub>	П <sub>9</sub>	П <sub>10</sub>	П <sub>11</sub>	П <sub>12</sub>	П <sub>13</sub>	П <sub>14</sub>	П <sub>15</sub>	П <sub>16</sub>	П <sub>17</sub>		
1	Концентрация на икономически дейности	ниска	*		*		*	*	*			*			*					*	
		средна		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		висока																			
2	Наличие на инвестиционен интерес	ниска					*	*	*			*			*						
		средна	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		висока																			
3	Наличие на свободни (неусвоени и изоставени) терени в границите на зоната	ниска				*	*			*	*	*		*	*	*	*	*	*	*	
		средна	*		*															*	
		висока																			
4	Наличие на техническа инфраструктура, нуждаеща се от обновяване, рехабилитация или реконструкция	ниска									*	*									
		средна	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		висока																			
5	Необходимост от изграждане /доизграждане на довеждаща техническа инфраструктура, осигуряване на достъп до зоната	ниска								*		*				*	*				
		средна	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
		висока																			
6	Предвидени терени (усвояване на нови терени за стопански дейности) в	ниска			*	*	*			*	*	*				*					
		средна	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

	действащите устр.планове на икономически/бизнес функции за развитие на производства и предприятия																			
7	Среда с нарушени екологични параметри	ниска	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		средна	•																	
	<b>ОБЩО</b>		1 3	15	11	14	10	10	13	10	10	7	17	13	13	11	11	13	13	13

Резултатът от оценката на териториите по критериите, с които се определят зони с потенциал за икономическо развитие, е представен на следващата карта:



Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

- Зони с потенциал за икономическо развитие  
 Степен на изпълнение на критериите
-  Ниска степен (до 10 точки включително)
  -  Средна степен (от 10 до 15 точки включително)
  -  Висока степен (над 15 точки)
- Специални територии
- Вид
-  Частично застроени жилищни територии
  -  Индуриални зони в земеделски земи
  -  Развитие на зони в съседни територии
- Специални терени
-  Територии със смесени функции

След анализа на териториите с преобладаващи индустриални и складови функции и след разговора с представителите на бизнеса на кръглата маса безспорно най-голям потенциал и предпоставки за развитие имат Северната (СИЗ) и Южната (ЮИЗ) индустриални зони. Голяма част от структурните единици, които ги съставят, отговарят на критериите. Допълнителни основания за тяхното открояване пред останалите аналогични територии е много доброто им транспортно обслужване и връзки с елементи на националната транспортна инфраструктура - магистрала Тракия, както и с Източната и Южната тангенти на града. Връзката с железопътната мрежа за СИЗ е гара Филипово, а за ЮИЗ – разпределителната гара.

СИЗ е с ясен, вече изявен потенциал за развитие, като се оценяват инвестиционните интереси в най-северната част на общината, както и реализираните инвестиции в община Марица. В нея са разположени по голяма част от характерните за Пловдив предприятия на хранително –вкусовата, стъкларската и козметичната промишленост.

Потенциалът на ЮИЗ е по-„дискретен“ и се отнася в по-голяма степен към бъдещи инвестиции (според представителите на бизнеса тук водеща ще е ролята на летището и карго-терминала, както и близостта на постоянна работна ръка.

И двете цитирани по-горе зони имат малки и разпокъсани терени за развитие, което не позволява (въпреки, че досегашните предвиждания са включвали) развитието на групирани високотехнологични дейности. Тези нови дейности се развиват по- пълноценно на нови терени, при това този тип зона на въздействие е единствената, при която усвояване на нови терени е възможно. Освен това е препоръчително терен за високи технологии да се търси близо до научни и университетски комплекси с цел изграждане на териториално обединен икономически клъстер. Един от приоритетите на общинската администрация е развитие на хранително–вкусова промишленост, аграрна наука и биотехнологиите в клъстер, което за община, която е регионален център на значителна и диверсифицирана земеделска дейност, е съвсем естествена посока на развитие.

Теренът, който отговаря на горните качества и изисквания е военния терен „Гладно поле“. Тук общината в партньорство с държавата може след изготвяне на нов ПУП да разработи проекти и да реализира високотехнологични производства и офис сгради за наука и иновации. „Лицето“ на евентуалния комплекс ще бъде откъм бул. „Санкт Петербург“, където вече са разположени информационен център и филиал на БАН. В непосредствена близост е Аграрен университет – Пловдив.

Обосновката за избор на „Гладно поле“ като зона за въздействие включва смяната на ориентацията на промишлеността от „производство на стоки“ в „избор на технология за производство на стоки“ (европейската концепция за икономика на знанието), т.е. друго ниво на икономическа активност. Не халетата за машинно производство са вече важни, колкото изграждането на интелектуални инкубатори за развитие на технологии. Това може да се постигне с изграждане за Южен централен район на научен град в Пловдив, за чието правилно функциониране е необходимо да се започне на празно място. Привличане на научен потенциал може да стане само с изграждане на привлекателна, модерна среда, която да привлече научен потенциал (успешни примери в световен мащаб са Силициевата долина, Лос Аламос, Церн).

Като краен резултат от оценката по критерии и допълнителните обосновки за зона с потенциал за икономическо развитие се предлага териториалната единица П11 (наречена условно „Гладно поле“).

