ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ 2022 – 2032 Г.

ДЗЗД „Градска мобилност – Пловдив"

2023 г.

Възложител: ОБЩИНА ПЛОВДИВ

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ 1

СПИСЪК НА АБРЕВИАТУРИТЕ 2

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА 3

1. ВЪВЕДЕНИЕ 4

2. МЕСТЕН, НАЦИОНАЛЕН И ЕВРОПЕЙСКИ КОНТЕКСТ 8

2.1. ДЕЙСТВАЩО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В СФЕРАТА НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ И ГРАДСКАТА СРЕДА 8

2.2. ИНСТИТУЦИОНАЛЕН АНАЛИЗ 8

2.3. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОБЩЕСТВЕНО УЧАСТИЕ 8

3. Анализ на текущата ситуация и извеждане на ключови проблеми 10

3.1. МЕТОДОЛОГИЯ НА АНАЛИЗА 10

3.2. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩАТА СИТУАЦИЯ 11

3.3. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ 101

4. SWOT АНАЛИЗ НА ФАКТОРИТЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПУГМ 107

5. ВИЗИЯ НА ПУГМ И КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ 115

5.1. ВЪВЕДЕНИЕ 115

5.2. ВИЗИЯ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ С ХОРИЗОНТ 2032 Г. 119

5.3. КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ НА ПУГМ 119

5.4. ЦЕЛИ НА ПУГМ 124

5.5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ 138

6. Проекти, мерки и действия по основните направления на градската мобилност 139

7. БЮДЖЕТ И ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ 140

8. ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА НА ПУГМ 141

8.1. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ПЛАНА 141

8.2. ИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЛАНА 143

8.3. МУЛТИКРИТЕРИЕН АНАЛИЗ НА ПЛАНА 150

9. ПРИОРИТИЗИРАНЕ И ВРЕМЕВО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО – ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2022 – 2026 Г. 151

10. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА НА ПУГМ 152

10.1. МЕХАНИЗЪМ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА НА ПЯЛОСТНОТО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПУГМ 152

10.2. ВИДОВЕ ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗМЕРИМОСТ НА ПОСТИГАНЕТО НА ЦЕЛИТЕ 153

10.3. ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПУГМ НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ 154

СПИСЪК НА АБРЕВИАТУРИТЕ

АМ – Автомагистрала

АПИ – Агенция „Пътна Инфраструктура"

ГИС - Географска информационна система

ГПОД - Генерален план за организация на движението

ЕК - Европейска комисия

ЕС - Европейски Съюз

ЕСИФ - Европейски структурни и инвестиционни фондове

ЕСП - Европейска сметна палата

ИКТ - Информационни и комуникационни технологии

ИТС - Интелигентни транспортни системи

МГОТ - Масов градски обществен транспорт

НКЖИ – Национална Компания „Железопътна Инфраструктура"

НПВУ - Национален План за възстановяване и устойчивост

ОПРР - Оперативна програма „Региони в растеж"

ОУП - Общ устройствен план

ПИРО - План за интегрирано развитие на община

ПОС - Програма „Околна среда" 2021 – 2027 г.

ПРР - Програма „Регионално развитие" 2021 – 2027 г.

ПРСР - Програма за развитие на селските райони 2021 – 2027 г.

ПТС - Програма „Транспортна свързаност" 2021 – 2027 г.

ПУГМ - План за устойчива градска мобилност

РБ - Републикански бюджет

РПМ - Републиканска пътна мрежа

ФМ на ЕИП - Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство

ЦГЧ - Централна градска част

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

1. Приложение 1 - Анализи на текущото състояние:
   - Правен анализ на относима нормативна уредба, включително добри практики при разработването на ПУГМ;
   - Анализ на институционалния капацитет
   - Анализ на заинтересованите страни.

2. Приложение 2 - Проведени анкетни проучвания – лице в лице и онлайн анкета

3. Приложение 3 – Проведени фокус групи

4. Приложение 4 – Таблица с приоритетни области на действие, мерки и проекти/дейности, индикативни бюджети и индикатори

5. Приложение 5 – Финансов анализ на ПУГМ - Пловдив

6. Приложение 6 – Мултикритериен анализ на ПУГМ-Пловдив

7. Приложение 7 - План за действие 2022 - 2026 г.

8. Приложение 8 - Карти и други материали

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на Пловдив е планов документ, който идентифицира основните насоки за устойчиво развитие на мобилността в града. Планът е разработен съгласно „Ръководство за изготвяне и изпълнение на План за устойчива градска мобилност", публикувано от "Европейска платформа за устойчиви планове за градска мобилност" на Европейската комисия, и действащото българско законодателство.

По дефиниция плановете за устойчива градска мобилност са *„стратегически планове, създадени за да удовлетвори нуждите от придвижване на хората и бизнеса в градовете и тяхната функционална територия за по-добро качество на живот. Планирането на градската мобилност надгражда съществуващи практики на планиране, като взема предвид принципите на интеграция, участие на обществото и оценка."*[1]

ПУГМ на община Пловдив е разработен за периода 2022 - 2032 г., като очертава перспективите пред града и общината за мобилизиране на градските потенциали, привличане на външни ресурси (експертни, материални и финансови) и стимулиране на партньорства за утвърждаване на модели на придвижване, които подкрепят качествената трансформация на градските пространства по отношение на безопасност, здравословна среда за живот и комбиниране на функции в съответствие с претенциите на съвременната градска култура. Като един от секторните инструменти за планиране на градското развитие, Планът има за задача да примири дългосрочната амбиция за реализация на мащабни инвестиционни проекти с ограничения десетгодишен хоризонт на планиране, като приоритизира фази и етапи на изпълнение, мерки за разработване и утвърждаване на градски концепции и изграждане на капацитет за бъдещо развитие.

Националната нормативна уредба отрежда значимо място на плановете за устойчива градска мобилност в общата рамка за планиране и проектиране на комуникационно – транспортни решения в урбанизираните територии.[2] Развитието на устойчива градска мобилност е една от основните цели на комуникационно – транспортното планиране, наред с ефективното използване на градската територия, осигуряването на бързи и удобни транспортни връзки, създаването на предпоставки за икономическо развитие на територията и др.

В контекста на местните политически и стратегически планови документи, ПУГМ е интегрален елемент на общото устройствено планиране, като част от Общия устройствен план или Плана на комуникационно – транспортната система на града. Чл. 8, ал. 5 на Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии очертава обхвата на планиране от определяне на съотношението и дела на различните видове пътувания до мерки за насърчаване на активни модели на придвижвания и използване на обществен транспорт, осигуряване на синергия между автомобилно, пешеходно и велосипедно движение, интегрирани маршрути, безопасност и комфорт на пътуване.

ПУГМ на община Пловдив за периода 2022 – 2032 г. осигурява съответствието на местната рамка от политики с горепосочените нормативни изисквания, като предлага критичен анализ на съществуващия модел на придвижване в града от една страна, а от друга – допълва и надгражда утвърдените стратегически документи и визии за развитие на града с опит за холистично представяне на всички аспекти на градската мобилност и възможните синергии с

[1] Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second edition, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

[2] Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, МРРБ, обн. ДВ. бр. 7 от 19 януари 2018 г., изм. и доп. ДВ. бр. 79 от 4 октомври 2022 г.

други градски индикатори за устойчиво развитие. Изведената визия и предложеният план за нейното постигане разглеждат градската мобилност като комплекс от градски системи, които следва да бъдат адресирани за постигане на реална и устойчива във времето трансформация на града към социално и икономическо развитие в границите на собствения му потенциал и нулево въздействие върху околната среда и здравето на населението. ПУГМ разработва и структурира стратегии за инвестиции в рамките на съвременната концепция за утвърждаване на градове за хората, пространства за здравословен начин на живот и общности, които споделят култура на активно придвижване в градска среда.

Процесът на разработване на ПУГМ за община Пловдив следва технологията на планиране на стратегически документи с относително дългосрочен характер, включително формулиране на секторна визия:

фигура 1. Разработване на стратегически документ – фази

Процесът на анализ позволява дефинирането на основните проблеми и тяхното възникване. В комбинация с местните специфики и амбиции, изводите от анализа са основание за формулиране на визия за развитие, цели и приоритетни области на интервенция, които обхващат комплекси от конкретни мерки и проекти. Проследяването на напредъка и ефектите от реализацията на плана формират система от показатели за оценка на ниво изпълнение и постигнати резултати.

На всички фази се търси съвместимост и йерархическа подчиненост към европейските, национални, областни и общински стратегически документи, в съответната област на действие.

Градското транспортно планиране е комплексен процес, при който трябва да се съчетаят противоречиви изисквания, като:

- поддържане на високо качество на живот и създаване на атрактивна за бизнеса среда;
- редуциране на трафика за намаляване на вредните емисии и едновременно с това добро транспортно обслужване;
- стимулиране на общата мобилност, но при възможно най-малко финансови ресурси и т.н.

Последните ръководства и добри практики на ЕС в тази област препоръчват промяна от традиционното градско транспортно планиране към нов подход на устойчиво планиране на градската мобилност[3]. Най-общо устойчивото планиране на градската мобилност е

[3] Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second edition, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

интегриран подход, с който се насърчава балансираното развитие на всички видове транспорт, посредством преразпределянето и прехвърлянето на колкото се може повече от него, към по-устойчивите видове. В следващата таблица са обобщени някои от основните разлики при тези два начина на планиране:

Таблица 1. Подходи на планиране

традиционно транспортно планиране		устойчиво планиране на градската мобилност
Фокус върху трафика	→	Фокус върху населението
Основни цели: Подобряване на капацитета и скоростта на транспортния поток	→	Основни цели: Достъпност и жизнен стандарт, както и устойчивост, икономическа жизнеспособност, социална справедливост, безопасност, здраве и по-добра околна среда.
Фокус върху видовете транспорт	→	Балансирано развитие на всички приложими видове транспорт и прехвърляне, колкото може повече от него към по-чисти и устойчиви форми.
Фокус върху инфраструктурата	→	Интегриран комплекс от дейности, за получаване на разходо-ефективни решения
Секторен документ за планиране	→	Секторен документ за планиране, ориентиран към прилагането на политики в свързани области, като: пространствено и градско планиране на териториите, социално обслужване, здравеопазване, контрол на замърсяванията и т.н.
Краткосрочни и средносрочни планове	→	Краткосрочно и средносрочно планиране, вградени в дългосрочна визия и стратегия
Насоченост към териториалния обхват на управление	→	Свързано с функциите на териториите и основано на разпределението на пътуванията.
Област на транспортните инженери	→	Интердисциплинарни екипи за планиране.
Планиране от експерти	→	Планиране, включващо заинтересованите страни, с използване на прозрачен подход.
Ограничена оценка на получените резултати	→	Периодично наблюдение и оценка на резултатите, за да се извършва в последствие структурирано обучение и подобряване на процеса.

При стратегическите документи от подобен комплексен характер, традиционно се планират значителен набор от цели на различни нива - общи, стратегически, специфични, тематични. Доколкото обаче, настоящият План за устойчива градска мобилност следва парадигмата на далеч по-интегрирано и ориентирано към ефекта върху качеството на живот и градската среда планиране, предложената рамка на целеполагане включва формулиране единствено на специфични цели и свързаните с тях области на действие. Сравнително опростеният вариант на стратегическа рамка и редуцираният брой специфични цели се компенсира от стремеж за постигане на по-голяма степен на интегритет на целите, обвързани с качествените аспекти на развитието на града като зелен, привлекателен, интелигентен, безопасен и достъпен.

В допълнение и от гледна точка на реалистичното изпълнение на плана, включените в него мерки и проекти са диференцирани като средносрочни (с хоризонт до 3 г.) и дългосрочни (с хоризонт от 3 до 10 г.). Обект на конкретно и по-детайлно планиране са мерките със средносрочен характер, предвид финансовите ограничения, но и поради необходимостта от периодична оценка на показателите за изпълнение и актуализация на стратегиите за постигане на целите.

Процесът на планиране и подготовка на дългосрочните мерки е предвиден паралелно с изпълнението на средносрочните мерки, за да се гарантира непрекъснатост на инвестицията и фокусиране на усилията:

фигура 2. Времева рамка за реализиране на устойчива градска мобилност

2. МЕСТЕН, НАЦИОНАЛЕН И ЕВРОПЕЙСКИ КОНТЕКСТ

2.1. Действащо законодателство в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градската среда

Правният анализ в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градската среда, включително документи, относими към градската мобилност на ниво Община Пловдив обхваща:

- Политики и стратегически документи на европейско и национално ниво;
- Преглед на действащото законодателство;
- Основания за разработване на ПУГМ;
- Мерки и проекти от стратегическите планови документи на Община Пловдив;
- Анализ на договорите с оператори на обществен транспорт;
- Изследване на добри практики от други европейски градове при разработване и реализиране на ПУГМ;
- Изводи и препоръки.

Подробният анализ е представен в ***Приложение 1.1***

2.2. Институционален анализ

Анализът на институционалния капацитет на Община Пловдив във връзка с управлението на градската мобилност обхваща:

- Описание на функциите за управление на мобилността в Община Пловдив;
- Изпълнявани или изпълнени проекти;
- Състояние на човешките ресурси;
- Изводи и препоръки.

Подобен анализ на институционалния капацитет е представен в ***Приложение 1.2***

2.3. Идентифициране на заинтересованите страни и обществено участие

Идентифицирането на заинтересованите страни по отношение на развитието на градската мобилност и изясняване на потенциалната им роля и позиция в този процес е важно за постигане на общите цели за планиране на устойчива градската мобилност. Крайната цел на участието на заинтересованите страни при разработването на устойчив и ефективен ПУГМ е да се приложи на практика траен модел на обществено участие, при който гражданите, бизнеса, неправителствените организации, местните власти и институции и останалите идентифицирани участници, да бъдат включени активно още в ранен етап от изготвянето на плана.

Основните заинтересовани страни включват:

- гражданите;
- инициаторите и двигателите на промените;
- владеещите финансовите ресурси – публични и частни;
- владеещите собствеността;

- управляващите територията – местна и централна власт;
- притежателите на умения и опит за реализация на мерките от ПУГМ;
- бизнеса като цяло;
- транспортните фирми.

Опосредствено заинтересованите страни включват:

- ангажирани в транспортната политика – полицията, контролните органи;
- инфраструктурните оператори, публичната администрация;
- средства за информиране – местните и централните медии, социалните мрежи;
- учебни заведения;
- представителни организации на заинтересованите страни – асоциации, камари, кооперации, мрежи, НПО.

Използваните инструменти за мобилизиране и осигуряване на участието на заинтересованите страни са организиране и провеждане на 2 фокус-групи, както и провеждане на анкетни проучвания лице в лице и онлайн (приложения към настоящия ПУГМ).

Подробен анализ и идентифициране на заинтересованите страни са представени в ***Приложение 1.3.***

3. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩАТА СИТУАЦИЯ И ИЗВЕЖДАНЕ НА КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

3.1. Методология на анализа

Източници на данни

Основно предизвикателство при изготвянето на анализа на текущата ситуация, свързана с градската мобилност в Община Пловдив е осигуряването на достатъчно изчерпателни, надеждни и представителни за обхвата на изследването данни. В това отношение Пловдив е типичен представител на големите градове в страната, при които все пак е налице и функционира вече изградена инфраструктура за наблюдение на определени градски индикатори, но при липсата на систематичен и интегриран подход за събиране, анализ и интерпретиране на данните за целите на местните и регионални политики.

Различните източници на информация, използвани за целите на анализа са определени на база:

- Идентифицираните дефицити от данни на ниво община и функционална територия;
- Оценка на достоверността и надеждността на данните, включително по отношение на компетенциите на притежателя на данни, цели и техники на събиране;
- Достъпност на информацията, честота на събиране и представителност за изследваната територия;
- Възможност за ретроспекция, т.е. проследяване на данните във времето, доколкото ролята на анализа на съществуващия модел на градска мобилност има за задача да обособи определени тенденции, за които да се предложат устойчиви решения.

Няколко групи източници на информация стоят в основата на изготвянето на анализа:

- Данни от градски системи за наблюдение на трафика, контрол и управление на обществения транспорт, включително нецифрови регистри, поддържани от общинска администрация или оператори на инфраструктура и съоръжения, свързани с градската мобилност;
- Консултации, експертни наблюдения и оценки от различни заинтересовани страни – оператори на обществен транспорт, компетентни звена за управление на общинската инфраструктура, органи на реда и др.;
- Директни консултации с потребителите на услуги за мобилност под формата на фокус групи и специализирано анкетно проучване;
- Съществуващи стратегически, програмни и аналитични документи на ниво община и регион, национални секторни документи и анализи.

Методология

Анализът на текущата ситуация е с обхват описание и критичен преглед на състоянието на отделните аспекти на градската мобилност, свързани с различните видове на придвижване – обществен транспорт, автомобилно движение, велосипедно и пешеходно движение, паркиране и

интермодални връзки, градска логистика и индустриални зони. Традиционният компонентен анализ обаче е компенсиран с опит за по-комплексно извеждане на ключови проблеми и тенденции, който демонстрира възможните взаимовръзки и зависимост на системите за мобилност с по-широкия контекст на урбанизираната територия – ландшафт и географски дадености, тенденции в икономическото и културно – социалното развитие на града и общината, исторически процеси и предопределености, функционални взаимодействия с прилежащите територии, специфични нагласи и модели на поведение на местните общности.

Технологията на разработка включва разнообразие от инструменти, с различна степен на приложимост и комбинация в различните фази на анализ:

При изготвянето на анализа са възприети и се прилагат следните **принципни подходи**:

- Фокусът е върху състоянието на съществуващата инфраструктура и системи, като възможностите за необратимо и устойчиво подобряване на тяхното експлоатационно състояние и функционалност са с приоритет пред предлагането на нови решения;
- Критичният преглед на съществуващия модел на мобилност се извършва при съпоставяне с успешни модели и добри практики, прилагани от близки по характеристики градски екосистеми (benchmarking).
-

3.2. Анализ на текущата ситуация

3.2.1. Функционална територия на градската мобилност

Критерии за определяне на функционалното

ПУГМ трябва да бъде съобразен с местните условия, което неизменно включва определянето на географския обхват на плана, т.е. територията

на функционираната градска агломерация, за която се създава. От друга страна Планът отчита и по-широката регионална и национална рамка за планиране, включваща регулации, потоци от финансиране или стратегии за пространствено и транспортно развитие от по-високо ниво, посредством което да се избегнат бъдещи конфликти с други нива на управление.

Периметърът на планиране се определя посредством идентифицирането на интегрираните функционални транспортни зависимости и транспортни потоци, и по конкретно на следните видове пътувания:

- трудови – придвижване от/до работното място;
- свързани с административното и здравното обслужване на гражданите;
- от/до учебни заведения;
- пазаруване;
- бизнес, товарни превози, обикновено от едно работно място до друго;
- за почивка, развлечения и туризъм.