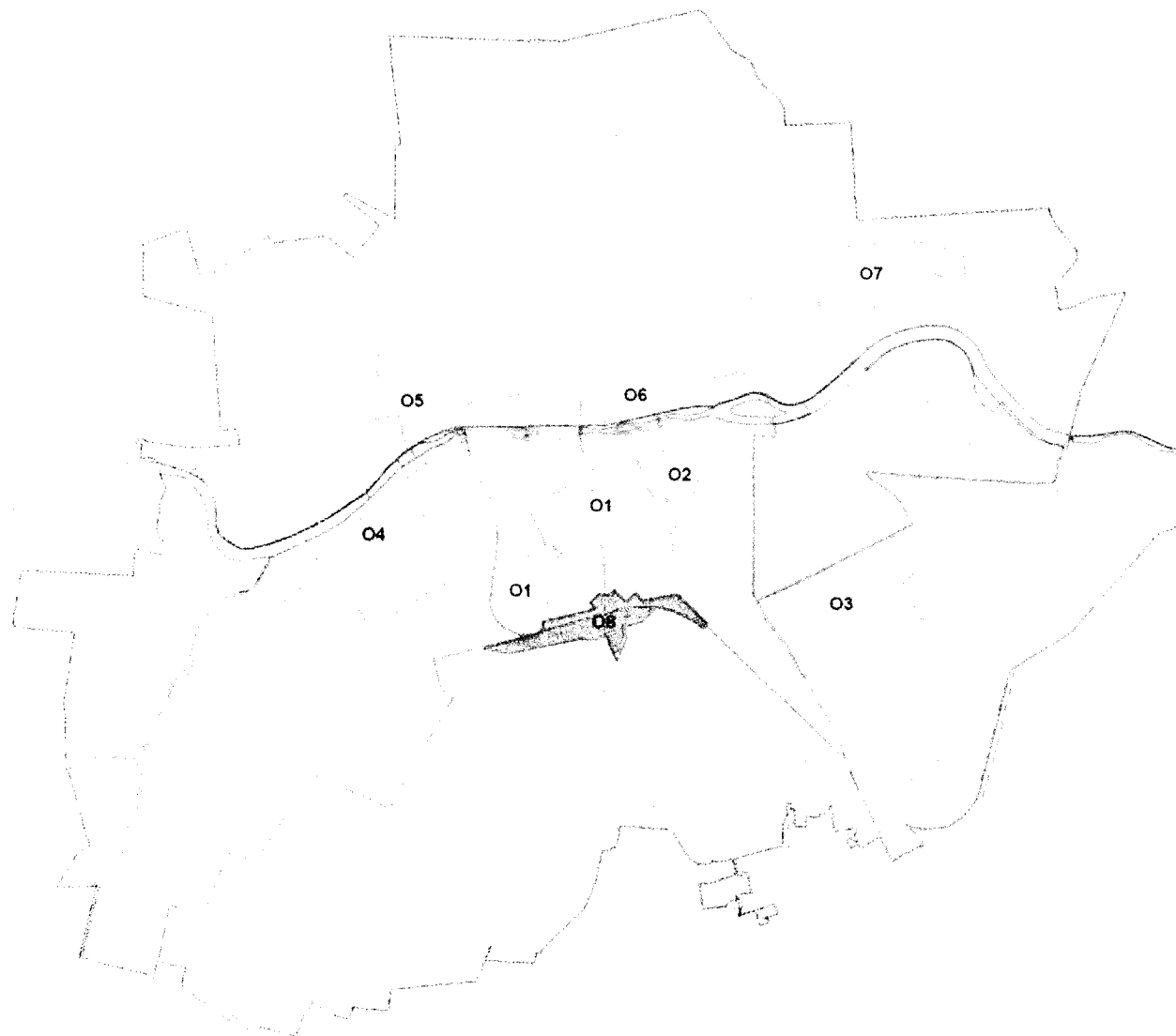
### 3.2.3. Идентифициране на зони на публични функции с висока обществена значимост

Идентифицирането на тези зони се извършва, като съответните критерии (включващи седем критерия) се прилагат върху територии с концентрация на функции с публичен характер с висока обществена значимост, с наличие на културни ценности, голям брой посетители и преобладаващ брой сгради с административни и обществени функции. Оценката на тези територии (осем броя) по съответните критерии е представено в следната таблица:




№	ТЕРИТОРИАЛНИ ЕДИНИЦИ	СТЕПЕН	КРИТЕРИИ								
			O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	O <sub>5</sub>	O <sub>6</sub>	O <sub>7</sub>	O <sub>8</sub>	
1	Преобладаваща част от сградния фонд са сгради с административни и обществени функции	ниска								•	
		средна	•	•		•					
		висока			•		•	•	•		•
2	Липсващи или лошо състояние на съществуващи системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алейни настилки	ниска	•	•					•	•	
		средна			•		•				
		висока				•		•	•		
3	Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура)	ниска	•						•		
		средна		•	•		•			•	•
		висока				•		•	•		
4	Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на средата (зелени площи, зони за отдих, улично и алейно осветление)	ниска	•	•					•		
		средна			•		•			•	
		висока				•		•	•		•
5	Незадоволително състояние на сградния фонд с административни и обществени функции	ниска	•	•						•	
		средна			•	•	•	•			
		висока						•	•		•
6	Ниска степен на енергийна ефективност на сградния фонд	ниска									
		средна	•		•	•	•	•	•	•	
		висока		•							•
7	Среда с нарушени екологични параметри	ниска		•	•	•	•	•	•	•	
		средна	•								
		висока									•
ОБЩО			10	11	14	15	14	11	10	26	