Обичайно сутрин преобладават пътуванията от дома към работа и училище, в средата на деня от училище към дома и тези към търговски обекти и административно обслужване, а следобед и вечер от работа, пазар и др. към дома.

Пловдив не прави изключение от тази обща схема. Специфични за града са работните пътувания (с влияние върху географския обхват), при които има значителен брой работещи/учащи и съответно пътуващи от/към Пловдив от съседни градове и села извън общината, но в областта, като например Асеновград (град с население близо 50 хил. ж.), който се намира на 20 км от Пловдив и продължителността на тези пътуванията не надвишава 30 мин. Аналогично, наличието на големи болници, предлагащи по-добро ниво на здравно обслужване привлича потребители дори не само от Област Пловдив, но и от други съседни области, като например Кърджали.

В допълнение към вече посочените пътувания се отчитат и връзките с пътувания на по-дълги разстояния, отразени в областната и национална транспортни схеми, включително ЖП и въздушен транспорт, а също така прекъснатия и непрекъснатия транзит преминаващ през града, като те се разглеждат като части от национални или регионални транспортни коридори.

В този процес трябва да се съобразят и отговорностите на различните администрации и операторите на инфраструктура и транспорт – местни, регионални и национални, които управляват територии и транспортни коридори с различен географски обхват - общински и областни администрации, АПИ, НКЖИ, БДЖ, автобусни превозвачи и др. Така например изграждането на автомагистрала „Тракия" от АПИ, от една страна помага за извеждането на част от транзитното движение извън града, но в същото време привлича и значителен трафик, част от който в последствие се отклонява в посока „север-юг" от/към Пловдив. Всички значителни инфраструктурни обекти с национално значение неизменно оказват влияние и на градската мобилност след тяхното изпълнение.

Община Пловдив реално се сблъсква с обслужването на голям брой пътувания от съседни общини и области и може да бъде пилотен пример

за страната за въвеждане на устойчиви решения в тази посока. Голямото предизвикателство обаче е липсата на действащи национални инструменти или регламент, които да обезпечават интегриран подход по отношение на планирането, финансирането и изпълнението на проекти от повече от една община или съвместно с националните оператори на транспортна инфраструктура и системи – АПИ, НКЖИ, БДЖ. Взаимодействието, комуникацията и съгласуването на проектите изпълнявани от една администрация със съседни общини и/или администраторите на националната пътна и железопътна инфраструктура не са достатъчно добри, което прави този процес неустойчив във времето. Пример за това, конкретно в Пловдив, е заложеният в Общия устройствен План (ОУП) на града S-bahn, т.е. градска железница – идея, която се обсъжда вече над 20 години, но достатъчно подробно проучване, одобрено трасе и идеен проект, на база на които да се търси финансиране и изпълнение, все още няма.

Определяне на функционалната територия

Предложената функционална територия на ПУГМ обхваща агломерация Пловдив, което съгласно законовото определение и регистъра за агломерациите на МРРБ (http://www.regag.eu/), практически означава територията на Община Пловдив, към която се допълват връзките с Община Марица, Община Родопи и летище Пловдив. Останалите транспортни връзки се отчитат при разработването на настоящия план, но не се включват в неговата функционална територия.

Транспортни зони

Транспортното райониране се извършва с оглед определяне на транспортните потенциали и генериране на пътуванията на жителите между тях. На тази основа може да се моделира и симулира транспортното натоварване по уличната мрежа и да се оценява въздействието на някакво изменение в нея или реализирането на нов инвестиционен проект, което да предизвика и промяна в организацията на движението.

В градски условия, обикновено при входните и изходни точки, се обособяват допълнителни специални точкови транспортни райони (кордон). Тези транспортни райони служат за моделиране на пътуванията, които влизат или излизат от територията на модела.

Основен фактор при определяне на конкретните граници на транспортните райони са физическите характеристики на територията. Естествени бариери на придвижването като например реки, ограждения, железопътни линии и пр. обикновено се избират като граници на транспортните райони.

Второ важно условие е социално-икономическите фактори, които се използват в процеса на генериране на пътуванията, да бъдат установими, прогнозируеми и еднородни, в рамките на транспортните райони. В градски условия обикновено транспортните райони са с преобладаващо жилищна или индустриална функция. Транспортните райони в централните части имат смесена функция и включват жилища, работни места и търговски площи. Специфични обекти от типа на гари, търговски центрове, стадиони и пр. се обособяват като отделни транспортни райони.

Наред с изискването за хомогенност, друг определящ фактор е необходимостта от минимизиране на броя вътрешно-районни пътувания.

Размерът на транспортните райони трябва да бъде такъв, че всички или почти всички пътувания зараждащи се и завършващи в рамките им да се извършват пеша. Това изискване по естествен път ограничава максималния допустим размер на транспортните райони до територия, която може да бъде обходена за не повече от 10-15 мин. Конкретното времетраене зависи от готовността за извършване на пътувания пеша, която на свой ред зависи от фактори като цел на пътуването, разполагаемост с личен автомобил, наличие и честота на обществен транспорт и пр.

Сред най-важните параметри на транспортните райони са броят и структурата на населението и броят работни места. За съжаление вторият е труден за надеждно определяне.

При зоните на обитаване се отчита функционалната организация на територията или площоразпределението по:

- зони за труд;
- зони за обитаване;
- зони за отдих и спорт;
- площи със специално предназначение - автогари, жп гари, аерогари, пристанища, военни поделение;
- зони със смесени функции.

Транспортните потенциали се определят въз основа на:

- броя жители;
- броя работещи;
- броя посетители;
- степента на моторизация;
- местата на товаро-разтоварни дейности.

Определянето на транспортните райони е основа за транспортното моделиране, като в зависимост от целите, които си поставя транспортния модел, районирането може да бъде различно. Примери за това са съществуващите транспортни модели на:

- България – 518 зони със ср. бр. жители в зона - 13 514;
- Лондон - 2252 зони със ср. бр. жители в зона - 3 197;
- Вашингтон - 1075 зони със ср. бр. жители в зона - 2 326;
- Марсилия - 562 зони със ср. бр. жители в зона - 2 669;
- София – 256 зони със ср. бр. жители в зона - 4 959;
- Пловдив (ОУП) – 126 зони със ср. бр. жители в зона - 2 753;
- Русе – 92 зони със ср. бр. жители в зона - 1 553;
- Плевен – 100 зони със ср. бр. жители в зона - 966;
- Габрово – 60 зони със ср. бр. жители в зона – 869.
- За целите на ПУГМ на община Пловдив и предвид ролята на Плана в общата рамка от местни документи за развитие е прието установеното в ОУП на Пловдив зониране от 126 зони, които са разпределени както следва:
- 70 бр. вътрешни транспортни райони
- 36 бр. екстериториални транспортни райони, т.е. извън регулацията, но в проектния обхват на ОУП;
- 10 бр. точкови транспортни райони;
- 12 бр. точкови – при входните и изходни точки – кордон.

Заложените в ОУП зони включват и транспортни райони, които се очаква да бъдат формирани в резултат на бъдещи разширения или инвестиции. Поради значителната разлика във времевия хоризонт на двата документа и прогнозите за развитие, при разработването на ПУГМ са взети предвид изброените по-долу:

Точкови транспортни райони - 8 бр.

- 1001. Автогара "Север"
- 1002. Автогара "Юг"
- 1003. Автогара "Родопи"
- 1004. Автогара "Тракия"
- 1005. Централна гара
- 1006. ЖП - гара Филипово
- 1007. ЖП - гара Тракия
- 1008. Сточна ЖП – гара

Точкови транспортни райони при вход/изход - 11 бр.

- 1101. Карловско шосе – АМ "Тракия"
- 1102. Голямо-Конарско шосе – АМ "Тракия"- София
- 1103. Пазарджишко шосе
- 1104. Пещерско шосе
- 1105. Първенец - Храбрино - Отдиха
- 1106. Асеновградско шосе - Смолян
- 1107. Хасковско шосе
- 1108. Рогошко шосе
- 1109. Брезовско шосе – АМ "Тракия"- Бургас
- 1110. гр. Раковски
- 1111. гр. Съединение

Екстериториални транспортни райони - 26 бр.

- 1201. Оранжерии за цветя – Пазарджишко шосе
- 1202. с. Труд
- 1203. с. Строево
- 1204. ПЗ - с. Труд
- 1205. с. Царацово
- 1206. ПЗ - и села Радиново-Костиево
- 1207. с Кадиево
- 1208. Вилна зона - Юг
- 1209. с. Златитрап - Оризаре
- 1210. с. Ягодово и Катуница
- 1211. с. Крумово - Летище
- 1212. с. Бенковски и с. Войсил
- 1213. с. Първенец
- 1214. с. Храбрино
- 1215. с. Марково
- 1216. с. Брестник
- 1217. с. Белащица
- 1218. с. Брани поле
- 1219. с. Куклен
- 1220. с. Войводиново

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛ ПЛОВДИВ

- 1221. с. Калековец и Кричлово
- 1222. с. Рогош и Скутаре
- 1223. ПЗ-Чая-КЦМ
- 1224. с. Брестовица
- 1225. с. Калековец
- 1226. ПЗ-контактна "Карловско шосе"

Вътрешни транспортни райони - 64 бр.

- 1301. Оранжерии за цветя – Пазарджишко шосе
- 1302. СПЗ - Изток
- 1303. СПЗ - Био-машиностроене
- 1304. СПЗ - Био-машиностроене
- 1305. СПЗ - Българска оризарна
- 1306. СПЗ - Елпром, Брезовско
- 1307. СПЗ - опитна станция - ВСИ
- 1308. СПЗ - "БТ - Ю. Гагарин"
- 1309. ЖК "Ю. Гагарин" - Панаира
- 1310. жб "Гигант", зала "Строител", Х. Асан - махала
- 1311. СПЗ - КАТ
- 1312. СОУ "П. Яворов", ул. "Победа"
- 1313. ЖК "Захарна фабрика"
- 1314. ул. "Дилянка", "Шекер махала"
- 1315. ПУ "П. Хилендарски", Техномаркет
- 1316. Стадион "Пловдив"
- 1317. Парк "Отдих и култура"- "Хирургиите"
- 1318. "Парашутен полк" – „Направи си сам"
- 1319. ЖР "Х. Смирненски" - "Ловен парк"
- 1320. Прослав - север
- 1321. кв. Прослав
- 1322. Прослав - запад
- 1323. ПЗ - Голямо конарско шосе
- 1324. Районен център Юг
- 1325. ЖР "Хр. Ботев" - запад
- 1326. ЖР "Хр. Ботев" - север и юг
- 1327. "Кючук Париж", стадион "Спартак"
- 1328. "Кючук Париж", "Брилянт" АД, Хлебозавод
- 1329. ЖК "Южен"
- 1330. ЖР "Хр. Ботев", кв. "Затвора"
- 1331. ЮПЗ - Втора градска болница, "Флавия"АД
- 1332. ЖК "Остромила"
- 1333. ЖК "Беломорски"
- 1334. ЮПЗ - западна част, Комарс АД
- 1335. ЮПЗ - източна част, Автоелектроника
- 1336. ЮПЗ – ЖП кръстовище
- 1337. ЮПЗ - Митница
- 1338. ЮПЗ - към Асеновград, строит. войски
- 1339. ПЗ - Коматевско шосе
- 1340. кв. Коматево
- 1341. ПЗ - изток
- 1342. ЖК "Изгрев", ЖР „Изток"

- 1343. ЖК "Изгрев" - Столипиново
- 1344. ПЗ - Изток – СМК
- 1345. "Гладно поле"- втор. градски център
- 1346. у-ще "Черноризец храбър"
- 1347. парк "Лаута"
- 1348. Кметство ЖР Тракия
- 1349. Мебелна къща, СОУ "Св Седмочисленици"
- 1350. СОУ "Софроний Врачански", РУМ Тракия
- 1351. ПЗ-Тракия "Пишещи машини"
- 1352. ПЗ-Тракия" - "Мотобойс", "Идеал"-Симеонов
- 1353. ЖР-Запад, р-т "Стадиона"
- 1354. ЦГЧ-"Пловдивинвест"
- 1355. ЦГЧ-"Чифте баня"- Стария град
- 1356. ЦГЧ- Изток "Била", Марагидик"
- 1357. ЖР-Запад -"Младежки хълм"
- 1358. ЦГЧ - хълм "Бунарджика "
- 1359. ЦГЧ -Площад централен, общината
- 1360. ЖР "Каменица", Пивоварна "Каменица"
- 1361. ЦГЧ-Централна гара, Първа градска болница
- 1362. ЦГЧ- Военна болница, "Рилон - център"
- 1363. ЦГЧ- стадион "Хр. Ботев"
- 1364. ЖР ВСЧИ-съдийски квартал

Следва да се има предвид, че подобно зониране съобразява допълнителните транспортни връзки към избраната функционална територия и включва транспортните потенциали на областта, а не само на градското население. При население от 497 753 ж. в Област Пловдив към 2021 г. (съгласно НСИ), определените 109 зони са със средно 4 567 жители в зона, което е в рамките на допустимото.

Транзитно движение

По същество, за транзитно трябва да се смята автомобилното движение, което преминава през, или има за цел (произход/предназначение) място в града, но не е вътрешно-градско.

Основните цели при организиране на транзитното движение са:

- разтоварване или освобождаване на централната градска част от него;
- подобряване на безопасността на движението, посредством свеждане до минимум на възможните конфликти с транзитен трафик, недопускането му в жилищни квартали и др.;
- създаване на конкретна и ясна сигнализация за вътрешните и външните за града културно-исторически и туристически цели на пътуванията и предотвратяване на допълнителни затруднения в движението, поради липса на добри пътеуказатели.

За целите на транспортния анализ се различават:

- **непрекъснат транзит** - това е тази част от транзитното движение, което преминава през града или осъществява краткотраен престой в него, който е не повече от 30 мин.
- **прекъснат транзит** - частта от транзитния поток, която има произход или предназначение на пътуването от/към цел в града или при преминаването си престоява повече от 30 мин. в него.

В зависимост от това дали влиза или излиза транзитното движение в града, се определя като входящ или изходящ транзит.

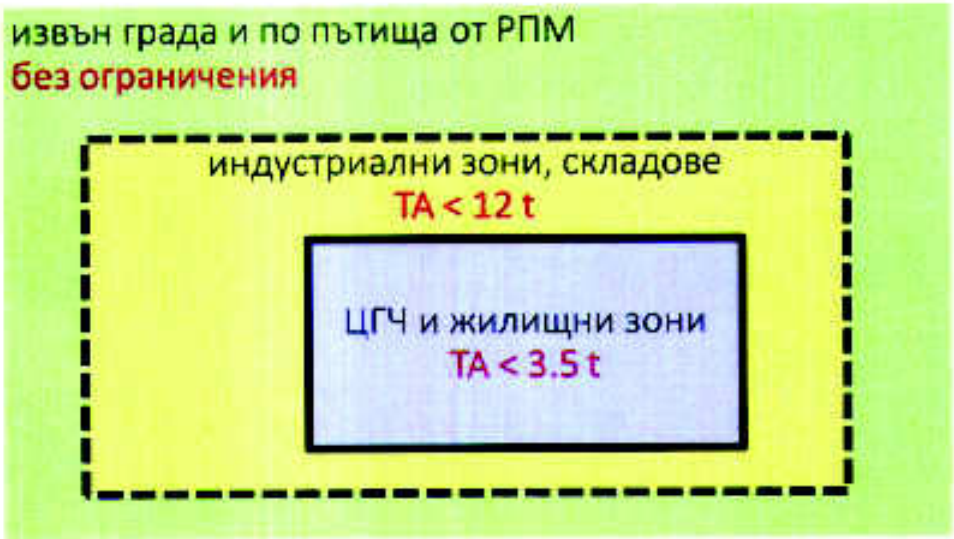
Доколкото при непрекъснатия транзит обемът на входящия и изходящия поток са почти еднакви, то при прекъснатия може да има значителни разлики, които формират окончателно обема на входящия и изходящия транзит. При прекъснатия транзит това се предопределя от целта на пътуванията, както следва:

- **входящ** – при крайна цел „предназначение";
- **изходящ** – при крайна цел „произход".

В допълнение, характеристиките на товарното движение и това на леки автомобили са също доста различни (маса, габарит, скорост на движение) и следва да се отчитат.

Товарното движение (без значение дали е прекъснато или не) трябва да се извежда извън централната градска част и жилищните зони - колкото се може повече към периферията на града. По възможност, то трябва да се организира така, че да има по-малко пресичания с пешеходци, и ако има такива да се вземат специални мерки за осигуряване безопасността на пешеходците, които са потенциално уязвими при конфликт с тежкотоварно превозно средство.

Движението на товарните автомобили се организира посредством въвеждане на забрани за движение (на влизане в улиците) на товарни автомобили с определена обща маса и/или натоварване на ос. Общият принцип е с приближаване към централната градска част и жилищните зони да намалява общото тегло на допусканите автомобили, обикновено под 3,5 т., което съответства на микробуси за зареждане на търговски обекти и др. услуги. С отдалечаване към периферията се увеличават възможностите за обслужване на складове, промишлени и индустриални зони, обикновено с товарни автомобили с общо тегло до 12 т. Не се препоръчва да се допуска движение на автомобили с общо тегло над 12 т. в градска среда, но ако това се налага, е необходимо да се вземат специални мерки, както по отношение на конструкцията на уличната настилка, така и за минимизиране на конфликтите с останалите участници в движението. Схематично подходът е показан на следващата фигура:



фигура 3 Организиране на товаровото движение в града

Чести конфликти в градска среда са тези, свързани с преминаване на пътища от републиканската пътна мрежа, какъвто е случаят и в гр. Пловдив. Съществуващата практика на АПИ е да не се налагат ограничения по тях, но все пак това не е невъзможно, още повече, че разходите за експлоатация и поддръжка се споделят между държавния и общинските бюджети. Пример за подобно решение е южната дъга на околовръстния път на София, където има действащо ограничение за движение на автомобили с общо тегло над 12 т.

В много случаи задачата за организиране на транзитното движение е трудно изпълнима, защото има противоречиви изисквания, като например, от една страна е важно да се осигури достъп до туристическите обекти вътре в града, за да се привлекат туристи, но от друга страна, това може да доведе до увеличаване на прекъснатия транзит и респективно натоварване на транспортната система на града. Аналогично, ако се получат значителни задръствания, затруднен достъп или невъзможност за паркиране, това би могло да доведе и до отлив на туристи, така че при планирането трябва да се търси баланс. За Пловдив това е особено важно, като се има предвид, че:

- няма изграден в пълна степен околовръстен ринг;
- градът представлява атрактивен туристически и бизнес център;
- има значителен по обем и потенциал индустриални зони в периферията си.

Основни транспортни коридори

Докато транспортът вътре в градската част е по скоро дисперсен, то оформянето на основните транспортни коридори в значителна част се определя от пътуванията с произход и предназначение извън общината, и дори извън областта - националните и транс-националните коридори. Именно поради това и независимо, че структурата на първостепенната улична мрежа в Пловдив е радиална, то по-голяма част от транспортното движение се извършва по направленията „север-юг" и „запад-изток", което заедно с местоположенията на вход/изходи-те към града предопределя и главните транспортни коридори преминаващи през него.