Резултатът от оценката на териториите по критериите, с които се определят зони на публични функции с висока обществена значимост, е представен на следващата карта:



Зони на публични функции с висока обществена значимост  
Степен на изпълнение на критериите

-  Ниска степен (до 12 точки включително)
-  Средна степен (от 12 до 20 точки включително)
-  Висока степен (над 20 точки)

Независимо, че оценката на териториите по критерии недвусмислено и с голяма разлика в точките определя зоната около Централна гара като най-подходяща за зона с публични функции с висока обществена значимост, налице са и още съществени аргументи в подкрепа на този избор.

Без подробна количествена оценка би следвало на повечето от критериите за определяне на такава зона да отговаря без съмнение традиционния градски център. Но има съществено възражение срещу това, а именно не са налице възможности за неговото развитие и обогатяване, т.е. за организация на мащабни проекти, които да дадат значим ефект върху града. Историческата „рамка“ на хълмовете и сгради ограничава височинното изграждане, а археологическият пласт под терена прави проблемно развитието на подземно паркиране. Необходимостта от нови административно-делови сгради, необходими на града като над общински (поне на три общини), делови център– сити,

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*

налагат развитие на подобни обекти в периферията на традиционния център. От досегашните устройствени проучвания (ОУП, предложенията на САБ-Пловдив, проведените срещи с ръководството на общината и групите по интереси) категорично се очертава зоната около Централна гара, комбинирана с още два значими транспортни обекта като автогарите „Родопи“ и „Юг“. Тази зона отговаря на критериите за наситеност от обществени сгради от двете страни на жп ареала с лоша инфраструктурна осигуреност, в т.ч. и транспортна. Изостаналостта на тази приемна (като функция, но не и като качество) градска територия е извън съмнение, както и нейния потенциал за развитие. Тя съдържа следните допълнителни качества за избора на зона от този вид:

- свободни терени собственост на държавата в железопътния ареал или такива които при сегашната им функция са недоходоносни, при това държавата е заявила готовност за концесиониране на обекти точно в този район;
- подземни нива за пешеходни и транспортни връзки, в т.ч. и подземната връзка бул. „Васил Априлов“ – „Македония“, без очакване за археология (възможно е разкриване на части от античния некропол, вероятно с научно-познавателна стойност, но без качества, които биха наложили запазването им *in situ*, респективно биха осуетили реализацията на комуникационните съоръжения);
- възможност за застрояване на сгради без ограничения във височина
- значителен потенциал за подземно паркиране и в паркинг-гаражи в южната част на зоната
- редуциране и/или въвеждане на режим на транспортното натоварване по ул. „Иван Вазов“ и превръщането на тази улица в транспортно-успокоена зона. Това ще създаде благоприятни условия за нови функции на бившите тютюневи складове, които ще станат обект на градско оживление, изрично изискване на културните дейци на Пловдив.

Като краен резултат от оценката по критерии и допълнителните обосновки за зона на публични функции с висока обществена значимост се предлага териториалната единица **08** (наречена условно „Централна гара“).



#### 4. ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ГРАДА ДО 2020 Г.

**„ПЛОВДИВ, ДРЕВЕН И ВЕЧЕН“ – модерен и проспериращ административен, университетски, икономически и културен център на Южен централен район; град с реализиран научен потенциал; град с достойно представени културно наследство и съвременно изкуство - предпочитана европейска туристическа дестинация; град с динамична, конкурентоспособна икономика, базирана на знанието и новите технологии; град, осигуряващ сигурност, привлекателна жизнена среда и високо качество на живот, равнопоставеност и шанс за всички; място, където младите хора виждат своето бъдеще.**

Визия за развитието на града до 2020 г. отразява кратко и ясно представата на гражданите и институциите на Пловдив за желаното състояние на икономиката, физическата среда и обществените отношения. Тя представя действителните потребности на жителите на града за развитие на ключовите икономически и социални сектори, както и тяхното желание за пространствена и естетическа промяна в жизнената среда. Визията очертава стратегическите цели и приоритети на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие и по този начин аргументира избора на зони за въздействие, където бъдещите интервенции ще донесат най-голяма възвръщаемост на вложените средства и устойчиви ползи за обществото.