Направление „север - юг"

Транс-националният коридор преминаващ по това направление е част от ***разширената TEN-T мрежа*** след 2011 г., а именно Пловдив-Смолян-Рудозем-границата-Ксанти, което е илюстрирано и на следващата графика, приложена към официалния документ: COM/2011/0650 окончателен/2 - 2011/0294 (COD) „Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа".

***фигура 4**: TEN-T мрежа в България – автомобилен транспорт*

източник: COM 2011 0650 final 2 - 2011 0294 (COD)

От националната републиканска пътна мрежа основните по това направление са съответно второкласните пътища:

- II-86 Пловдив – Асеновград – Смолян – Рудозем;
- II-64 Карлово – Пловдив;
- II-56 Павел Баня – Пловдив.

От горепосочените по-натоварени са II-86 и II-64, най-вече заради потенциалите на Карлово и Асеновград и околните села за

излъчване/привличане на пътувания, а II-86 се явява допълнителен колектор за пътувания (допълнително привлечен трафик) също така и към две други съседни на Пловдив области - Смолян и Кърджали.

Към тези пътища трябва да добавим и път III-805 (част от околовръстния път на Пловдив), както и Голямоконарско шосе в Пловдив, през които се осъществява от една страна връзката от АМ „Тракия" с II-86, и от друга с индустриалните зони в близост до автомагистралата. Самата АМ „Тракия", особено след завършването ѝ от София до Бургас, също излъчва и привлича трафик от/към Пловдив, който се осъществява посредством връзките север-юг с нея.

Незавършеният южен обход на Пловдив от II-86 до I-8 предопределя преминаването на движението, идващо от север по пътищата II-56 и III-565 (и особено транзитното), през града.

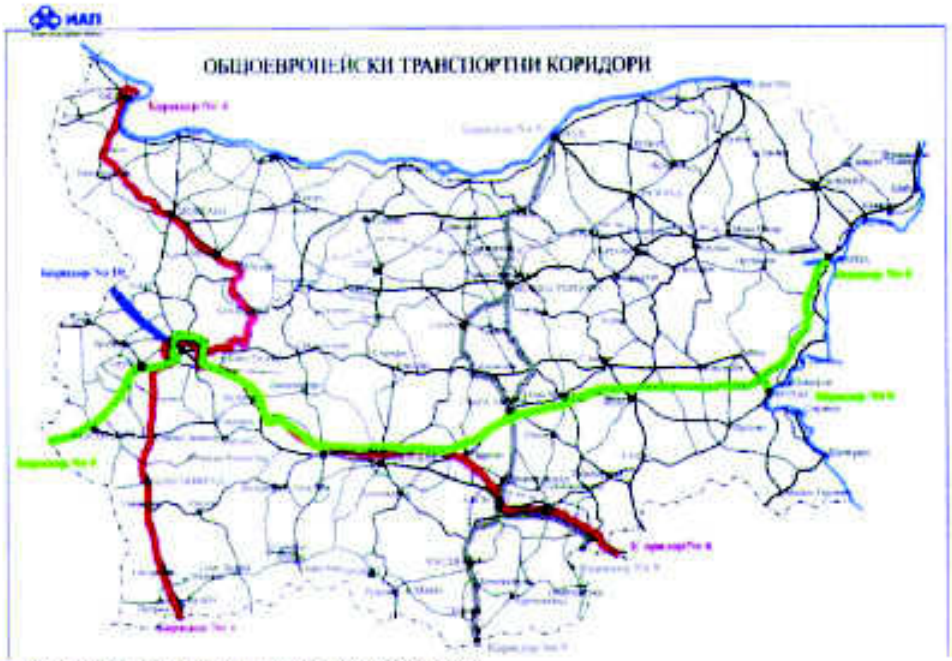
В допълнение към вече изложеното, по отношение на това направление е важно да се отбележи ограничението на р. Марица и възможностите за преминаване на транспортните средства само по 4 моста вътре в града, както следва:

- бул. „Васил Априлов" - Зеленият мост;
- ул. „Победа" – мост Гърджика;
- бул. „Цар Борис III обединител" – Панаирен мост;
- бул. „Северен" (път I-8) – мост Адата.

По отношение на ЖП транспорта в това направление отново са същите потенциали – **север (Карлово, Хисар, Панагюрище)** – Пловдив – **юг (Асеновград).**

Направление „запад - изток"

И това направление е исторически обусловено от транс-националните, както пътни така и железопътни коридори „запад-изток", преминаващи през Пловдив - №10 и 8, както и TEN-T мрежата, които се показани на следващите фигури.



фигура 5. Основни транспортни коридори

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ ПРЕДСЕДАТЕЛ

фигура 6. Основна TEN-T мрежа – автомобилен и ЖП транспорт
източник: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

От националната републиканска пътна мрежа основните по това направление са следните пътища:

- АМ „Тракия"- София – Пловдив - Бургас;
- I-8 Пазарджик - Пловдив – Свиленград.

От горепосочените, по-натоварена е автомагистралата, но понеже на практика път I-8 преминава през града, той оказва по-голямо влияние по отношение на движението „запад - изток", като се явява колектор и за допълнителен транзитен трафик (непрекъснат и прекъснат) преминаващ през града в посока София - Пазарджик – Пловдив - Поповица – Първомай – Хасково – Свиленград и обратно.

По отношение на ЖП транспорта в това направление отново са същите потенциали – **запад (София, Пазарджик, Пещера, Стамболийски)** – Пловдив – **изток (Стара Загора, Бургас, Димитровград, Свиленград).**

АМ „Тракия" и наличният (но не напълно изграден) обход на Пловдив помагат да се изведе от част от транзитното товарно движение извън града, но не в достатъчна степен.

Трудова мобилност

Последният официален източник на информация за трудовата мобилност е ОУП на Пловдив и изменението му, прието с протокол № 26 от 31.08.2022 г. на ЕСУТ при Община Пловдив. Трябва да се отбележи, че проучванията за ОУП започват преди 2005 г., а измененията продължават, както е видно до 2022 г. – т.е. това е процес продължаващ повече от 17 години – време, през което градът се променя значително и особено по отношение на градската мобилност.

Съгласно ОУП тоталният обем трудови кореспонденции в целодневния цикъл (24 часа) има следното разпределение:

Територия	изълчен потенциал	целеви потенциал
северна част	20 %	18 %
централна градска част	39 %	47 %
южна част	28 %	19 %

Периферните южни територии дават 7 % от изълчения потенциал и 4.4 % от целевия потенциал на гр. Пловдив.

„Северните периферни зони, които са в рамките на Пловдивска община, но са извън регулацията имат съвсем слабо отношение към функционирането на компактния град. В северната периферна част на

Пловдив влизат цяла редица населени места от Зоната на активно влияние: група Ягодово, група Рогош, група Войводиново, група Труд, група Бенковски и група Златитрап".[4]

Тази констатация в ОУП (вкл. процентното разпределение) обаче е променена към сегашно време, защото в северната част вече е налице значително индустриално производство, като например в индустриалната зона "Марица", обхващаща части от трите села – Радиново, Царацово и Бенковски.

Аналогично, данните и за ежедневните трудови пътувания, приети в ОУП, също не съответстват на последните преброявания, посредством инсталираните камери на вход/изходи-те на града от Община Пловдив – автомобилното движение и респективно трудовите пътувания са се увеличили.

Транспортното обслужване на икономическите зони в Пловдив (трудовите пътувания) не е достатъчно добро. За част от предприятията (например ИЗ „Марица") се изисква споразумение и обща работа на две общини – Пловдив и Марица, съгласие относно общинските и областната транспортна схема, които да позволят на вътрешно-градския транспорт да стига до тези предприятия. Удължаването на маршрута на вътрешно-градските линии, възприето като решение от Община Пловдив, не е ефективно. Приложимо решение би било използването на „довеждащ транспорт" до наличния вътрешно-градски линии. Проблемът в конкретния случай е, че към настоящия момент МГОТ в Пловдив не предлага достатъчно добро обслужване, поради което не може да се разчита на него от гледна точка на трудовите пътувания.

Туристическа мобилност

Пловдив е една от най-атрактивните туристически дестинации в България. Генерираните туристически пътувания са с произход най-вече извън областта, т.е. от страната и извън нея. В този аспект тези пътувания се припокриват с националните транспортни коридори.

Като културна столица на страната „градът на тепетата" предлага отлични възможности за различен вид туризъм, а развитата му хотелска база е предпоставка за привличането на международни конгресни прояви.

Характерният облик на град Пловдив като туристическа дестинация се определя от две обособени зони - „Старият град" и „Капана". От гледна точка на мобилността и в двете зони не се допуска или се минимизира автомобилното движение, за да се осигури максимално свободно придвижване на пешеходци.

За района на „Капана" е приложен вариант на зона с контролирано паркиране тип „зелена зона" вътре в „синя зона". Избраното решение е спорно по отношение на постиганите ефекти, тъй като по същество това е регулация осъществяваща „местодомуването" на личните автомобили на собствениците на жилища и не съответства на концепцията за „зелена зона".

Достъпът на автомобили до архитектурно – историческия резерват „Старинен Пловдив" (Стария град) е ограничен и контролиран посредством въведения от Общината пропускателен режим. Решението е

[4] ОУП на Община Пловдив, изм. 2022 г.

функционално и съответетва на добрите практики при паметници на културно – историческото наследство от този мащаб. Допълнителното изграждане и използване на „буферен паркинг" с достатъчен капацитет в района на резервата е подходящо надграждане на вече въведените мерки за ограничаване на автомобилите, по подобие на Венеция и др. туристически градове в Европа.

По отношение на туристическите маршрути и организирани пътувания Пловдив споделя типичните проблеми, свързани с осигуряването на достатъчен капацитет за паркиране на туристически автобуси, лошо качество на инфраструктурата за престой и обслужване на туристи. При повечето туристически места извън Пловдив паркирането не е проблем за разлика от областния град, който е привлекателен както за индивидуални, така и за групови организирани посещения.

Трафикът генериран от туристически пътувания не е малък и е по-скоро вътрешен за града, т.е. трябва да се търсят решения за осигуряване на допълнителен капацитет за паркиране и обслужване на туристическите потоци, обвързани с гъвкави решения за достъп до основните туристически маршрути в централната градска част, „Капана" и „Стария град".

3.2.2. Национална и областна транспортно-комуникационни схеми

Национална транспортно-комуникационна схема

Националната транспортно-комуникационна схема се формира от:

- трите вида основен за страната транспорт – автомобилен, железопътен и въздушен;
- държавната политика по отношение на транспортното обслужване;
- разписанията и маршрутите на операторите, осъществяващи превози по националните и транс-националните коридори с основни видове транспорт.

Освен горепосочените три вида, националната транспортна схема включва и воден транспорт, който обаче в Пловдив е неприложим и респективно не се разглежда в настоящата разработка.

Държавната политика, от своя страна, се формира посредством стратегически и планови документи, които се разработват и прилагат от министерството на транспорта и съобщенията. Стратегическите отразяват визията за развитието на транспортното обслужване в страната за по-дълъг хоризонт от време 10-20 г. и най-общо предопределят разпределението по видове транспорт, обусловено от визията за бъдещото развитие и предвидените инвестиции в транспортната инфраструктура и обслужване. Плановите са с по-къс хоризонт и тяхната основна задача е да реализират заложените в стратегическите документи цели. В този аспект към основните стратегически документи за страната може да бъдат причислени:

- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с решение № 336/23.06.2017 г. на МС;
- Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г.

Националната транспортна схема по същество е планов документ, който трябва да отрази визията заложена в горепосочените стратегически документи, отчитайки актуалното търсене и предлагане на услуги. За съжаления тя не е актуализирана и към настоящия момент не отразява

променените условия в страната именно по отношение на търсене и предлагане. Това респективно води до неизпълнение на заложените стратегически цели, както и до неефективно използване на различните видове превози на национално ниво, което няма как да не се отрази и на местно ниво по области и общини.

В конкретния случай за Пловдив (както и за повечето други области и градове), реално няма добра съгласуваност, например на разписанията между железопътен и автобусен превоз. Налице е по-скоро конкуренция между тях, в която автобусният, поради по-голямата си гъвкавост, печели. Трябва да се отбележи също така, че националният ЖП оператор „БДЖ" не предлага достатъчно надеждна услуга, което логично води до отлив от нейното ползване и прехвърляне на пътувания към автомобилния транспорт. Връзката от/ към въздушен транспорт в Пловдив е съвсем компрометирана, най-вече защото самото летище не предоставя постоянен график/разписание на полетите (променят се седмично), което води до трудно планиране на обществен превоз от/към летището. Именно това е основната причина Община Пловдив да се откаже от реализирането на специализиран превоз от/до летището и да остави това да бъде реализирано от самото летище.

Областна транспортно-комуникационна схема

Освен обществения транспорт вътре в града, като областен център, Пловдив реализира и значителен брой (79) междуселищни автобусни линии по действащата областна транспортна схема, а именно:

1 Пловдив – Асеновград	27 Пловдив – Калековец	53 Пловдив – Розовец
2 Пловдив – Белашица	28 Пловдив – Калофер	54 Пловдив – Рудозем
3 Пловдив – Белозем	29 Пловдив – Карлово	55 Пловдив – Руен
4 Пловдив – Благоевград	30 Пловдив – Китен	56 Пловдив – Ръжево конаре
5 Пловдив – Бойково	31 Пловдив – Конуш	57 Пловдив – Ръжево
6 Пловдив – Борино	32 Пловдив – Кричим (Стамболийски)	58 Пловдив – Свежен
7 Пловдив – Бориново	33 Пловдив – Кричим	59 Пловдив – Ситово
8 Пловдив – Братя Даскалови	34 Пловдив – Куклен	60 Пловдив – Смолян
9 Пловдив – Брестовица	35 Пловдив – Кърджали	61 Пловдив – Сопот
10 Пловдив – Варна	36 Пловдив – Лилково	62 Пловдив – Стамболийски
11 Пловдив – Велинград	37 Пловдив – Лъки	63 Пловдив – Старосел
12 Пловдив – Върховръх	38 Пловдив – Марково	64 Пловдив – Строево
13 Пловдив – Вървбен	39 Пловдив – Мадан	65 Пловдив – Съединение
14 Пловдив – Голям Чардак	40 Пловдив – Милево	66 Пловдив – Сърнегор
15 Пловдив – Девин	41 Пловдив – Момчиловци	67 Пловдив – Трилистник
16 Пловдив – Делево	42 Пловдив – Неделино	68 Пловдив – Тюркмен
17 Пловдив – Димитровград	43 Пловдив – Оризаре	69 Пловдив – Хисар
18 Пловдив – Динк	44 Пловдив – Пазарджик	70 Пловдив – Храбрино
19 Пловдив – Добралък	45 Пловдив – Пампорово	71 Пловдив – Цалапица
20 Пловдив – Драгомир	46 Пловдив – Панагюрище	72 Пловдив – Царацово
21 Пловдив – Забърдо	47 Пловдив – Перущица	73 Пловдив – Чалъкови

22 Пловдив – Зелениково	48 Пловдив – Пещера	74 Пловдив – Чехларе
23 Пловдив – Златоград	49 Пловдив – Правище	75 Пловдив – Чешнегирово
24 Пловдив – Златосел	50 Пловдив – Първомай	76 Пловдив – Чоба
25 Пловдив – Извор	51 Пловдив – Радиново	77 Пловдив – Широка лъка
26 Пловдив – Искра	52 Пловдив – Раковски	78 Пловдив – Ясно поле
		79 Пловдив – х. Здравец

Тези линии се обслужват посредством три автогари, както следва:

- „Север" с направление: Ахтопол, Бургас, Велико Търново, Горна Оряховица, Карлово, Китен, Копривщица, Красновски бани, Неделево, Панагюрище, Плевен, Ръжево Конаре, Русе, Севлиево, Слънчев бряг, Сопот, Старосел, Строево, Съединение, Троян;
- „Юг" с направление: Богданица, Варна, Омуртаг, Сливен, Стара Загора, Селци, Ямбол, Асеновград;
- „Родопи" с направление: Баните, Давидково, Златоград, Искра, Крумовград, Кърджали, Лъки, Мадан, Неделино, Първомай, Смолян, Рудозем.

Предстои актуализация на областната транспортна схема, респективно и на междуселищните автобусни линии. Изброените линии с предназначение извън областта са от националната транспортно-комуникационна схема, както и непосочените, като например с направление София и др.

3.2.3. Специализирано анкетно проучване

Методология на изследването

Представените в доклада данни са получени от изследване сред граждани на община Пловдив. За постигане на първичните бази данни е използвана следната методология:

- предварително изготвен въпросник (Приложение 1), който се задава лице в лице от специално обучени анкетьори с помощта на таблет, където отговорите се въвеждат онлайн, което минимизира възможните грешки от невнимание;
- продължителността на интервюто е около 15 минути;
- периодът на теренната работа е от 03.12.2022 до 08.12.2022 г.

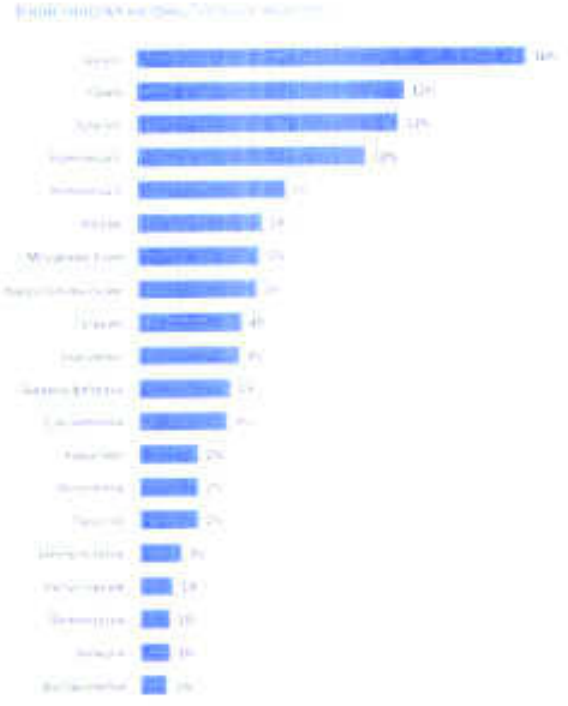
Извадката е представителна за изследваната целева група (жители на община Пловдив). Общата извадка от 805 случая гарантира достигането на планираната максимална стохастична грешка, която не е повече от пет процента, т.е. максималната относителна грешка на оценките не надвишава 5% за 50% относителни дялове при гаранционна вероятност P(t)=0.95.