**Визията е постижима и реалистична! Тя осигурява приемственост с действащата визия за развитие на града, историята и вековните традиции.**

За формулиране на визията е приложен комбиниран метод, който обхваща:

**Експертно проучване**, оценка и изводи от формулировките на визиите на широка рамка от стратегически и планови документи на:

- **Европейско ниво** - „ЕВРОПА 2020“ - СТРАТЕГИЯ ЗА ИНТЕЛИГЕНТЕН, УСТОЙЧИВ И ПРИОБЩАВАЩ РАСТЕЖ („Да превърнем Европейския съюз в интелигентна, устойчива и приобщаваща икономика с високи равнища на заетост, производителност и социално сближаване“);
- **Национално ниво** - „БЪЛГАРИЯ 2020“ НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 („Към 2020 г. България е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация на личността, чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж“); НАЦИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА 2012 – 2022 („Българските райони – привлекателни за живеене, ефективно използващи своя потенциал за постигане на устойчив растеж, създаване на нови работни места, бизнес и туризъм, със съхранено природно и културно наследство“);
- **Регионално ниво** – „РЕГИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА ЮЖНИЯ ЦЕНТРАЛЕН РАЙОН ЗА ПЛАНИРАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2007-2013“ („ЮЦР – проспериращ европейски регион с балансирано развитие на основата на местните ресурси, предпочитано място за живот и бизнес, с висок жизнен стандарт, осигурен от конкурентноспособна икономика“); „СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОБЛАСТ ПЛОВДИВ 2005 – 2015“ („Област Пловдив - област с устойчиво социално-икономическо развитие на основата на местни ресурси и традиционни културно-исторически дадености, предпочитано място за живот и работа, с европейски стандарт на живот, осигурен от конкурентноспособна икономика“);

- **Местно ниво** – „ОБЩИНСКИ ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА ПЛОВДИВ 2005 – 2013“ („Пловдив ще бъде европейски древен и модерен град. Най-важен административен, университетски, икономически и търговски център на Южен и централен регион. Град с голям научен потенциал и динамична, даваща възможност на всекиго икономика, базирана на знанието. Град със запазена и оценена уникална история, култура и изкуство. Град с развит културен, исторически и бизнес туризъм. Град, осигуряващ сигурност, необходимата инфраструктура, чиста околна среда и предпоставките за висок жизнен стандарт на своите граждани. Град, в който хора от различни етнически групи и култури работят заедно и живеят в мир“).

**Процес на комуникация и обсъждане на предложения** от Възложителя, местната общност и всички останали заинтересовани страни;

**Приемственост** с действащата визия на общинския план за развитие.

**Подход за формулиране на визията:**

- Осъществяване на експертен анализ, оценка и изводи от формулировките на визиите стратегически и планови документи на европейско, национално, регионално и местно ниво;
- Запознаване на екипите на възложителя и изпълнителя, както и на заинтересованите страни с действащите визии и експертния анализ на всички нива;
- Обсъждане на предложения за формулиране на визия за ИПГВР на Пловдив по време на работните срещи дискусии със заинтересованите страни и представителите на пловдивската общественост на 21 и 22 август в Пловдив;
- Представяне на работно предложение на формулировка на **ВИЗИЯ НА ИПГВР НА ПЛОВДИВ** и дискусия по него в рамките на Обществен форум на 4 септември 2012;
- Отразяване на направените препоръки и предложения и представяне на окончателната **ВИЗИЯ НА ИПГВР НА ПЛОВДИВ** за приемане от Сесията на Общинския съвет, която ще се проведе на 13 септември в Пловдив.

**Очакван резултат:**

*Реалистична и постижима ВИЗИЯ за развитието на Пловдив, отразяваща желанията на пловдивската общественост и очертаваща стратегическите цели и приоритети на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие. Приетата визия очертава най-широката рамка в която ще се насочат усилията за развитието на града и по този начин аргументира избора на зони за въздействие, където бъдещите интервенции ще донесат най-голяма възвръщаемост на вложените средства и устойчиви ползи за обществото.*


**Акценти от работните срещи – дискусии със заинтересованите страни проведени на 21 и 22 август в Пловдив:**

- Пловдив – древен и млад;
- Пловдив – най-стария жив град в Европа!?!;
- Жителите на Пловдив виждат бъдещето си с висок жизнен стандарт, те очакват да чувстват сигурност в живота си и този на децата си – в жилището, на работното място, на улицата и в училищата. Искат да имат добре устроена жизнена среда;
- Пловдивчани се обединяват около мнението, че градът им трябва да отстоява и популяризира името си на «Културна столица на България», на най-важния за региона исторически,

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата поддръжка на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

административен, академичен, панаирен, икономически и индустриален център с високо развити технологии;

- Пловдив е голям и богат град. Той е предопределен за растеж;
- Пловдив – „Европейска столица на културата“ през 2019 г;
- Река Марица, тепетата, археологията, храни, земеделие, университети, панаир – ключови думи при формулиране на „туристически бранд“