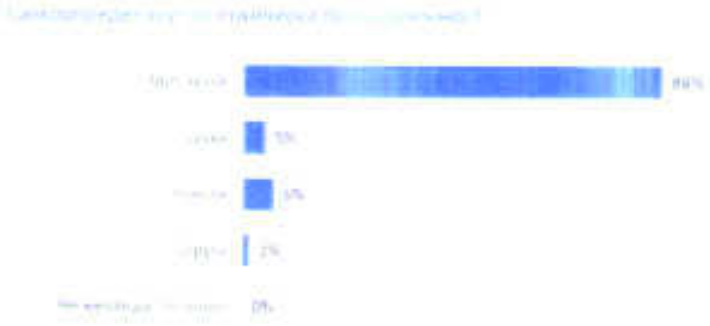
Анализът следва структурата на въпросника, като в отделен раздел са изведени данните за конкретните пътувания на респондентите в деня преди провеждане на интервюто.

Коментираните статистически значими разлики са изчислени при 95% доверителен интервал.

Структура на постигната извадка

Структурата на постигнатата извадка или профила на участвалите в проучването е илюстриран посредством следващите графики.





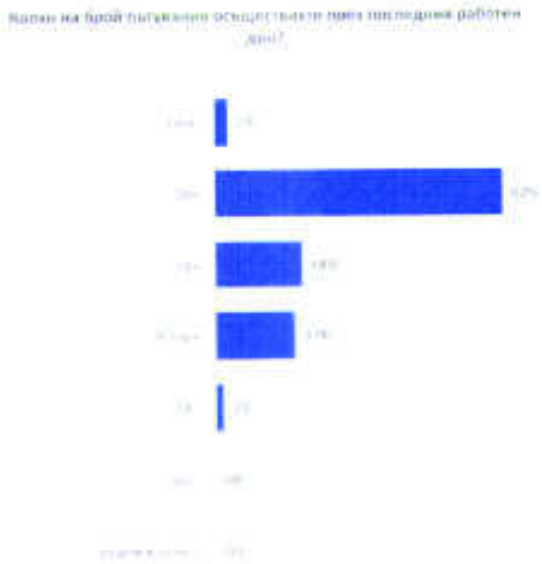
Зониране и произход-предназначение на пътуванията

В тази част анализът разглежда подробно пътуванията на жителите на Пловдив в един работен ден. Зонирането е по квартали и извън града. Периодът на теренната работа е избран така, че да бъдат обхванати всички работни дни от седмицата, а резултата е показан на следващите фигури.

Пловдивчани правят средно по 2,6 пътувания на ден. Най-висок е делът на тези, които имат две пътувания на ден – 60% от всички. Като цяло не се наблюдават статистически значими разлики между различните демографски групи и броя на пътуванията им в работен ден.

На второ място са посочени три пътувания – 18% от всички. Тук отново не се наблюдават значими разлики между различните групи.

На трето място са посочени четири пътувания – 17% от всички. Тук интересното е, че този отговор е посочван много по-често, в сравнение с другите групи от безработните (30%) и жените в майчинство (33%). Като цяло това са и групите с най-висок среден брой пътувания – 2,9 за безработните и 2,8 за жените в майчинство.



фигура 7. Брой пътувания в работен ден, Пловдив 2022 г.

За 80% от запитаните това са обичайните пътувания за един работен ден. Тук не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи.
13% от респондентите посочват, че в този ден са имали по-малко от обичайните за един нормален работен ден пътувания, а 8% са имали повече от нормалното за един делничен ден такива.

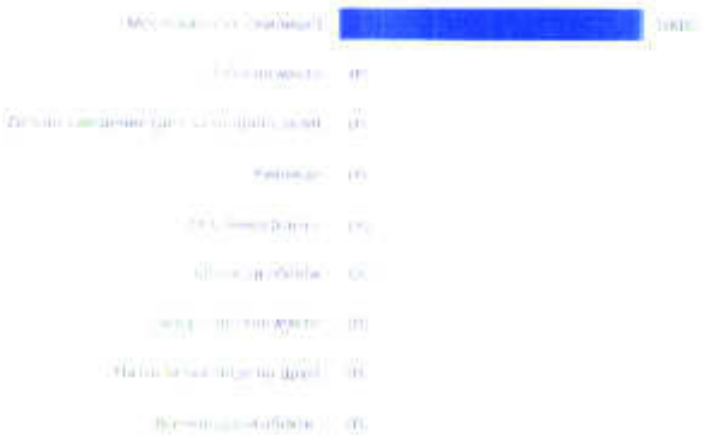
***фигура 8**. Типични пътувания в работен ден, Пловдив 2022 г.*

За целите на настоящия доклад са изследвани първото, второто и третото придвижване в работен ден.

Разпределение на пътуванията в градска среда

Началната точка на всички при първо пътуване е жилището, което обитават. Едва трима от всички запитани са тръгнали от друго място.

ПЪРВО



***фигура 9**. Начална точка на пътуванията в работен ден, Пловдив 2022 г.*

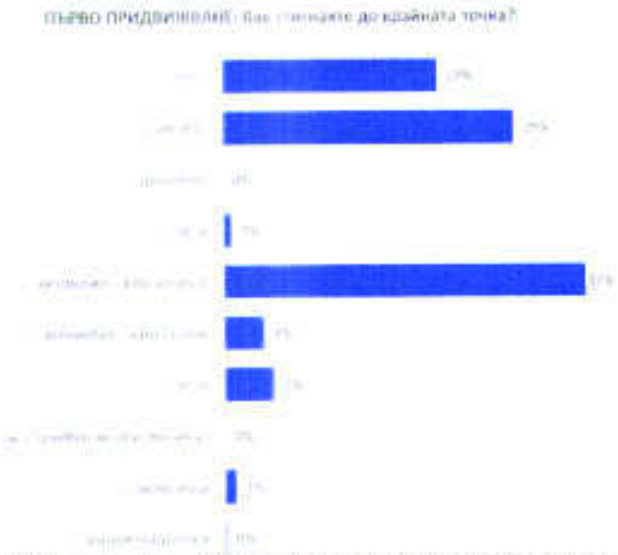
Понеже и началната точка на тръгване е домът, то мястото на тръгване при първото пътуване съвпада с квартала на живеене.

Средната продължителност на това първо пътуване е 22 минути за всички. По-кратко е това време за най-възрастните и пенсионерите – 18 минути, както и при жените в майчинство – 17 минути.

Най-висок е делът на тези, за които първото пътуване е с автомобил и то като шофьор – 37%. Допълнително, като пътници са пътували с автомобил още 4%. Този дял е значимо по-висок при мъжете (52%) в сравнение с този при жените (21%). Подобно е наблюдението при активните възрастови групи – 53% при 26 – 45 годишните и 46% при 46 – 65 годишните, в сравнение с 14% при най-младите и 6% при най-възрастните. Респективно и 53% от работещите са посочили тази позиция, което е значително по-висок дял от другите групи.

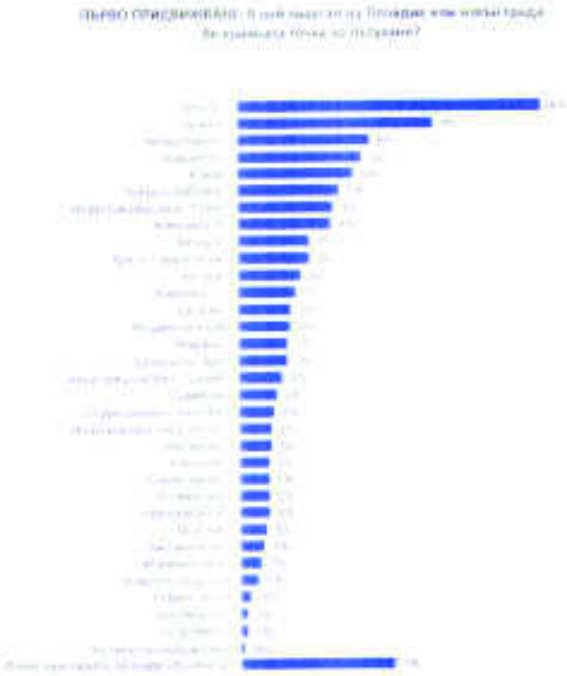
Автобус, като основно транспортно средство за последното пътуване, са използвали 29% от всички. Този дял е значимо по-висок при жените – 38%, при най-младите – 47%, при най-възрастните – 41% и учащите – 62%.

Пеш, като основен начин на придвижване са използвали 22% от всички. Този дял е значимо по-висок сред жените – 32%, при най-възрастните е 44%, при пенсионерите - 47% и при жените в майчинство – 58%.



фигура 10. Вид на използван транспорт за първо придвижване в работен ден

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това първо за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към центъра – 14%, следвани от тези с направление жилищен комплекс „Тракия". Част от пътуванията са към индустриалните зони на града, но не се наблюдава висок дял на някои от тях.
Единственото значимо натрупване се наблюдава при отговор „Извън територията на общината" – значимо по-висок е този дял, спрямо другите групи, сред работещите - 9% и безработните – 14%.



фигура 11. Крайна точка предназначение при първо пътуване в работен ден

Само на пътуващите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за брой хора, които са пътували заедно, и резултатите могат да бъдат обобщени по следния начин:

- 44% от всички анкетирани са посочили, че по време на това първо пътуване са били сами в колата, като по този показател не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи;
- 38% от всички са тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила и отново не се наблюдават съществени разлики между различните групи;
- 14% са посочили, че в колата са били трима души.

ПЪРВО ПРИДВИЖВАНЕ: Колко човека пътувате в автомобила?

фигура 12. Използваемост на автомобил при първо пътуване в работен ден

Разпределение на пътуванията в градска среда

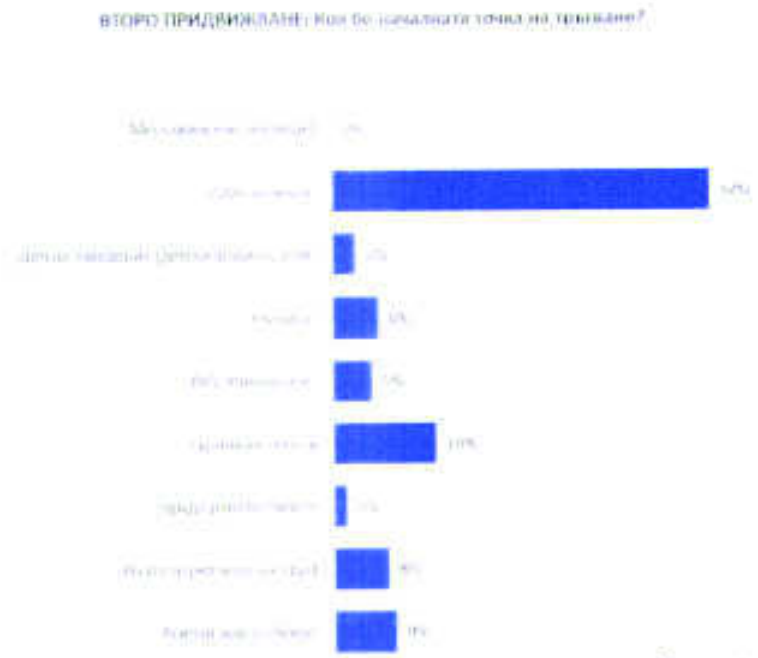
ВТОРО

Началната точка на второто пътуване ни дава информация и за крайната цел на първото такова.

Най-висок е делът на тези, които отиват до работното си място – 52% или малко над половината от всички. Този дял е значимо по-висок сред мъжете (57%), спрямо този на жените (47%), сред 46 – 65 годишните (80%) с дял по-висок от всички останали възрастови групи и 26 – 45 годишните (63%) с дял, значимо по-висок от този сред най-възрастните и най-младите. Естествено и делът сред работещите е много по-висок от този сред другите групи – 82%.

Начална точка на второто пътуване са търговски обекти за 14% от всички. Този дял е значимо по-висок сред най-възрастните (50%), пенсионерите (51%) и жените в майчинство (40%).

Очаквано сред учащите основните точки на тръгване са били училище и университет – общо 88% от всички.



фигура 13. Начална точка преди второ пътуване в работен ден

Средствата на придвижване при това второ пътуване са доста сходни с тези, които наблюдаваме при първото такова.

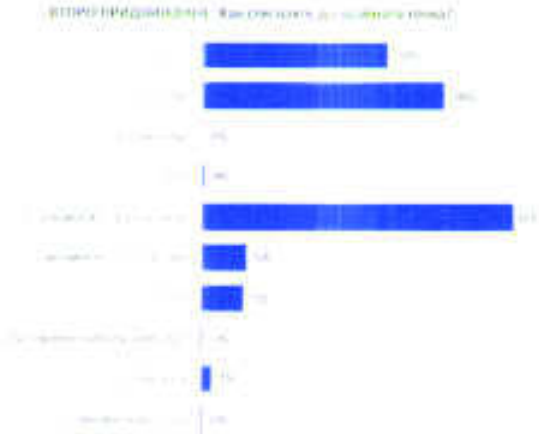
Средната продължителност на това пътуване е отново 22 минути за всички. Като за мъжете е значимо по-дълго - 24 минути в сравнение с това при жените – 21 минути. По-висока продължителност наблюдаваме при работещите – 24 минути, в сравнение с останалите групи.

Най-висок е делът на тези, за които пътуването е било с автомобил и то като шофьор отново – 37%. Допълнително, като пътници са пътували с автомобил още 5%. Този дял е значимо по-висок при мъжете (51%) в сравнение с този при жените (21%). Отново е значимо по-висок в активните възрастови групи – 52% при 26 – 45 годишните и 45% при 46 – 65 годишните в сравнение с 13% при най-младите и 7% при най-възрастните. 52% от работещите са посочили тази позиция, което е значимо по-високо от другите групи.

Автобус, като основно транспортно средство за последното пътуване, са използвали 28% от всички. Този дял отново е значимо по-висок при жените – 37%, при най-младите – 45%, при най-възрастните – 42% и учащите – 63%.

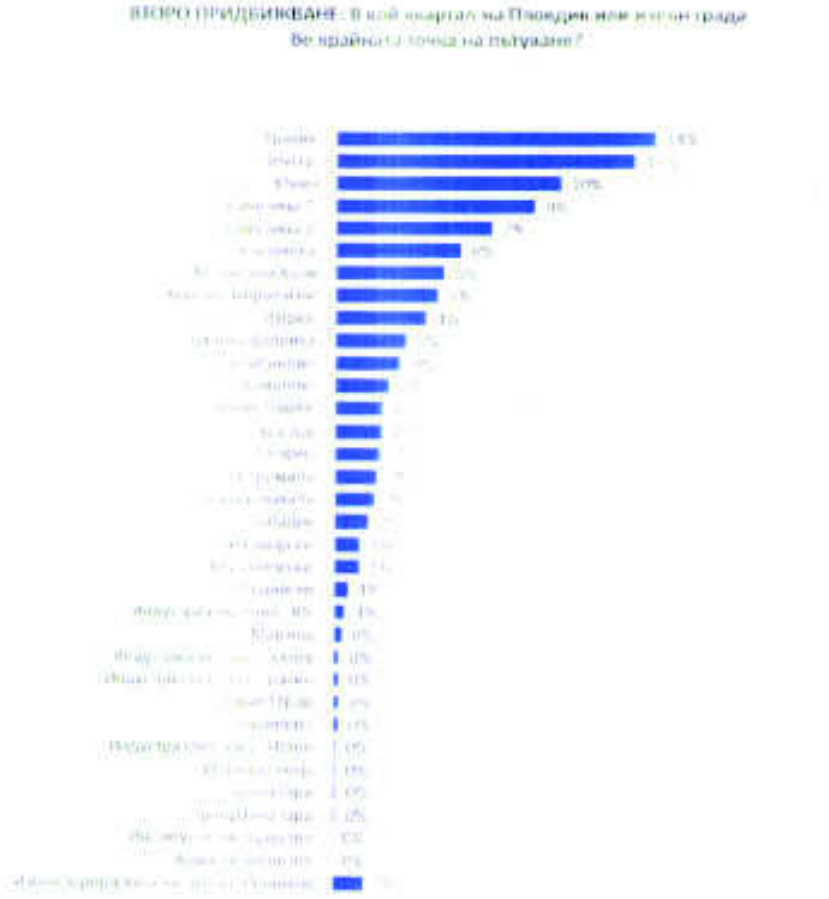
Пеш, като основен начин на придвижване са използвали отново 22% от всички. Този дял е значимо по-висок сред жените – 32%, при най-възрастните - 42%, при пенсионерите - 46% и при жените в майчинство – 58%.

Като цяло второто пътуване повтаря разпределението от първото пътуване.



фигура 14. Начална точка/произход при второ пътуване в работен ден

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това второ за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към Тракия – 14%, следвани от тези с направление Център – 13%. Като крайна точка вече делът на индустриалните зони е почти незначителен, както и делът на пътуванията в посока извън територията на общината.



фигура 15. Крайна точка предназначение при второ пътуване в раб. ден

Отново само на пътувалите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за броя хора, които са пътували заедно, и резултатите могат да бъдат обобщени по следния начин:

- 49% от всички анкетирани са посочили, че по време на това второ пътуване са били сами в колата, като по този показател не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи;
- 31% от всички е дела на тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила, като отново не наблюдаваме съществени разлики между различните групи;
- 15% са посочили, че в колата са били трима души.

Разпределение на пътуванията в градска среда:

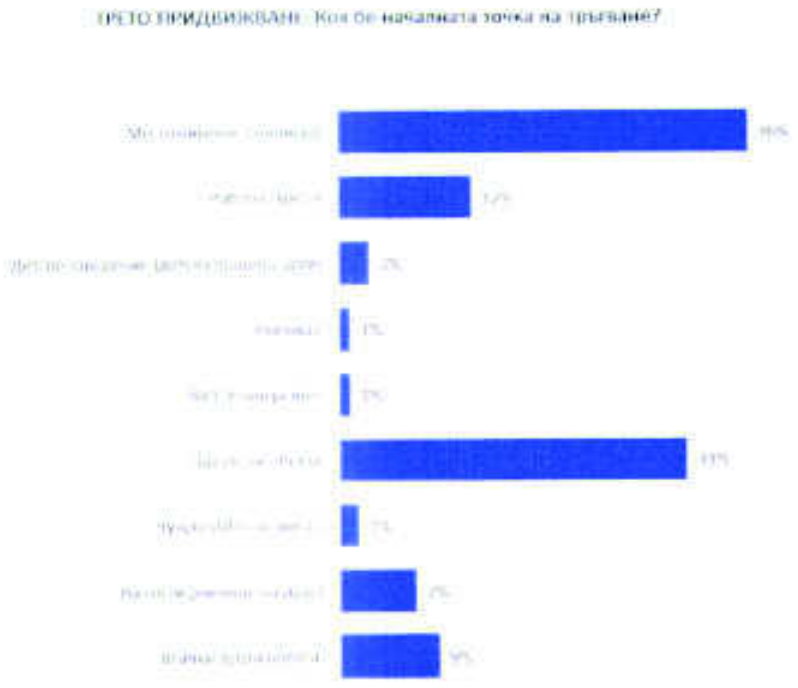
ТРЕТО

Началната точка на третото пътуване ни дава информация и за крайната цел на второто такова. Делът на тези, които не са имали трето пътуване дава информация и за тези, които са се прибрали в дома си и не са излизали повече.