## 5. ИЗБРАНИ ЗОНИ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ

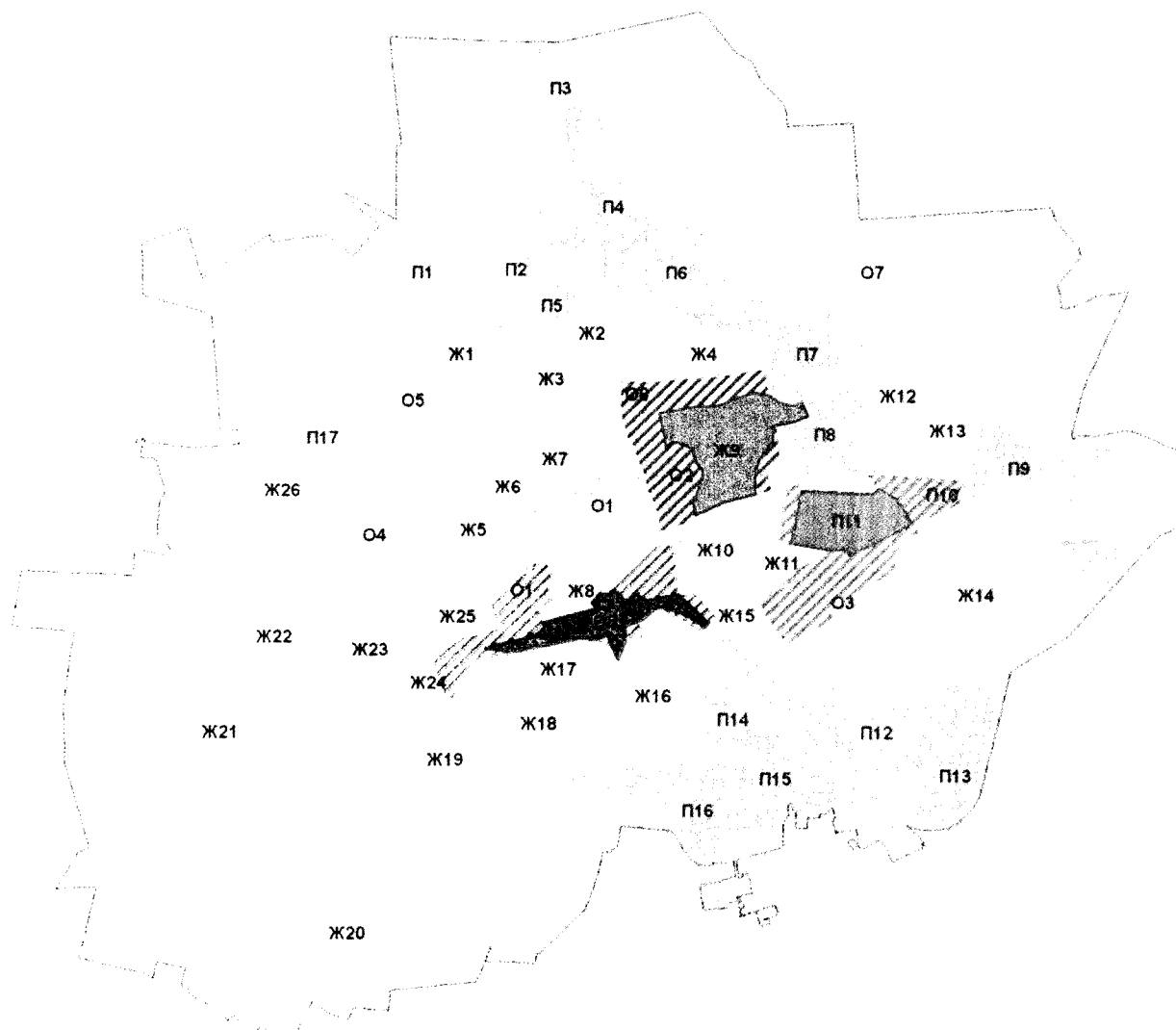
### 5.1. Общо описание

Интегрираният план за градско възстановяване и развитие на град Пловдив предлага три зони на въздействие – “Първа градска част” като зона с преобладаващ социален характер, “Гладно поле” като зона с потенциал за икономическо развитие и “Централна гара” като зона на публични функции с висока обществена значимост.




Всяка от зоните за въздействие е придружена от зона на влияние, в която в резултат на реализацията на проектите и програмите в зоните за въздействие ще настъпят съществени подобрения в качеството на средата и ще се повиши инвестиционният интерес. Зоните на влияние са териториално близки и образуват стабилна глобална структура, покрита от интеграционни политики.

Същевременно трите зони имат свързани ефекти спрямо глобалната градска структура. Близостта им усилва това влияние, а на териториите им се намират ключови транспортно-комуникационни елементи.




Следващата карта илюстрира избраните зони за въздействие и зоните на влияние:






**Избрани зони за въздействие****Вид**

-  Зона с преобладаващ социален характер
-  Зона на публични функции с висока обществена значимост
-  Зона с потенциал за икономическо развитие

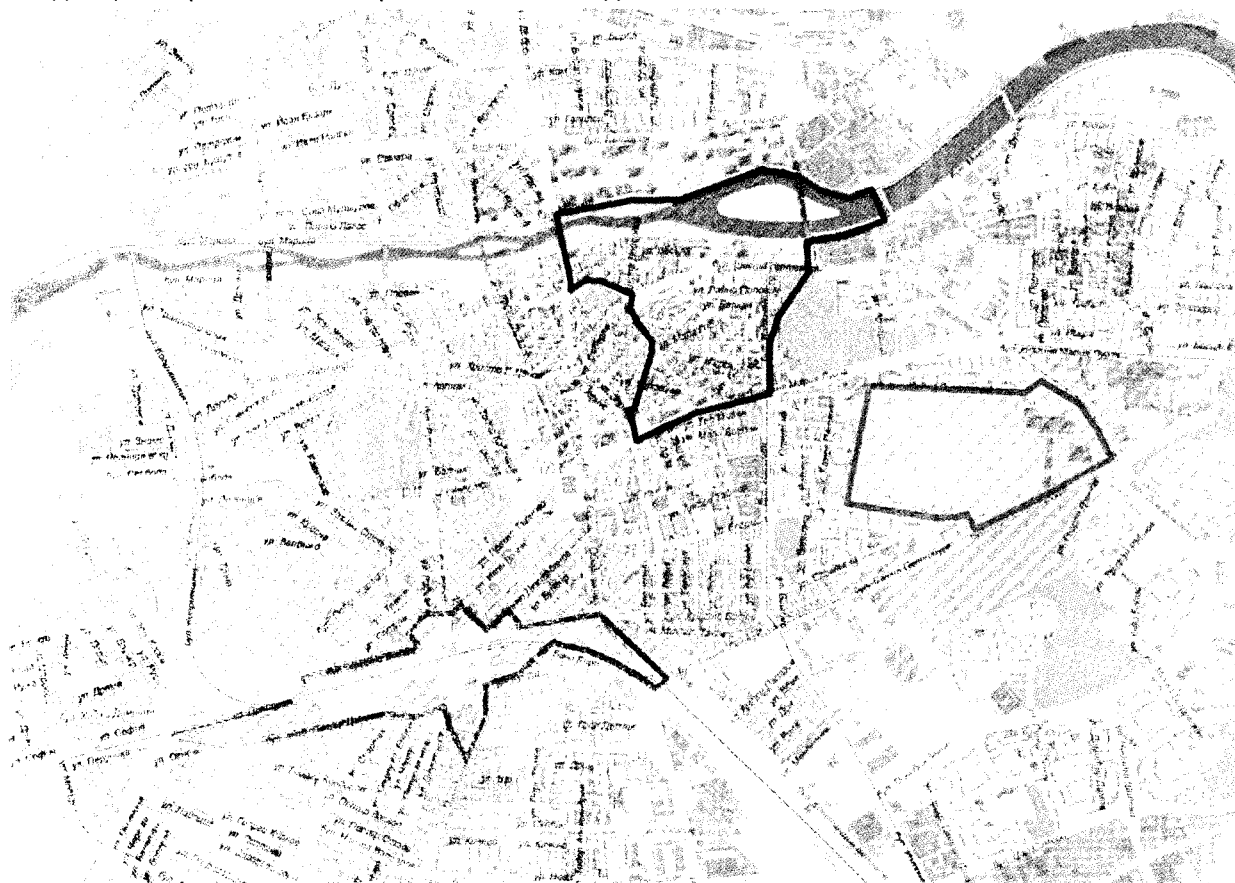
**Зони на влияние на зоните за въздействие****Вид**

-  Влияние на зоната със социален характер
-  Влияние на зоната с висока обществена значимост
-  Влияние на зоната с потенциал за икономическо развитие

**Аналитични териториални единици****Тип**

-  Жилищни територии
-  Територии с обществени функции
-  Индустриални и складови терени

Следващата карта показва избраните зони за въздействие и зоните на влияние в близък план:

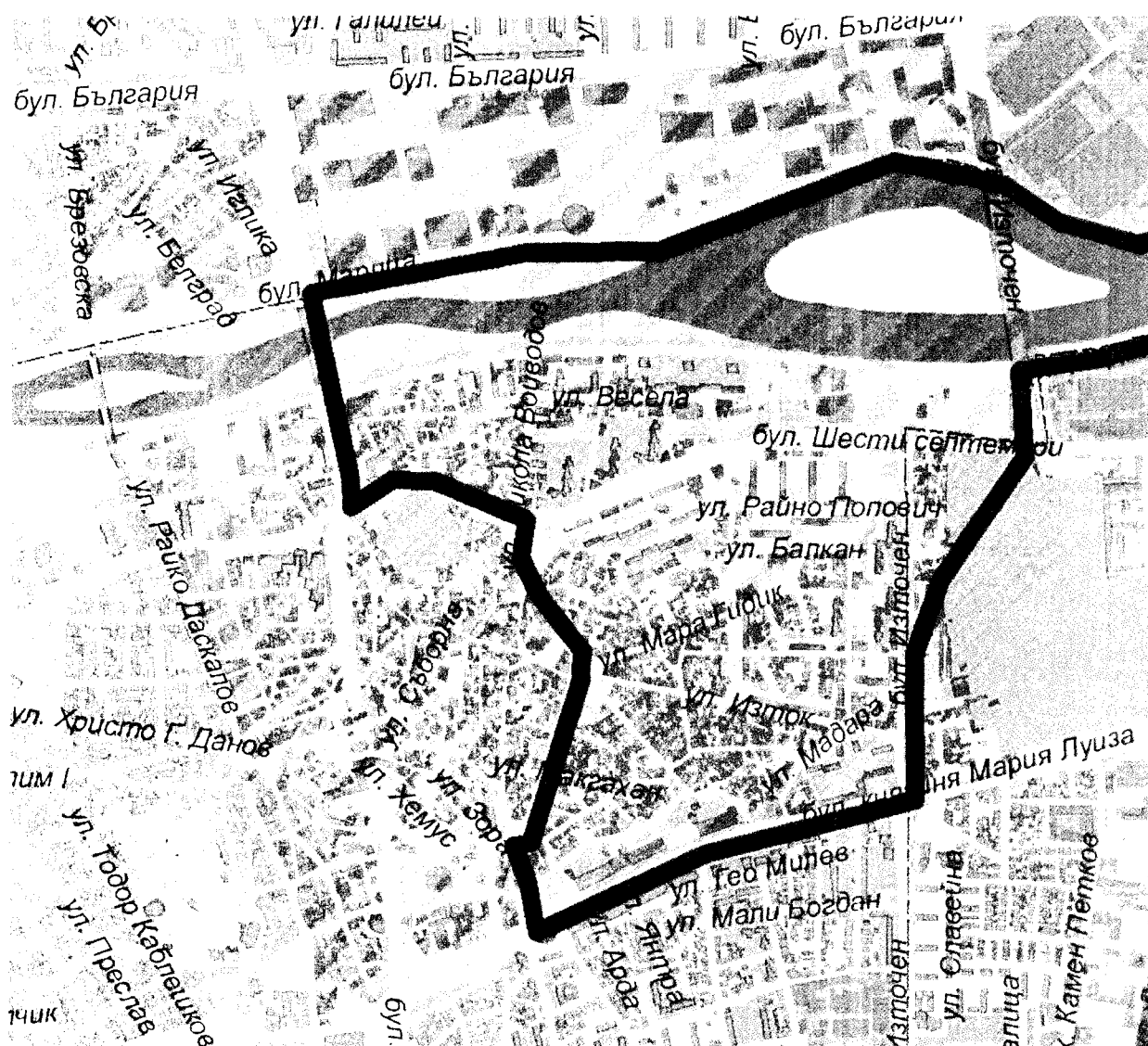
**5.2. Подробно описание на зоните за въздействие****5.2.1. Зона за въздействие с преобладаващ социален характер**