Най-висок е делът на тези, които тръгват от жилището си – 36% или малко над една четвърт от всички. Този дял е значимо по-висок единствено сред жените в майчинство.

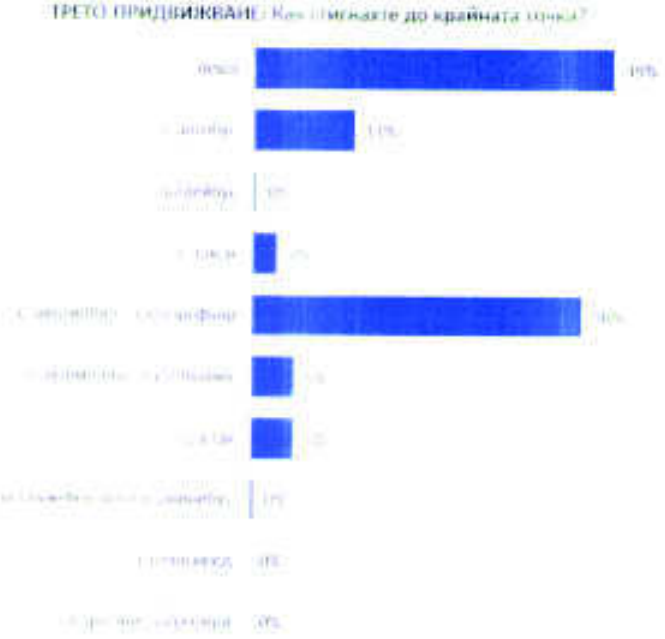
Начална точка на третото пътуване са търговски обекти за 31% от всички, като няма съществени разлики по този показател сред различните демографски групи, които наблюдаваме.

Работното място е посочено като отправна точка на третото пътуване от 125 от всички, като този дял очаквано е значимо по-висок сред работещите – 19%.



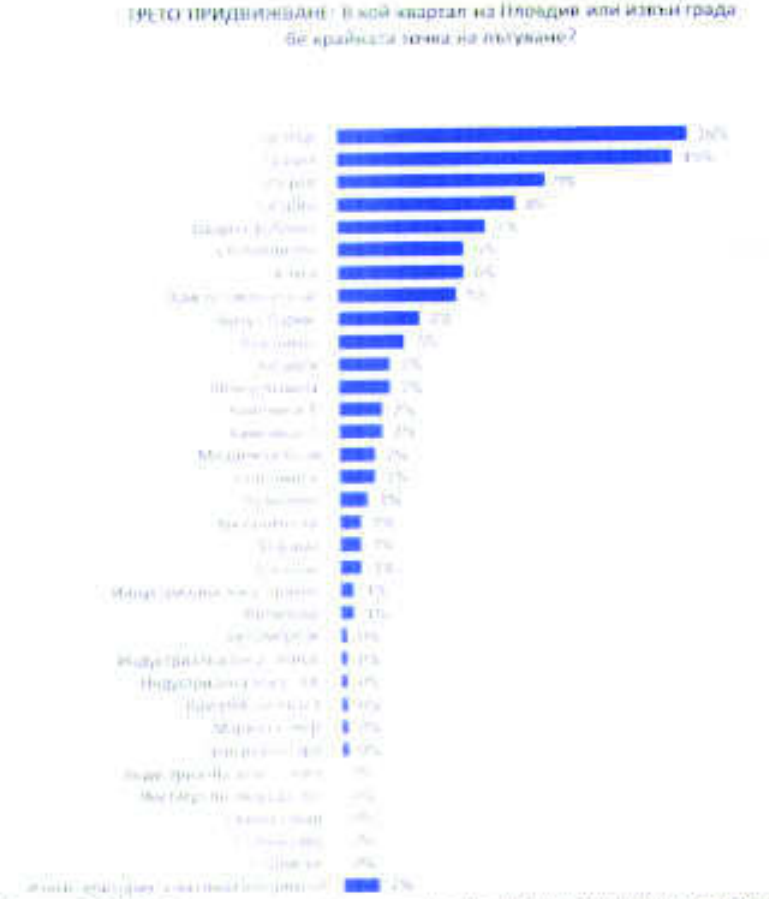
фигура 16. Начална точка произход при трето пътуване в работен ден

Средствата на придвижване при това трето пътуване вече са доста различни от тези, които наблюдаваме при първото и второто такива.
Средната продължителност на това пътуване е вече доста по-кратка - 15 минути за всички, като е значимо по-висока единствено за работещите – 16 минути.
Най-висок е делът на тези, за които третото пътуване е било пеш. Този дял е значимо по-висок при жените (48%) в сравнение с този при мъжете (31%). Сред най-възрастните (59%) и сред най-младите (50%) този дял също е значимо по-висок в сравнение с останалите възрастови групи.
На второ място е пътуването с автомобил като шофьор – 36%. Този дял е значимо по-висок сред мъжете (46%) в сравнение с този при жените (26%), сред групите 26 – 45 години (51%) и 46- 65 години (46%) в сравнение с останалите възрастови групи. Допълнително още 5% от всички са пътували и като пътници в автомобил.



фигура 17 Вид на използван транспорт за трето пътуване в работен ден

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това трето за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към Центъра – 16%, следвани от тези с направление Тракия – 15%. Като крайна точка делът на индустриалните зони отново е почти незначителен, както и делът на пътуванията в посока извън територията на общината.



фигура 18. Крайна точка предназначение при трето пътуване в работен ден

Отново само на пътувалите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за броя човека, които са пътували заедно и резултатите могат да бъдат обобщени по следния начин:

- 59% от всички анкетирани са посочили, че по време на това първо пътуване са били сами в колата, като по този показател отново не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи;
- 26% от всички са тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила, като отново не наблюдаваме съществени разлики между различните групи;
- 12% са посочили, че в колата са били трима души.

Разпределение на пътуванията в градска среда

ОБОБЩЕНИЕ

Обобщено в резултат на проведените проучвания, се установява, че разпределението на пътуванията по видове транспорт към 2022 г. е следното:

- МГОТ (автобус) – 23 %;
- личен автомобил - 41 %;
- ТАХІ – 1 %;
- ЖП превоз – 5 %;
- пеша – 29 %;
- велосипед – 1 %.

За сравнение съгласно прогнозата към 2025 г., направена в ***„Концепция за пространствено развитие на община Пловдив"*** от 2015 г. **(КПРО)** е следната:

- пеша – 18 %;
- личен автомобил - 48 %;
- МГОТ (автобус) – 34 %.

Абстрахирайки се от броя на различните видове транспорт, ясно се вижда, че прогнозата за движение пеша и с МГОТ значително се различава от получените посредством интервюта данни през 2022 г., която изобщо не е толкова далече от 2025 г.

В последното проучване за изменение на ОУП на Пловдив от 2019 г. резултатите са следните:

- МГОТ (автобус) – 35 %;
- личен автомобил - 31 %;
- пеша – 23 %;
- други – 11 %.

И от тези данни се вижда, че най-общо между 2019 и 2022 г. се е увеличил делa на пътувания с личен автомобил и пеша, за сметка на този с обществен транспорт, което е съвсем логично, като се има предвид, както пандемията от Ковид 19, но и недостатъчно добрата транспортна схема и неефективното обслужване на гражданите посредством обществен транспорт.

По отношение на използването на личен автомобил средно-претеглия резултат към 2022 г. е 1,79 брой на ползватели при едно пътуване (към 2005 г. е бил 1,34) и отговаря на прогнозата в ОУП от 2019 г. да се движи в границите от 1,5 до 1,9.

Разпределение на пътуванията във функционалната територия

Получената матрица произход-предназначение е представена в следващата таблица:

Таблица 2. П-П матрица, Пловдив 2022 г.

П- П матрица		към [предназначение]																		
от [произход]	Квартал	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Тракия	1	0%																		
	Южен	2		0%																	
	Център	3			0%																
	Каменица 1	4				0%															
	Каменица 2	5					0%														
	Изгрев	6						0%													
	Младежки хълм	7							0%												
	Христо Смирненски	8								0%											
	Гагарин	9									0%										
	Кършияка	10										0%									
	Столипиново	11											0%								
	Коматево	12												0%							
	Остромила	13													0%						
	Прослав	14														0%					
	Шенер махала	15															0%				
	Ключи Парки	16																0%			
	Беломорски	17																	0%		
	Западен	18																		0%	
	Въстанически	19																			0%
	извън общината	20																			

3.2.4. Обществен транспорт

Въведение

В исторически план Пловдив е разполагал с два основни вида масов градски транспорт – автобусен и тролейбусен, подкрепен и от допълнителни маршрутни линии, които се причисляват по-скоро към автобусния превоз. Първоначално обслужването се осъществява от общинско дружество - фирма „Градски транспорт – Пловдив". След 2000 г. дружеството е изпаднало в тежко финансово състояние, като броят на тролейбусите и обслужваните маршрути постепенно намалява. През 2007 г. се стига до приватизация на дружеството. Приватизационният договор не се изпълнява и линиите не се обслужват със заложения по договор брой тролейбуси. Общинският съвет взема решение за прекратяване на договора с превозвача и от 1 октомври 2012 г. Пловдив остава без електрически транспорт.

По данни от ОУП, преди да бъде преустановен, тролейбусният транспорт е поемал 10% от кореспонденциите. Всички линии са предоставени за обслужване на останалите частни превозвачи съществуващи в онзи момент на пазара. И към настоящия момент всички линии се обслужват от частни превозвачи. Идеята за възстановяване в някаква степен на електрическия транспорт се свързва с въвеждането на електрически автобусен транспорт.

Липсата на общинско предприятие за обществен градски транспорт на територията на град Пловдив не дава възможност за ползване на обществен ресурс в рамките на ЕС. Този факт, години наред, лишава града от участие в различните европейски фондове и проекти за подобряване на пътническата транспортна услуга и въвеждането в експлоатация на съвременни енергоефективни и екологични транспортни средства, системи, технологии и политики за прилагане на интелигентен градски транспорт.

Поради тази причина Община Пловдив предприема осъзнати и спешни мерки за подобряване на транспортната свързаност и ефективно управление на транспортните процеси в града. Основните цели са увеличаване скоростта на придвижване и превозните способности, както и подобряване качеството на услугата. Търсят се варианти и се предприемат мерки за връщането на общината на пазара на градските пътнически услуги.

В изпълнение на поставените цели Община Пловдив създава дружеството „ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД, което е регистрирано по Търговския закон и вписано в Търговския регистър на 16.06.2022 г. Дружеството е 100 % собственост на община Пловдив, ЕИК 000471504, с адрес гр. Пловдив, пл. „Стефан Стамболов" № 1., а правата на собственост се упражняват чрез Общински съвет – Пловдив.

Основната дейност на дружеството се състои в извършване на обществен превоз на пътници с автобуси с положителен екологичен ефект, техническо обслужване и текущ ремонт.

Обществен транспорт

По данни от **КПРО 2015**, средно на ден в града се превозват 160 000 пътници.

ТЪРСЕНЕ

По данни от проучването в ОУП към 2017 г. в сутрешния върхов час (7:00 – 9:00 часа) има 23 344 кореспонденции, а обобщено годишно основните параметри са следните:

- общ брой на придвижванията в града (годишно) - 157 500 000;
- общ брой на пътниците – 43 162 000;
- общ маршрутен пробег – 16 271 746 км;
- средно превозно разстояние – 3,37 км;
- маршрутен пробег на едно пътуване – 0,587 км;
- коефициент на използване на пътниковместимостта – 0,13;
- ср. коефициент за дневна неравномерност на пътникопотока – 1,69, но много различен за отделните маршрути;
- общо превозени пътници на ден от системата МГОТ - 164 246/ден.

Към настоящия момент броят обслужвани пътници, т.е. търсенето на обществен транспорт е значително намаляло. Причините са най-различни, но отлива от градския транспорт се илюстрира много добре посредством справката на ОП ОКТ за продадените превозни документи през 2019 г. - едва 5 пътника са си закупили едногодишна карта, 49 - деветмесечна и 36 – шестмесечна. Всички останали пътувания се осъществяват с билет за еднократно пътуване на хартиен носител без прекачване, на стойност 1 лв.

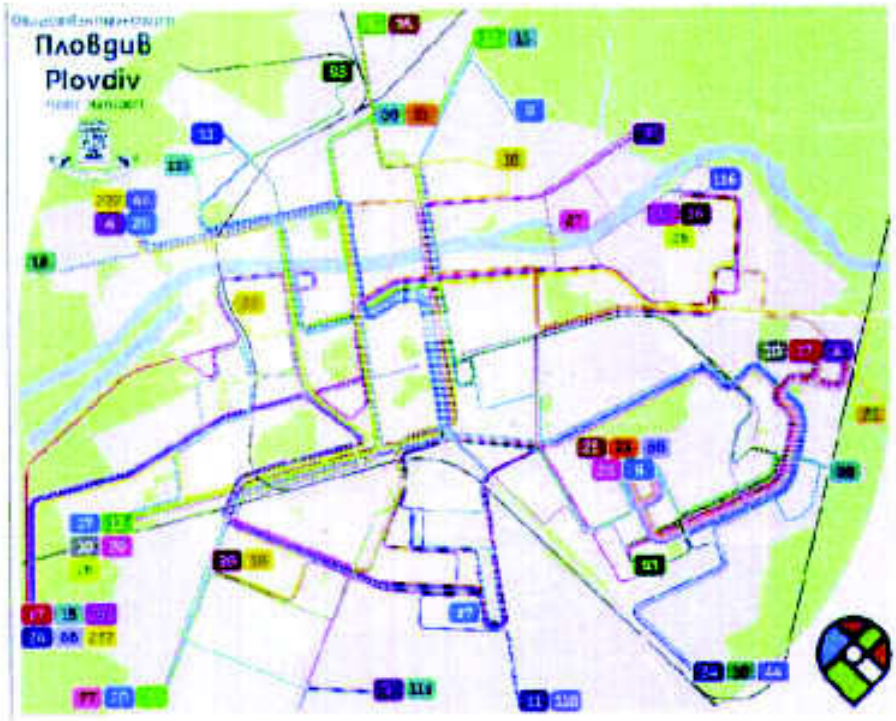
Обществен транспорт ПРЕДЛАГАНЕ

Транспортната схема на МАСОВИЯ ГРАДСКИ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ (МГОТ) в Община Пловдив се реализира посредством 29 автобусни линии и 510 спирки, които към настоящия момент се обслужват от следните транспортни оператори:

- „Автобусни превози Пловдив" ЕООД - линии № 1, 9, 11, 12, 25, 26, 44, 66 и 116;
- "ХЕБРОС БУС" АД - линии № 6, 7, 20, 29, 37 и 99;
- "АВТОТРАНС 2000" ООД - линии № 15, 17, 18, 21, 27, 113 и 222;
- „МЕРИТРАНС" ЕООД - линии № 4, 10, 16, 22, 93 и 24;
- „К З Т – Златанови" ООД - линия № 36.

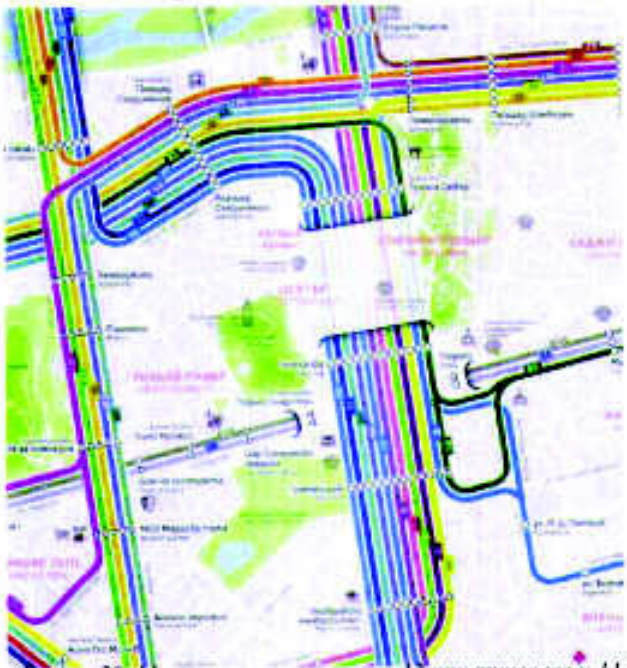
В последните години е подменен автобусният парк, като се използват превозни средства отговарящи на Euro 5, Euro 6 и EEV.

Използваната транспортна схема покрива изцяло първостепенната уличната мрежа (ПУМ) на града и много малка част от второстепенната.



***фигура 19** Линии на МГОТ в Пловдив 2022 г.*
източник: https://www.plovdiv-transport-map.truenorth.bg/

Както се вижда от предходната фигура има няколко места в схемата, на които има прекалено много линии в едно сечение, което не е ефективно, особено, ако те са преминаващи, дълги и обслужват пътникопоток от единия до другия край на града. Конкретните места са показани на следващите фигури:



***фигура 20** Много линии в сечение 12 при тунел юг и 11 на пл. Съединение*
източник: https://www.plovdiv-transport-map.truenorth.bg/

фигура 21. Много линии в сечение - 11 при Стомат. факултет и Централ. гара
източник: https://www.plovdiv-transport-map.truenorth.bg

фигура 22. Много линии в едно сечение - 13 в ЖК Тракия
източник: https://www.plovdiv-transport-map.truenorth.bg

Преминаването на много линии през едно сечение не способства за по-голяма ефективност, а дори напротив – дублирането на линии намалява пътникопотока в тях (разпределят се между всички) и респективно намаляват и приходите от продажба на билети по различните линии, като се запазват същите разходи, които при дългите линии са значително по-високи от по-късите.

За целите на това проучване, анализът е обобщен (ползвани са само разписания в делник), взет е по-големия брой спирки в едната от двете посоки и се базира на данните, показани в следващата таблица.