**НАИМЕНОВАНИЕ:** „ПЪРВА ГРАДСКА ЧАСТ”, обозначена в приложените карти като Ж9

**ГРАНИЦИ:** от запад – ул. „Иван Перпелиев”, пл. „Възраждане”, ул. „Митрополит Панарет”, ул. „Цар Иван Шишман”, бул. „6-ти септември”, бул. „Цар Борис III Обединител”, мост на р. Марица към

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

Панаира; от север – южната граница на Международния мострен панаир (бул. „Марица-север“); от изток - мост на р. Марица през остров „Адата“, бул. „6-ти септември“, бул. „Източен“ и от юг – бул. „Княгиня Мария Луиза“.



Ключовата археологическа територия в зоната „Източната порта“

Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.





Характерен изглед от зоната

**ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ:**

Обща площ: 111.9 ха,

Нето жилищна площ: 42.3 ха

Бруто жилищна площ: 86.4 ха

Устройствена зона по ОУП: Жс, Жг, СмфЗ, Ц, Смфп, Зоз, Зос, Ззс

Перспективен брой обитатели: между 10 и 12000 души

**ПРЕДЛАГАНА ЗОНА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ ПО ИПГВР:** зона Ж9 със следните устройствени показатели:

Пл (средно за зоната) 25-50%, Кинт 1.5-2.5; 20-50%

**ОПИСАНИЕ**

Зоната представлява разнороден по състав, характер, функционална и физическа изграденост територия, която има няколко изключителни особености, които я правят особено подходяща за намеса, възстановяване и развитие, със силен синергичен ефект върху значими централни градски територии.

Територията е в непосредствена близост до АИР „Старинен Пловдив“, като осигурява два от трите подхода към резервата, контактува с Централна градска част и съдържа на територията си антични паметници с уникално значение за културно-историческото наследство на града. Едновременно с това, територията е разположена по поречието на р. Марица и включва в себе си остров „Адата“. Живущите в зоната са с разнороден етнически състав: преобладаващо българи, но със значими групи турско, циганско и арменско население. В избраният район се намират и единствените за града Пловдивска духовна семинария и Център за социални услуги. Не на последно място, зоната попада изцяло в обхвата на ПУП Първа градска част – Север и Юг, което позволява доразвиване на исторически заложените идеи и разработки.

Основен проблем в избраната зона, който ИПГВР ще решава е интеграцията на територията на „Хаджи Хасан махала“, както към градския организъм като цяло, т.е. „отваряне“ на територията за

*Този документ е създаден в рамките на проект "Изработване на Интегриран план за градско възстановяване и развитие на Пловдив, който се осъществява с финансовата подкрепа на ОПРР 2007-2013г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие". Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от община Пловдив и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган на ОПРР.*





Спътникова снимка на зоната



Общ поглед към зоната

**ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ:**Обща площ: **77.5 ха**,Нето жилищна площ: **1.4 ха**Бруто жилищна площ: **21.7 ха**Устройствена зона по ОУП: **Жс, Ц1, СмфЗ**За целите на ИПГВР следва да се допълни с устройствена зона **Пс**

**ПРЕДЛАГАНА ЗОНА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ ПО ИПГВР:** зона **П11**, представляваща високотехнологична производствена зона със следните устройствени показатели:

**Пл < 80%; Кинт < 1.5; озеленяване > 20%**

На база свободната, незастроена площ на територията, в зоната може а се изгради между 600 000 – 650 000 м<sup>2</sup> разгъната застроена площ.

#### ОПИСАНИЕ

Зоната е застроена периферно по булевардите „Санкт Петербург“ и „Освобождение“ с обществено-обслужващи сгради (третичен сектор) – магазини за промишлени и хранителни стоки като „Метро“, „Технополис“, „Била“, „Лидъл“, МОЛ „Галерия“.