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ

Таблица 3. Маршрутни разписания на линиите на МГОТ – обобщение

№	Линия	обиколка			курсове на ден				експл. скорост		автобуси	спирки		пеша 3 km/h
		дължина	време		брой	дължина	време		обиколка	курс			ср. раз	
		[km]	[min]	[h]	[бр]	[km]	[min]	[h]	[km/h]	[km/h]	[бр]	[бр]	[m]	[min]
1	1	26.819	98	1,63	182	2440.529	48	0.80	16,4	16,8	10	30	447	8,9
2	4	24.610	98	1,63	103	1267.100	48	0.80	15,1	15,4	6	30	410	8,2
3	6	29.764	112	1,87	120	1785.996	55	0,92	15,9	16,2	7	31	480	9,6
4	7	26.232	102	1,70	106	1389.236	50	0.83	15,4	15,7	6	28	468	9,4
5	9	26.123	94	1,57	132	1724.118	46	0,77	16,7	17,0	7	29	450	9,0
6	10	30.542	118	1,97	72	1099.512	58	0,97	15,5	15,8	5	34	449	9,0
7	11	25,788	98	1,63	120	1547.280	48	0.80	15,8	16,1	7	29	445	8,9
8	12	19,164	78	1,30	184	1763.290	38	0,63	14,7	15,1	8	24	399	8,0
9	15	26.672	95	1,58	136	1812.938	45	0,75	16,8	17,8	8	32	417	8,3
10	16	18.657	70	1,17	112	1044.792	34	0,57	16,0	16,5	5	23	406	8,1
11	17	49.364	150	2,50	93	2295.228	70	1,17	19,7	21,2	8	49	504	10,1
12	18	31.471	105	1,75	129	1954.647	50	0,83	18,0	18,2	8	29	522	10,4
13	20	24.532	92	1,53	104	1275.590	45	0,75	16,0	16,4	5	28	438	8,8
14	21	26.577	90	1,50	143	2043.213	44	0,73	19,1	19,5	8	36	397	7,9
15	22	17.800	98	1,63	59	525.670	20	0.33	10,9	26,7	3	17	524	10,5
16	24	47.488	142	2,37	99	2350.785	70	1,17	20,1	20,4	8	49	485	9,7
17	25	25,001	82	1,37	84	1050.042	40	0,67	18,3	18,8	4	30	417	8,3
18	26	23.337	88	1,47	177	2065.364	45	0,72	15,9	16,3	9	31	376	7,5
19	27	24.753	94	1,57	138	1707.980	46	0,77	15,8	16,1	7	29	427	8,5
20	29	24,671	94	1,57	133	1640.468	46	0,77	15,7	16,1	7	27	457	9,1
21	36	25,256	82	1,37	119	1502.728	40	0,67	18,5	18,9	6	31	407	8,1
22	37	28,815	112	1,87	110	1584.030	55	0,92	15,4	15,7	7	32	450	9,0
23	44	27.129	86	1,43	126	1670.370	47	0,78	18,9	16,9	7	29	457	9,1
24	66	37.148	126	2,10	110	2043.140	62	1,03	17,7	18,0	8	41	453	9,1
25	93	30.333	118	1,97	38	560.867	58	0,97	15,4	14,7	3	34	419	8,4
26	99	28.303	106	1,77	116	1641.574	52	0,87	16,0	16,3	7	28	505	10,1
27	133	25.218	82	1,37	84	1059.156	40	0,67	18,5	18,9	4	29	435	8,7
28	136	26.878	88	1,47	145	1948.645	43	0,72	18,3	18,8	8	29	463	9,3
29	272	25,140	85	1,42	144	1812.240	40	0,67	17,7	18,9	7	31	406	8,1

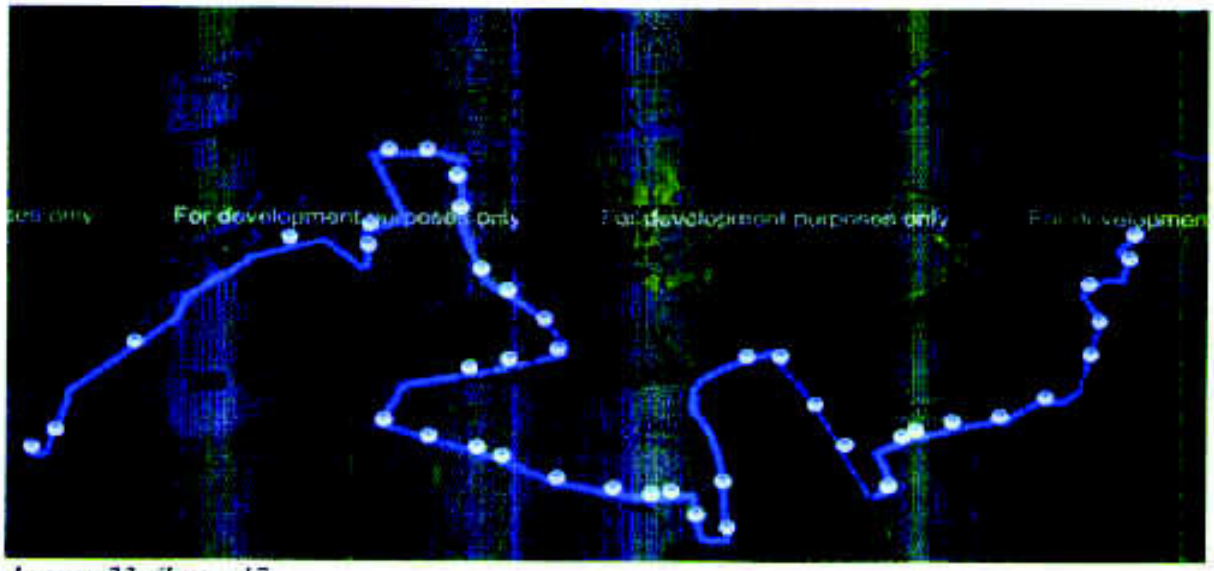
източник:https://www.plovdiv.bg/new transport%D0%BC%D0%B0%D1%81%D0%BE%D0%B2-%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82-%D0%BC%D0%B0%D1%80%D1%88%D1%80%D1%83%D1%82%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%B7

На част от спирките са монтирани електронни информационни табла, които показват в реално време движението на градските автобуси – номерата на маршрутните линии и минутите, оставащи до пристигането им. Наблюдението е обаче, че тези табла често аварират, а ако не са аварирали, то показваните „минути до пристигането на маршрута" много често са неверни.

На възлови автобусни спирки в Пловдив са разположени и автомати /TVM/ за закупуване на едночасови билети, които обаче не функционират.

Анализът на състоянието на обществения транспорт в обособената градска територия позволява обобщаване на следните изводи:

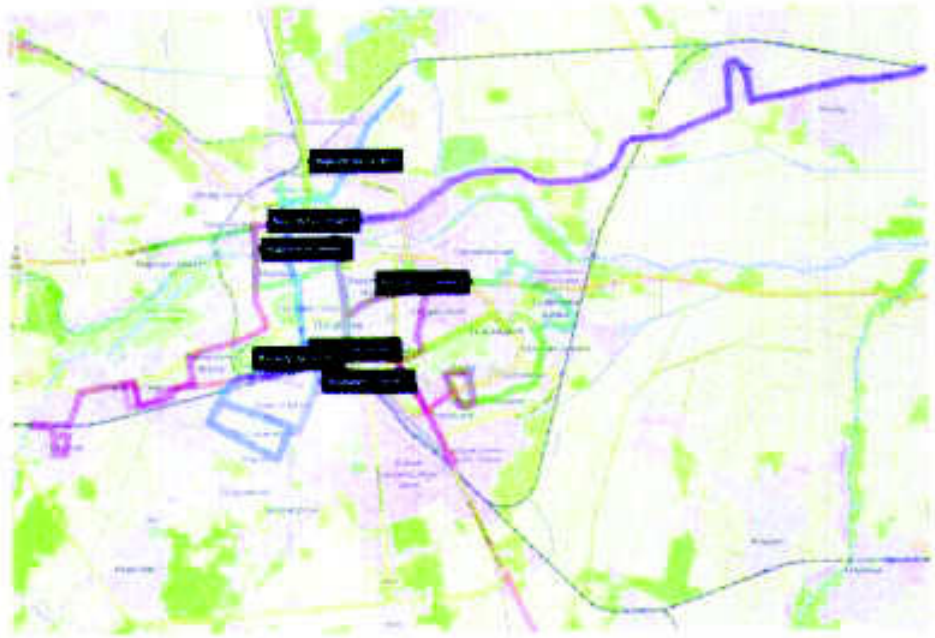
- Налице са линии със значителна дължина, като например №17 (обиколка над 49 км.), което произтича от желанието и наложената система на таксуване да се пътува колкото се може по-дълго без прекачвания. Това обаче не води до ефективност на превоза, а особено ако се капаща на превозвачите на изминати километри и е свързано с повече разходи за общината.



фигура 23. Линия 17
източник: http://www.masov-gt.com/

- 10 от линиите (1/3 от общия брой) са с дължина над средната, а именно № 17, 24, 66, 18, 10, 93, 6, 37, 21 и 99.
- Налице са и линии, предлагащи обслужване извън територията на общината (например № 22), които вече не са част от градската (общинската) мрежа, а се отнася към междуселищните в областта. Този вид пътувания с обществен транспорт също трябва да бъдат стимулирани, но по друга схема и подход.
- При по-дългите линии се постига по-висока експлоатационна скорост, което обаче не води до по-добра ефективност.
- Средната експлоатационната скорост на курс е в границите от 14,72 до 26,74 км/ч, което е значителен диапазон и респективно говори за недостатъчна хомогенност при обслужването.
- Средното разстояние между спирките по линиите е 445 м., което се оценява като добро и съответства на 9 мин. пешеходен преход (или достъп). Само при 4 от линиите, разстоянието е над 500 м., което не е толкова проблемно.
- Липсва ефективно и регулярно автоматизирано регистриране на пътниците ползващи услугите на градския обществен транспорт, което затруднява оптимизирането му. Отчитането на средното разстояние за едно пътуване е основен фактор при определяне на цената на превозните документи.
- ОУП на града и общината предлага обособяване на „BUS ленти" за повишаване на експлоатационната скорост, което обаче не е достатъчно добре икономически аргументирано.

Освен линиите на градския обществен транспорт, в Пловдив се експлоатират още 7 допълнителни маршрутни линии, показани на следващата фигура. По данни от ОУП обслужваната от тях мрежа е с дължина 135,44 км, а превозваните пътници с тези маршрутни линии са 14 200/ден.



фигура 24. Маршрутни линии
източник: http://t.osmft.org/m/59432/

Три от маршрутните линии излизат извън града, като осигуряват достъп и до съседни села, като Скутаре, Рогош, Маноле и др. Прегледът на техните маршрути показва най-общо, че отново има дублиране в значителна степен и с другите линии от транспортната схема – необходимо е да се извърши анализ и промяна.
Желанието на Община Пловдив е в бъдеще тези допълнителни маршрутни линии да се трансформират във вътрешно-квартални линии, които да осъществяват „довеждащ транспорт" към основните от транспортната схема на града.

Обществен транспорт

Съгласно Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на община Пловдив (приета с Решение № 407, взето с Протокол № 21 от 17. 12. 2015 г.), цените на превозните документи се приемат с решение на компетентния местен орган – Общински съвет Пловдив. Настоящите цени на превозни документи са регламентирани с Решение № 88, взето с Протокол № 4 от 17.03.2016 г. на Общински съвет Пловдив. Те са посочени в приложената по-долу таблица.

Таблица 4. Цени на превозните документи

Превозен документ	Цена в лв. с ДДС
Билети	
Билет за еднократно пътуване на хартиен носител без прекачване	1.00
Билет за еднократно пътуване на хартиен носител с прекачване в рамките на 1 час	1.50
Едноднев билет за всички линии /за един календарен ден/	4.00
Едноднев билет за всички линии /за 24 часа от първо валидиране/	5.00
Билет за 10 броя еднократни пътувания за всички линии	9.00
Абонаментни карти	

Еднонедмична карта валидна за всички линии	12.50
Едномесечна карта валидна за една линия	35.00
Едномесечна карта валидна за всички линии	50.00
3-месечна карта валидна за всички линии	130.00
6-месечна карта валидна за всички линии	260.00
9-месечна карта валидна за всички линии	390.00
12-месечна карта валидна за всички линии	520.00
Преференциални карти	
Едномесечна преференциална карта за всички линии	16.00
3-месечна преференциална карта за всички линии	48.00
6-месечна преференциална карта за всички линии	96.00
9- месечна преференциална карта за всички линии	144.00
12-месечна преференциална карта за всички линии	192.00
Други	
Еднократно пътуване чрез Смарт карта („е-портфейл")	1.00
Билет за нередовен пътник – двадесеткратният размер на билет за еднократно пътуване без прекачване	20.00

Както вече посочихме, към днешна дата се предлагат предимно билети за еднократно пътуване на хартиен носител без прекачване, които се продават в автобусите, а контрола се осъществява от кондуктори вътре в превозните средства, което не е достатъчно ефективно решение.

Обществен транспорт

НОВО ОБЩИНСКО ДРУЖЕСТВО

Новосъздаденото общинско дружество „ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД си поставя следните цели и приоритети за развитие:

дългосрочни цели

- постигане на европейските стандарти в масовия градски пътнически транспорт;
- развитие на транспортната фирма;
- устойчивост при предоставянето на висококачествена и екологосъобразна транспортна услуга;
- увеличаване на пазарния дял.

краткосрочни цели

- създаване на екип за подготовка, кандидатстване и управление на проекти по оперативните програми на ЕС, който да подпомага общината;
- набавяне на лиценз за превоз на пътници;
- доставяне на нови електрически транспортни средства;
- подбор на персонал;
- пускане на линиите в експлоатация;
- информиране на обществото за функционирането на новата линия;
- диверсифициране на дейността, чрез създаване на нетранспортните услуги предлагани от фирмата.

средносрочни цели

- създаване на търсене за предлаганата екологична транспортна услуга;
- повишаване качеството на услугата на новите линии;
- изграждане на добър престиж на фирмата.

Първоначално се очаква дружеството да стартира с обслужване на две линии, с номера 103 и 104, обслужвани от 18 електрически автобуса +2

бр. резервни, които приоритетно ще обхващат потоците от ученици и студенти. Двете линии са предвидени с крайна точка езиковите гимназии и новата сграда на ПУ на Пазарджишко шосе, като едната ще тръгва от кв. „Коматево" и район „Южен", а другата от ж.к. „Тракия". Единият маршрут ще преминава през новостроящия се пробив Модър - Царевец и ще дава възможност за бърз достъп между районите "Западен" и "Южен". Дължината на курса в едната посока е приблизително 15 km. Времепътуването е изчислено за 55 мин. Минималният престой в крайните спирки е 10 мин.

Обществен транспорт

УПРАВЛЕНИЕ

МГОТ в Пловдив се организира, управлява и контролира чрез общинското предприятие „Организация и контрол по транспорта". Основните му дейности са следните:

- организира взаимоотношенията на Община Пловдив с държавните административни органи в областта на транспорта;
- организира взаимоотношенията с фирми, извършващи транспортна дейност на територията на Общината;
- участва в създаването на концепция за транспортното обслужване на гр. Пловдив;
- участва в комисии по решаване на транспортни и комуникационни проблеми;
- приема ежемесечни отчети на транспортните фирми, които имат договори за обслужване на линии от общинската транспортна схема;
- приема ежемесечни отчети на транспортните фирми, извършващи вътрешноградски превози на територията на Община Пловдив, в изпълнение на Наредбата за условията и реда за субсидиране на транспортната дейност;
- осъществява GPS контрол и физически контрол за изпълнение на курсовете и разписанията от отделните превозвачи, по утвърдената транспортна схема за гр. Пловдив;
- проверява и заверява първичните документи на транспортните фирми за вътрешноградски превози, удостоверяващи изминатия пробег;
- участва съвместно с транспортните фирми в разработването методика, определяща критериите за разпределение на субсидиите и компетенциите за вътрешноправни превози;
- разпределя предоставените от републиканския и общинския бюджет средства за субсидии и компенсации между превозвачите, съгласно възприетата методика.

Обществен транспорт

ФИНАНСОВ

Много важен аспект, както при формирането на транспортната схема, така и при договарянето за изпълнението на обществената услуга е начина на таксуване или най-общо **финансовият модел на обществения транспорт**.

Обикновено базисната себестойност на еднократно пътуване (БСЕП) и респективно цената на билета се определя въз основа на общите разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи и броя пътувания, по следната формула:

$S = \frac{R_0}{Q}$, където:

S е базисната себестойност на еднократно пътуване;

R_0 – сумарни разходи за транспортна дейност и реализация на продажбите на превозни документи;

Q - броя пътувания, определени съгласно преброяване на пътникопотока.

Въз основа на определената БСЕП се определят цените на всички останали превозни документи – карти, талони и т.н.

На транспортните оператори се възлага и приема изпълнението на годишна транспортната задача с която се планират:

- годишен пробег, км.;
- разходите за 1 км. и общо за 1 година;
- приходите на транспортните оператори, в това число и на Възложителя;
- всички компенсации

При така определената транспортна задача, се планират и прогнозират разходите и приходите.

Въпреки, че има известни недостатъци този подход е приложим при извършване на превози по предварително определени маршрути, спирки и разписание, защото това дава възможност ясно да се определи:

- дължината на линията [км.] и респективно годишния пробег [км.];
- извършената транспортна работа, изразена в пътнико километри [пкм].

Този подход се използва и в Пловдив. Трудностите са свързани преди всичко с правилното определяне на пътникопотока, изразен в брой еднократни пътувания. Доколкото няма ясно определение за времетраенето или разстоянието на едно еднократно пътуване, то се търси средното транспортно разстояние и осреднено използване на капацитета на возилата, на базата на които да се определи броя на еднократните пътувания, което се коригира в съответствие с броя на продадените превозни документи. По-този начин обаче не се отчитат, а също така и не се стимулира прекачването и смяната на вида транспорт - автобусен или друг, както е видно от факта, че в Пловдив се продават предимно хартиени билети за еднократно пътуване, без възможност за прекачване. В допълнение, тази система на таксуване изисква използването на контрольори вътре в самите автобуси от една страна и инспектори от страна на общинското дружество, което да контролират превозвачите също.

Възможно по-добро решение е таксуването по време (30/60 мин или друго) или разстояние (таксуване по зони) - прилага се обичайно в големите градове при значителни разстояния и различни видове транспорт.

Таксуването по време предопределя следното:

- не се предвижда използването на билет за еднократно еднопосочно пътуване;
- възможните начини за таксуване на пътуванията са - предварително през web, мобилно приложение или предварително заредена магнитна карта, която регистрира влизане и напускане на

автобуса, кредитна/дебитна карта, посредством която се регистрира престоя (времето за пътуване) в автобуса;

- използване на магнитни карти, в които има предварително въведена сума, обезпечаваща пътуването съобразно стойността и в зависимост от изразходваното време;
- компенсиране на различни категории пътници, който могат да ползват, включително абонаментни карти;
- прилагане на поне 3 различни тарифи на таксуване по време – в делничен ден и сутрешен/вечерен върхов час (7:30-9:30/ 17:00-19:00 ч.), в делничен ден извън върховите часове и през почивните дни;
- не се предвижда извършване на превози през нощта, т.е. определяне на различни тарифни ставки през деня и през нощта.

Най-общо ценовото диференциране се налага защото:

- пътуванията в делничен ден са по-често от тези през почивен;
- пътуванията във върховите часове към/от работа и училище също са значително повече от тези през останалите периоди;
- увеличеното търсене на пътувания води както до по-пълноценно използване на капацитета на автобусите, така и до увеличаване на честотата на превозите, до колкото това е възможно.