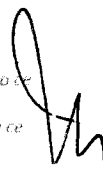
Заедно с това на територията се намират и сгради на научни институти и филиали на БАН, а в непосредствена близост до зоната се намират: Изчислителният център, научно-развойни институти, както и Аграрният Университет. В контактната територия на избраната зона за въздействие попадат 3 училища, Административният център на Район „Източен“ на Община Пловдив, ново придобитата сграда от Община Пловдив - на кръстовището на улиците „Шести септември“ - „Освобождение“ и „Мария Луиза“, в която сграда ще бъдат настанени общински служби от общоградско значение като „Градска мобилност“ и др.

Теренът е в непосредствена близост и пряк визуален контакт с входно-изходната артерия на Пловдив – Цариградско шосе, а оттам към АМ „Тракия“ и по бъдещата източна тангента към района на Родопите. Зоната е в добра инфраструктурна обезпеченост и с много добри екологични показатели. Свободната територия е в близост до централната градска част и с отлични комуникационни връзки, която я прави изключително перспективна за изграждане на характерното за зоната научни, високо технологични модули, в преориентацията на промишлеността от „производство на стоки“ в „избор на технология за производство на стоки“, т.е. друго ниво на икономическа активност. Не халетата за машинно производство е приоритета, а изграждане на интелектуални инкубатори за развитие на технологии. Това може да се постигне с изграждане за ареала на Южен централен регион на научен град (science city), за чието правилно функциониране е необходимо да се започне на празно място. Привличане на научен потенциал може да стане само с изграждане на атрактивна, модерна среда, която да привлече научен потенциал (напр. Силициевата долина, Церн и др.).

#### 5.2.3. Зона за въздействие на публични функции с висока обществена значимост

**НАИМЕНОВАНИЕ:** РАЙОНЪТ ОКОЛО ЦЕНТРАЛНА Ж.П. ГАРА, вкл. ж.п. ареала и прилежащи територии, обозначена на приложените карти като **О8**

**ГРАНИЦИ:** от запад – Коматевски възел; от север – бул. „Христо Ботев“, ул. „Кавала“, ул. „Д-р Никола Ковачев“, бул. „Васил Априлов“, ул. „Велико Търново“, ул. „Одрин“ и ул. „Цанко Дюстабанов“, ул. „Авксентий Велешки“ и бул. „Христо Ботев“; от изток – бул. „Найчо Цанов“ и бул. „Санкт Петербург“ с надлеза над ж.п. ареала; от юг – ул. „Бачо Киро“, ул. „Кукуш“, ул. „Димитър Талев“, ул. „Калиакра“ и ул. „Академик Петър Динев“.





**ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ:**Обща площ: **79.5 ха**,Бруто жилищна площ: **2.2 ха**Устройствена зона по ОУП: **Смфп, Ц, Зс, Зос, Зоз****ПРЕДЛАГАНА ЗОНА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ ПО ИПГВР:** зона **О8** със следните устройствени показатели:**Пл (средно за зоната) <50%, Кинт 1.5-2.5; 20-40%****ОПИСАНИЕ**

Зоната представлява най-общо транспортният ареал на гр. Пловдив, съдържащ: действащата Централна ж.п. гара, две от трите най-големи автогари, осигуряващи повече от 70% от превозите, терена на бившата сточна гара, понастоящем частен с тенденция за застрояване с обществени функции, 6 мощни транспортни артерии: бул. „Хр. Ботев“, „Коматевско шосе“, ул. „Н. Цанов“, бул. „Руски“, бул. В. Априлов“, бул. „Македония“. Този транспортен ареал, осигуряващ пътническия поток извън града, едновременно с това е физическа пречка за вътрешноградския транспорт като разрушава или затруднява вътрешноградските транспортни връзки. Този парадокс изисква подход, който да интегрира двете различни орбити в организъм, действащ синхронно и кохерентно в единно цяло. Близостта на зоната до летище Пловдив повишава значението ѝ в регионален контекст. В зоната попадат и обществено-обслужващи обекти – магазини – „Била“, „Бриколаж“; административни сгради – на ЖП управление, както и на фирми с терени в района. Тук се намира и сграда на бившата цигарена фабрика (тютюнев склад), чието адаптиране за нови функции би намерило модус за решаване на проблема с този вид сгради, с които контактната територия изобилства. Това е зона, за която няма цялостен действащ Подробен устройствен план, или има само частични такива.

Предизвикателството за зоната е решаване на този транспортен възел, като се осигурят изключително важните за града транспортни потоци в посока север-юг (под жп ареала), изток-запад – с изграждане на южната тангента с необходимите комуникационни развръзки. Наред с това зоната има потенциал за изграждане на обществено обслужващи сгради, офиси, хотели, както и богато озеленени терени, попадащи в сервитута на ареала, които да повишат положителните екологични характеристики на зоната. Зоната на влияние в контекста на града на тази зона за въздействие на ИПГВР би се разпростряла на север до централния площад, на юг – до ул. „Щип“, на изток до бул. „Цар Борис III Обединител“ и на запад – „Коматевския възел и ул. „Модър“. Всъщност, решаването на транспортните връзки в зоната е от ниво на въздействие за целия град.