Извън ДДС, разумната печалба и инфлацията, най-общо цената на пътуванията се формира въз основа на отношението разход/приход, които стандартно би трябвало да се определят на годишна база – т.е. отново времево, но за по-дълъг период, като по този начин се осредняват и се компенсира неравномерността им във времето.

При този вид таксуване е необходимо да се преобразува общата стойност на разходите и да се изрази в лв. за минута, които след това да се отнесат към потенциалните приходи за в лв. за минута.

Основните параметри, които трябва да се следят освен разходите са:

- средна дължина на автобусната линия в една посока;
- средна експлоатационна скорост на движение;
- продължителност на превозите;
- среден брой пътници в една посока;
- средно разстояние на пътуване в една посока.

В допълнение към финансовия модел задължително се включват компенсациите и субсидиите.

Компенсациите от общинския и държавния бюджет се разпределят между операторите въз основа на пробега (в км) на всеки оператор. Това е заложено в Механизъм за разпределяне на средствата за субсидии, изплащани от Община Пловдив, за покриване загубите на операторите на обществената услуга, извършващи вътрешноградски превоз на територията на общината и компенсиране на намалените приходи от прилагане на цени за пътуване по автомобилния транспорт в Община Пловдив и за разпределяне на средствата от продажба на превозни документи, приет с Решение № 82 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол № 4 от 01.03.2012 г., изменен и допълнен с Решение № 86 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол № 4 от 17.03.2016 г. Размерът на разпределените компенсации между всички оператори за 2020 г. е 38 % от общите приходи.

Условията и редът за предоставяне на средства за субсидии, компенсации и приходи от превозни документи се определят с гореспоменатата Наредба за компенсиране, както и в съответствие с горепосочения Механизъм, приет от Общински съвет – Пловдив. На операторите се изплащат субсидии на база на подадени от тях справки за финансов резултат (Приложение № 3 към чл. 12, ал. 1 от същата Наредба) и отпуснатите от държавния бюджет средства.
Изплатените субсидии на операторите през 2020 г. е в размер на 20% от общите приходи. Субсидиите на пътуване и на километър са съответно 0.28 лв. и 0.30 лв. (средни стойности за всички оператори за 2020 г.).
Както се вижда от изложеното до тук приходите най-общо се разпределят по следния начин от общите приходи средно за всички оператори:

- от продажба на билети и карти - 42 %;
- компенсации - 38 %;
- субсидии - 20 %.

Община Пловдив е установила, че таксуването не е достатъчно ефективно, поради което към настоящия момент е в процедура по избор на изпълнител на обществената поръчка с предмет ***„Надграждане, модернизация и поддръжка на система за управление на градския транспорт и услуги по организиране, администриране и контрол на продажби на обществени услуги за градска мобилност“.***
Съгласно документацията на обществената поръчка участникът, избран за изпълнител, следва да надгради и модернизира съществуващата система за управление на градския транспорт (СУГТ) чрез доставка и монтаж/инсталация на оборудване и софтуер, обезпечаващи оптимизиране на ефективността на функциониране на СУГТ, както и да осигури и поддържа непрекъсваеми услуги по организиране, администриране и контрол на заплащането на такси, свързани със спирането, престоя и паркирането на ППС на територията на Община Пловдив – т.е. в обхвата на поръчката, освен МГОТ, е добавено и почасовото паркиране в „синя“ и „зелена“ зона.

Изпълнението на предмета на поръчката включва доставка, адаптация, монтаж и въвеждане в експлоатация на необходимото техническо оборудване и системи, в това число:

- доставка, адаптация и въвеждане в експлоатация на Централизиран софтуер за управление на СУГТ;
- доставка, адаптация, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване и софтуер за обслужване на клиенти (front office);
- доставка, адаптация, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване и приложен софтуер за подвижен състав, обслужващ обществения градски транспорт;
- доставка, адаптация и въвеждане в експлоатация на портативни ръчни четящи устройства за контрол на пътниците в градския транспорт и за контрол по редовността на паркирането (контрольорски устройства), както и съответния приложен софтуер;
- доставка, адаптация и въвеждане в експлоатация на портал за зареждане на превозни документи;

- доставка, адаптация и въвеждане в експлоатация на софтуерна платформа (система за паркиране), осигуряваща контрола по редовността на паркирането, включително:
- сертифициране на СУГТ като ИАСУТД, съгласно изискванията на Наредба № Н-18 на Националната агенция за приходите;
- надграждане на Система за автоматично определяне на местоположението на превозните средства (AVL);
- обезпечаване на възможност за организиране, администриране и поддръжка на специализирани методи за плащане на такси за паркиране, както и контрол на заплащането на такси, свързани със спирането, престоя и паркирането на пътни превозни средства;
- обезпечаване и поддръжка на инфраструктура за разгръщане и функциониране на софтуерните компоненти от обхвата на поръчката за срока на сключения договор за обществената поръчка;
- обучение на служители;
- провеждане на изпитвания и приемни тестове;
- гаранционна поддръжка на доставените хардуерни и софтуерни компоненти за срока на сключения договор за обществената поръчка.

Интелигентни транспортни системи

Реализираните инвестиции в първата фаза на проектите за модернизация на градския транспорт, съфинансирани от ОП „Регионално развитие" 2007-2013, отреждат първо място на Пловдив по дял на инвестиции в **интелигентни транспортни системи** спрямо общия бюджет на проектите.

фигура 25. Дял на инвестициите в ИТС по градове – ОПРР 2007-2013

Реално обаче, поради различни причини, използването на ИТС в Пловдив не е на необходимото ниво и не предоставя в пълен обем предвидените услуги. Основните причини за това са следните:

- системата, реализирана от испанската компания „Индра" не е добре интегрирана и не обслужва в достатъчна степен управлението на МГОТ;
- липсва адекватна информационна система за регистриране на пътникопотока и пътуванията в МГОТ, което води до

нерационално планиране на транспортната схема на града и в последствие до загуба за всички участници – пътници, община и превозвачи, което логично води и до отлив от ползване на услугите на МГОТ;

- системите за регистриране на интензивността на движение по кръстовищата и организацията на движението в тях (предимно светлинно регулиране) не работи достатъчно добре и изисква допълнителни средства и административен капацитет за нейното надграждане (инвестиции в нови сензори, контролери комуникационни системи и т.н.), поддръжка и експлоатация;
- няма въведена приоритизация на движението на автобусите от МГОТ при преминаване през светлинно регулираните кръстовища в града, което води до намаляване на експлоатационната скорост за извършване на превозите.

Железопътен транспорт

ЖП инфраструктурата (основен елемент от предлагането на този вид транспорт), включва следните елементи:

- ЖП линии;
- ЖП гари;
- ЖП стопанства и поделение;
- Индустриални ЖП клонове.

Представените по-долу данни са основно от последното актуално проучване на ЖП инфраструктурата, извършено за целите на актуализацията на ОУП през 2019 г.

Железопътен транспорт

ПРЕДЛАГАНЕ

ЖП линиите преминаващи или започващи от железопътния възел Пловдив са следните:

- София – Пловдив – Свиленград (№1);
- Пловдив-Стара Загора-Бургас (№8);
- Филипово – Панагюрище (№81);
- Филипово-Карлово (№82);
- Крумово-Асеновград (№19);
- Специални ЖП връзки.

ЖП линия София – Пловдив – Свиленград (№1)

Към Пловдивския железопътен възел се отнася участъкът от гара Тодор Каблешков до гара Крумово с обща дължина 16,8 км, в който се включват и следните пунктове:

- спирка Прослав;
- гара Пловдив;
- спирка Деното;
- разделен пост – кръстовище.

Проектната скорост до гара Пловдив е 160 км/час, а от Пловдив до гара Крумово от 80 до 130 км/час.

ЖП линията е двойна и електрифицирана. Горното строене до гр. Пловдив е от тип 60Е1, а след това от релси тип 49Е1на стоманобетонови траверси.

В чертите на града се намират следните пресечки с уличен артерии:

- Коматевско шосе – пътен подлез;
- ул. „Македония" – пътен надлез;

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛ ПЛОВДИВ

- Кукленско шосе – пътен надлез;
- ЖП прелез (съоръжен със звукова сигнализация преди спирка „Депото";
- Асеновградско шосе – пътен надлез.

Съгласно историческите справки тази ЖП линия е открита за експлоатация през 1873 година в участъка Цариград – Пловдив – Белово.

ЖП линия Пловдив-Стара Загора-Бургас (№8)

В рамките на ЖП възел Пловдив линията се е развила по две направления:

1. Пловдив-Филипово-Скутаре

ЖП линията е единична и електрифицирана. Разстоянието от Пловдив до гара Филипово е 5,65 км., а от Филипово до гара Скутаре 10,2 км. Горното строене е т. 49Е1 на бетонови и дървени траверси. В участъка между Пловдив и Филипово ЖП линията преминава изцяло през населена (жилищна) територия, поради което е обезопасена с огради. Пресичанията с улични артерии са 6 броя, от които три – на две нива (чрез пътни подлези), а останалите три са охраняеми ЖП подлези.

2. Пловдив разпределителна Изток-Тракия-Скутаре

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 – Скутаре. ЖП линията е двойна и електрифицирана, а горното строене е тип 49 кг/м на стоманобетонови траверси. Проектната скорост е от 80 до 130 км/час. Дължината на участъка от пост – Кръстовище до ос приемно здание на гара Скутаре е 12 км, в който има 2 бр. охраняеми прелези и три надлеза.

ЖП линия Филипово – Панагюрище (№81)

Линията излиза от гара Филипово от гърловина страна Стара Загора паралелно на линията за Карлово. Следващата най-близка гара е Съединение, отстояща на 21 километра. ЖП линията е единична и не е електрифицирана. Горното строене е тип 49Е1 на стоманобетонови траверси.

ЖП линия Филипово-Карлово (№82)

Линията излиза от гара Филипово, от гърловина страна Стара Загора. Следващата най-близка гара е Труд на осем километра северно от Филипово. ЖП линията е единична и електрифицирана. Горното строене е тип 49Е1 на стоманобетонови траверси.

ЖП линия Крумово-Асеновград (№19)

Линията излиза от гара Крумово, от гърловина страна Първомай. Тя е единична и електрифицирана с дължина 10 км и завършва в гара Асеновград.

Специални ЖП връзки

В миналото 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. Моментното състояние на коловозите е незадоволително. Те са негодни за движение и са изключени от експлоатация. Това са следните ЖП връзки:

1. Тодор Каблешков – Пост „Кръстовище"
Обхожда южно града. Пресича на едно ниво Коматевско шосе, ул. Димитър Талев, Кукленско шосе, а Асеновградското шосе преминава над линията с пътен надлез. В зоната на двете пресичания, в западната част на ж.п. връзката ж.п. звената са демонтирани, а при „Кукленско шосе" има охраняем ж.п. прелез, тъй като тази част от ЖП линията се използва за подаване на маневрени състави.

2. Тодор Каблешков – Филипово
Преминава през жилищен район в непосредствена близост до сградите, но има обособен сервитут с минимална ширина 7 м. Трасето пресича пет улици и в зоната на настилката е демонтирано.

3. Скутаре – Граф Игнатиево (Труд)
ЖП линията е запустяла и обрасла с растителност, но сервитутната ивица е запазена. В мястото на пресичане с бул. „Васил Левски" са демонтирани релсовите звена.

4. Тракия – Крумово

Тази връзка е къса (с дължина 400 м) и съществува на място, но е засипана с пръст.

Железопътен транспорт

ПРЕДЛАГАНЕ

ЖП гарите са следните:

- Пловдив;
- Филипово;
- Тракия;
- Тодор Каблешков;
- Крумово;
- товарна гара Пловдив (сточна гара);
- товарна гара Филипово;
- разпределителна гара Пловдив.

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. Останалите коловози са за преминаване на товарни влакове, маневрени състави и изолирани локомотиви. В западната част на гарата има още пет глухи перонни коловоза и още един глух в източна посока (за ЕМВС към Асеновград). Почти всички перони имат навеси. Изграден е проходен пешеходен подлез (източно от приемното здание) с излази на всички перони.

От гарата излизат следните ЖП линии и връзки:

- за гара Филипово (единична линия);
- за гара Тодор Каблешков (София) – двойна ЖП линия;
- изтеглителен коловоз (страна София);
- ЖП клон за „Балкантекс" АД (не е в експлоатация);
- двустранна ЖП връзка с Локомотивно депо Пловдив;
- за пост „Кръстовище" (посока Бургас и Свиленград) – двойна ЖП линия;
- двойна ЖП връзка за товарни състави от и за разпределителна гара;
- ЖП линия за депо за пътнически вагони.

В западната гърловина е изградена пешеходна пасарелка.
Приемното здание на гарата разполага с необходимите служби и помещения за обслужване на пътниците: чакалня, тоалетни, билетни каси, багажно отделение, колетно отделение, бюфет, павилиони, медицински пункт, информационна система и др.
В западната част на гарата има два броя глухи коловози, които са предназначени за гариране съответно на противопожарен влак и възстановителен влак.
Гара Пловдив е съоръжена с осигурителна инсталация.

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. Десети коловоз е кантарен. В гърловина страна Пловдив има изтеглителен коловоз. От него се отделя новопостроен ЖП клон с дължина 100 метра за обработка на скраб.
От източната гърловина водят началото си ЖП линии за Карлово, Панагюрище и Скутаре (Бургас), връзка за товарна гара и множество ЖП клонове за Северна производствена зона.
Осигурителната инсталация, с която е съоръжена гарата е МРЦ тип МН-70.

Гара Тракия
Намира се в източната част на града. Състои се от 4 коловоза, от които първи, трети и четвърти са снабдени с перони. Приемното здание се намира на км. 7+711. Северно от него има изграден проходен пешеходен подлез с излази на перони. Основното предназначение на гарата е да обслужва пътниците от и за жилищен комплекс Тракия.

Гара Тодор Каблешков
Намира се на км. 146+740 по ЖП линия София-Пловдив-Свиленград. Има седем броя приемно-отправни коловози. От стрелкова гърловина страна Стамболийски излиза нов изтеглителен коловоз, който е свързан с Новоизградения интермодален терминал, разположен северно от

коловозното развитие на гарата. Гара Тодор Каблешков е съоръжена с маршрутно-компютърна централизация.

Гара Крумово
Намира се на км. 163+550 по ЖП линия София-Пловдив-Свиленград. Има пет броя приемно-отправни коловози. Гарата е важен възел, тъй като освен главното направление от нея има отклонение към гара Асеновград. Западно от съществуващия ЖП прелез има изграден дежурен пункт за контактната мрежа. Осигурителна инсталация на гарата е маршрутно-компютърна централизация.

Товарна гара Пловдив (сточна гара)
От няколко години тази гара е изключена от експлоатация и съоръженията и са демонтирани. Теренът на този пункт е преотстъпен за вторичен градски център и други дейности за обслужване на града.

Товарна гара Филипово
Намира се югоизточно от гара Филипово. Включва следните разтоварища и коловози, излизащи от гърловина страна Стара Загора:

- рампа с магазия на първи гаров коловоз;
- открита рампа с паважна настилка също на първи коловоз;
- контейнерна кранова площадка (терминал) с три коловоза, паважна настилка на площадката и немски портален кран (1973 г.), специализиран за тежкотонажни контейнери, като единият от коловозите е съоръжен с челна рампа;
- втора кранова площадка с един коловоз и портален кран (в момента се товарят въглища);
- ниско разтоварище с един коловоз, което е разделено на сектори за отдаване на фирми, продаващи строителни материали, а площадката е свързана директно с прилежащата ул. „Димитър Стамболов";
- трета площадка – разположена е по надлъжна схема спрямо първите две и се състои от 2 глухи коловоза.

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 товаро-получателите. Намира се югозападно от ул. „Найчо Цанов" между пътните надлези на Кукленско и Асеновградско шосе. Състои се от два парка на коловозното развитие, разположени последователно в посока от Пловдив към пост „Кръстовище", които са:

- разпределителен парк от 29 коловоза;
- приемно-отправен парк, състоящ се от 10 коловоза.

Между парковете има изградена разпределителна гърбица, съоръжена с хидравлични гредови вагонозадържатели за регулиране скоростта на вагоните и позиция за прицелно спиране в разпределителните коловози. В близост до гърбицата има висока сграда (централен пост) за управление на процесите. По цялата дължина на парковете е изграден обслужващ и противопожарен път от бетонова настилка. Приемно-отправният парк и

Железопътен транспорт

ПРЕДЛАГАНЕ

ЖТТ

част от разпределителния са електрифицирани. От 1988 година в разпределителната гара работи система за комплексна автоматизация.

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 халета за ремонти и екипиране на:

- електровози с четири коловоза;
- дизелови локомотиви с три коловоза;
- електрически мотрисни секции с два коловоза, на единия от които е монтирано миячно устройство.

Депото разполага с ходови връзки, гаражни коловози, площадка за зареждане с гориво, ревизионни канали и др. Запазени са някои съоръжения на парната тяга като водопоен кран, обръщателен кръг и др.

Депо за пътнически вагони

Намира се южно от двойната ЖП линия Пловдив – пост „Кръстовище" и е паралелно на нея. Състои се от приемен парк, пункт за измиване и хале с три коловоза, разположени по последователна схема. Паралелно на халето (по извън него) има още три коловоза за гариране и изпращане на готовите състави. До депото има съществуващ пътен достъп. Площадката е оградена.

Депо за товарни вагони

Намира се срещу пътническото депо и е между коловозите на разпределителната гара и двойната ЖП линия за пост „Кръстовище". Служебният вход за предприятието е в непосредствена близост до спирка „Депото". ЖП връзката за коловозното развитие на депото се осъществява откъм средния район на разпределителната гара (Приемно-отправен парк – гърловина страна гърбица). Депото разполага с 2 броя халета за отцепъчен ремонт на товарните вагони и има съответно оборудване за дейността.

Други ЖП стопанства и поделения

Към тях могат да се отнесат и следните подобекти:

- дезинфекционна станция;
- работилници на ЖП секция;
- дежурни пунктове за контактната мрежа в гарите Пловдив, Филипово и Крумово;
- подстанция;
- тегломерна станция;
- транспортна болница и др.

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ

Железопътен транспорт

ПРЕДЛАГАНЕ

Съществуващата индустриална ЖП мрежа се характеризира с лошото състояние на коловозите и големия брой запустели ЖП клонове поради общия срив на икономиката през последните 25 години.

В настоящия момент, с ЖП транспорт се обслужват около 20 клонопритежателя, докато в близкото минало са били повече от сто.

От гара Филипово се обслужва Северна производствена зона. ЖП клонът към захарния завод е прекъснат и няма условия за неговото възстановяване. В добро състояние са ЖП връзките за Дружба АД и Петрол. Зоната разположена североизточно от гара Филипово с предприятията разположени между Брезовско и Рогошко шосе не се обслужва поради липса на товарооборот. Трасето е запазено, не е застроено, но е обрасло с растителност. ЖП връзката за Международния панаир е прекъсната при булевард България.

Южната производствена зона се обслужва от гара Пловдив разпределителна. Обособени са три части на индустриалната ЖП мрежа:

- главен ЖП клон, започващ от ЖП връзка Пловдив – източен район – южна инд. Зона, където са Топливо, Металснаб, Дезинфекционна станция и др.;
- ЖП връзки към група предприятия, излизащи от обходната ЖП линия Тодор Каблешков – Крумово;
- ЖП клон за КЦМ и други.

Към 2019 г. според действащия график между отделните пунктове на възела се движат следните категории ж.п. превозни средства:

- МБВ – международен бърз влак;
- БВ – бърз влак;
- ПВ – пътнически влак;
- МДТВ – международен директен товарен влак;
- ДТВ – директен товарен влак;
- ЛТВ – локален товарен влак;
- МВ – маневрен влак.

Две са гарите на ЖП възела, които обслужват клоновете му. Гара Филипово обслужва клоновете в северната индустриална зона, а южната индустриална зона се обслужва от гара Пловдив разпределителна. В нея се намират КЦМ, Силози, Топливо, дезинфекционна станция и др.

Вагонопотокът от и за индустриалните ЖП клонове също се обработва в гара Пловдив разпределителна. Изключение правят само блок влаковете и ДВТ за и от гара Филипово, която се използва превоз на суровини, резервни части и готова продукция за Шел и завода за хладилници Либхер. Графиците на маневрата са 3 пъти седмично.

Особен интерес представлява транспортната технология на завода за хладилници Либхер. Складовите площи на предприятието са с капацитет за не повече от 48 часа. На територията на завода е изградено коловозно развитие, в което се движат вагоните с части и готови изделия. Тези коловози нямат директна ЖП връзка с ЖП мрежата на страната. Доставките се превозват между обслужващата гара (на 81-во ЖП отклонение Филипово - Панаирище) и коловозите на завода със специализирани автомобилни платформи за превоз на вагони по технологията Straßenroller (Culenmeyer). При нея вагоните се превозват между два ЖП пункта, между които няма изградена ЖП линия с помощта на специализирани автомобилни платформи.

Железопътен транспорт

Подадената от „БДЖ-Пътнически превози" информация показва, че редовно пътуващите пътници (т.н. работнически и ученически пътникопоток) възлизат на 2300 души/денонощие. Те ползват основно пътнически и крайградски влакове. В момента вътрешноградските пътувания са незначителни поради липса на честота, подходящи спирки и връзки за прекачване към другите видове транспорт.
Товарното движение се състои от натоварените и разтоварените вагони в индустриалните клонове на възела и контейнерния терминал. Друга част от товарния трафик е транзитният вагонопоток за възела. Той освен в директни товарни влакове (ДВТ), преминаващи транзит през възела може да е включен в състава на влакове, които се преработват в гара Пловдив разпределителна.

Железопътен транспорт

БЪДЕЩО

В ОУП на Пловдив, с хоризонт 2040 г. е заложено използването скоростен релсов електротранспорт, градска железница – S-bahn или „бърз трамвай". За нуждите на градската железница се предвижда да се изгради самостоятелно трасе, което е позиционирано вътрешно на въображаемия ЖП пръстен. Счита се, че по този начин ще се реализират крайградски превози до развиващите се села - сателити на Пловдив, отстоящи от града на 10 - 15 км, както на север, така и на юг и времепътуването до централната част на гр. Пловдив от тях ще се подобри значително и ще бъде конкурентно на останалия вид МГОТ. Планираният ефект е свързан с подобряване на транспортното обслужване за 11 села, които са в близост до железопътен пункт:

- Радиново, Бенковски, Войсил – с център Кадиево;
- Труд, Строево – с център Труд;
- Кръстово, Войводиново, Желязно – с център Войводиново;
- Скутаре, Тридесетник, Рогош – с център Скутаре.

За целта в обхвата на ЖП възел Пловдив трябва да се осигурят следните линии (съществуващи и нови):

- Пловдив - София – 3 коловоза;
- Пловдив - Филипово – 2+1 коловоза;
- Филипово - Скутаре – 2+1 коловоза;
- Пловдив - р.п. Кръстовище– 4+1 коловоза;
- (р.п. Кръстовище) - Тракия - Скутаре – 2+1 коловоза;
- р.п. Кръстовище - Крумово – 2 коловоза.

Забележка: означението (+1) важи при отчитане на градската железница

За нуждите на градска железница трябва да се изгради и нова ЖП връзка между гара Тракия и гара Филипово.
Предложени са следните маршрутни линии на S-bahn:

- № 24 – Радиново – ж.п. гара Филипово – Централна гара – Сточна гара – ж.п. гара Тракия – Скутаре – Войводиново – Филипово;
- № 25 – Кадиево – Златитрап – Централна гара – Сточна гара – Крумово – Ягодово – Катуница;
- № 26 – Централна гара – Христо Смирненски – район „Южен" – Южна промишлена зона – Сточна гара – Централна гара;

- № 27 – Труд – ж.п. гара Филипово;
- № 28 – Скутаре – Войводиново – ж.п. гара Филипово;
- № 29 – летище „Крумово" – ЮИЗ – Сточна гара – Централна гара.

Предложената схема за развитие на S-bahn е показана на следващата фигура.

фигура 26. Маршрутни линии S-bahn
източник: ОУП Пловдив - изменение 2019 г.

По информация на ДП НКЖИ предвидените инвестиции за територията включват:

Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив" - изпълнява се с финансиране от механизма „Свързана Европа" (МСЕ) и е със срок до 2024 г.

ДП НКЖИ извършва реконструкция на участъците:

- Пловдив - Пловдив разпределителна;
- Пловдив разпределителна – Крумово;
- Пловдив разпределителна – Тракия;
- Тракия – Скутаре.

Извършват се дейности в гарите Пловдив, Пловдив разпределителна, Крумово, Тракия и Скутаре. Предвижда се реконструкция на съществуващата спирка „Депото".

Техническите параметри на модернизираните ЖП линии предвиждат осигуряване на скорост на движение на пътническите влакове от 160 км./ч, която да позволи значително редуциране на времепътуването. Посредством премахването на ЖП прелези на ниво и замяната им с надлези се очаква да се подобри безопасността, намали замърсяването на околната среда и да се повиши привлекателността на железопътния транспорт.

Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив, Фаза 2"
Проектът следва да бъде реализиран в програмния период 2021 – 2027 г. посредством Програма „Транспортна свързаност" и МСЕ.
Предвижда се модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в междугарията „Пловдив - Филипово" и „Филипово - Скутаре", включително в гара Филипово.

В междугарие Пловдив – Филипово е предвидено да се изградят:

- 3 бр. нови железопътни спирки, които ще позволят възможността за използване на трасето и като градска железница;
- ЖП надлез на км 1+177 – разрушаване на съществуващия надлез и изграждане на ново двупътно съоръжение;
- естакада на км 2+270 с дължина 1 122 м – ново съоръжение за елиминиране на пътните пресичания по булевардите „Пещерско шосе", „Свобода" и „6-ти септември";
- пешеходен подлез на км 3+162 – разрушаване на съществуващия и изграждане на нов;
- пешеходен подлез на км 3+234 – разрушаване на съществуващия и изграждане на нов;
- ЖП мост на км 3+587 с дължина 204 м – разрушаване на съществуващия стоманен мост и изграждане на нов двупътен;
- ЖП надлез на км 3+956 – разрушаване на съществуващия стоманобетонов надлез и изграждане на ново двупътно съоръжение;
- ЖП надлез на км 4+789 – изграждане на ново съоръжение по път 2, успоредно на съществуващото по път 1.

При гара Филипово е предвидено да се изгради пешеходен надлез на км 5+621.

В междугарие Филипово - Скутаре е предвидено да се изградят:

- ЖП прелез на км 7+250 – модернизация;
- ЖП мост на км 9+052 – разрушаване на съществуващия стоманен мост и изграждане на нов стоманобетонен;
- пътен надлез на км 9+248 – изграждане на нов пътен надлез, на мястото на съществуващ ЖП прелез на км 9+180;
- ЖП мост на км 14+559 – разрушаване на съществуващия стоманен мост и изграждане на нов стоманобетонен.

С изграждането на гореизброените съоръжения се цели елиминиране на конфликтните точки между пътната и железопътната инфраструктура и подобряване на транспортната схема на гр. Пловдив.
В процес на подготовка е документацията за провеждане на обществени поръчки за избор на:

- проектант за междугарие Централна ЖП гара Пловдив – гара Филипово;
- проектант и строител за междугарието Филипово – Скутаре, вкл. Гара Филипово.

В Програма „Транспортна свързаност" 2021 – 2027 г. е включен проекта *„Изграждане на жп връзка с летище Пловдив"* с индикативна стойност

44 125 642 лв. без ДДС, предвиден да се реализира в периода 2024-2027 г. За проекта има извършени предпроектни проучвания. Предстои изготвяне на технически проект, ПУП, провеждане на отчуждителни процедури, получаване на разрешение за строеж и изпълнение на строителните работи. Предвижда се изграждането на:

- 3,7 км единична електрифицирана ЖП линия между гара Крумово и летище Пловдив;
- една гара и разделен пост;
- два надлеза;
- два ЖП моста;
- осигурителни и телекомуникационни системи.

Не се предвижда изпълнението на проекти за разширение или модернизация на интермодалните терминали и услуги предлагани от тях. Терминалът в землището на с. Златитрап, гара Тодор Каблешков е отдаден на концесия и всички бъдещи подобрения са в компетенциите на Концесионера.

В **Националния план за възстановяване и устойчивост** не са предвидени проекти за изпълнение от НКЖИ в района на гр. Пловдив (ЖП инфраструктура). Заложени са обаче средства за закупуване на подвижен състав за развитие на градски железници и по-конкретно ***Инвестиция 1: Извършване на реформа в обслужването на пътници с железопътен транспорт в крайградските и междурегионални направления, чрез закупуване на нов подвижен състав.***
Мярката цели подобряване качеството на услугите на железопътния транспорт чрез:

- въвеждане на редовно тактово влаково обслужване (тип S-bahn) в крайградските райони на София, Пловдив и други агломерации чрез закупуване на 35 едноетажни и 7 двуетажни оперативно съвместими електрически мотрисни влакове с максимална скорост 160 км/ч, оборудвани с ERTMS;
- подобряване на обслужването на пътници с бързи влакове (InterCity) по основните направления в страната чрез закупуване на 20 едноетажни оперативно съвместими електрически push-pull влакове (локомотив, вагони и команден вагон) с максимална скорост 200 км/ч, оборудвани с ERTMS;
- дигитализация и намаляване на емисиите при извършване на железопътните маневрени дейности в депата чрез закупуване на 18 електрически акумулаторни маневрени локомотиви.

Чрез изпълнението на проектите в тяхната цялост се очаква да се постигне съществено подобряване на мобилността на населението посредством:

- прехвърляне на пътуванията от индивидуален транспорт към обществен електрически железопътен транспорт;
- намаляване на въглеродния отпечатък на транспорта върху околната среда;
- ускоряване на пътуването с железопътен транспорт;
- увеличаване честотата на обслужване на населението;

- експлоатация по направленията на основната TEN-T мрежа;
- осигуряване на комуникационна съвместимост между модернизираната инфраструктурата и ново закупения железопътен подвижен състав за пътнически превози чрез инсталиране на бордово оборудване ETCS (по този начин пълноценно използване на системата ERTMS).

Общият планиран ресурс е 1 021.8 млн. лева, от които за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост са 665.98 млн. лева, а останалите 355.82 млн. лева са за сметка на съфинансиране, с период на изпълнение 2022-2026 г.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт на територията на община Пловдив е концентриран на летище Пловдив. То е една от петте международни аерогари на Република България.

Историята на летището датира от 1961 г., когато с разпореждане № 00267 от 30 септември 1961 г. на началника на Генералния щаб на летище Пловдив е създадена първата вертолетна авиационна част в България – 44-ти вертолетен авиационен полк. През 1983 г. е построена бетонова полоса с размери 2500 х 50 м и летище Пловдив получава статут на международно летище със съвместно базиране на гражданска и военна авиация.

По настоящем летище Пловдив се намира в землището на с. Крумово, Община Родопи, на 12 км. югоизточно от границите на град Пловдив. Летището е с централно разположение в южна България и е между 5 гранични пункта – с Турция, Гърция, Македония и Сърбия и Черна гора.

Съоръженията, обслужващи въздушния график на летище Пловдив включват една бетонна писта с дължина 2500м. и широчина 45м., вътрешна летищна мрежа, складови съоръжения, терминална сграда. Пистата на летището позволява кацане и излитане на всички типове пътнически самолети, оперираци в момента с изключение на Boing 747 Jumbo Jet и Airbus A380. Обслужват се също така едни от най-големите и тежки товарни самолети в света като руския Ан-124 Руслан и американския С-5. Пистата е с направление 30/12 и е оборудвана със системи за инструментално кацане ILS CAT-I, VOR и DME.

Разстоянието от гр. Пловдив до летището по републиканската пътна мрежа е 12 km, а от гр. Асеновград – 9 km. Автомобилният достъп до летището се осъществява по локален второкласен асфалтобетонов път, отклоняващ се от път № 86. Пътят е двулентов, с широчина 7.0 m, в добро експлоатационно състояние, а дължината му до летището е 2.4 km, състояние. Тази пътна връзка се пресича от жп-линията Пловдив – Асеновград. Прелезът е звуково и светлинно сигнализиран и е осигурен с бариери, с автоматичен режим на работа.

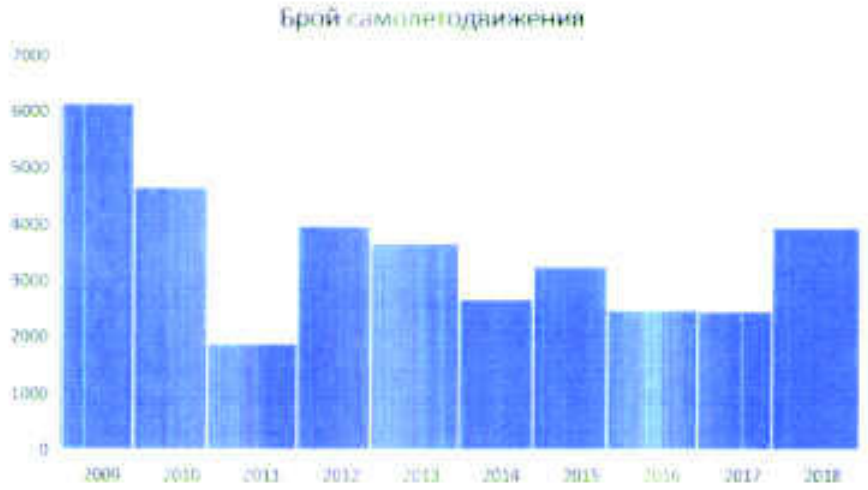
Приблизително на 1 км. от терминала е ЖП спирката Маврудово по линията Пловдив – Асеновград, която дава възможност за връзка с Централна гара – Пловдив, а от там и с цялата железопътна мрежа в страната.

Вътрешната летищна мрежа включва пътища около терминалната сграда и площадките пред гаражите за СОТ и складовете в охраняемата зона на

летището. Настилките са асфалтобетонови, в сравнително добро състояние, има частични обрушвания и участъци за ремонтиране около техническите сгради.
Паркингът за автомобили и автобуси в предгарогаровата зона е с площ 4300 м2, като местата за паркиране са за 55 автомобила, и 20 автобуса. Осигурени са паркоместа за инвалиди в непосредствена близост до сградата на терминала.
Терминалът на Летище Пловдив е пуснат в експлоатация през 2009 г. В него ясно са разграничени две зони – публична зона, със свободен достъп и неограничено движение и зона с контролиран достъп. Пространствата са оразмерени за пиков капацитет от едновременно обслужване на 600 пътника на час /пристигащи и заминаващи/, при ниво на обслужване „С", съгласно класификацията на ИАТА. За всеки пътник е осигурен минимума от 1.5 кв. м терминална площ във всички технологични зони.
Летище Пловдив разполага с деветнадесет (19) местостоянки (МС), изградени от бетон с номера както следва:1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10А, 10, 10В, 11, 11А, 11В, 12, 12А, 13, 13А.
Основният перон е с площ от 83 дка и дизайн, комбиниращ изискванията за лицензиране с гъвкавост и ефективно използване на пространството чрез концепция за многократна употреба, покриваща всички типове въздухоплавателни средства от тип А до F, включително не категоризирани самолети. Всички МС са за конвенционално паркиране с носа напред, въпреки че метеорологичните условия или размерите на самолетите могат да изискват различни изисквания за паркиране. За всички МС се осигурява самолетоводене.

Въздушен транспорт

Пътническият трафик на летище Пловдив има сезонен характер. Пътникопотокът е концентриран по време на зимните чартърни програми, които обикновено обхващат периода от средата на месец декември до средата на месец април и са свързани с превоза на туристи предимно от Англия, Ирландия, Дания, Холандия и Русия. Данни за периода 2009 – 2018 са показани на следващата фигура.

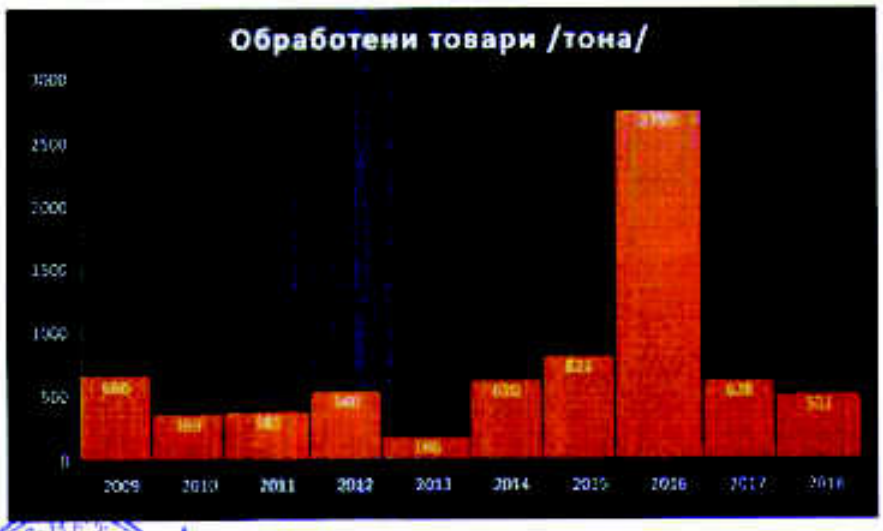


фигура 27. Брой самолетодвижения, Летище Пловдив 2009- 2018
*източник: **ОУП Пловдив – изменение 2019***

Данните за обема на обслужените пътници в периода 2009 – 2018 г. показват значително нарастване от 56 000 до 133 397, така, както е показано на следващата фигура.

фигура 28. Обслужени пътници, летище Пловдив 2009- 2018
източник: ***ОУП Пловдив – изменение 2019***

Развитието на карго-дейността на летище Пловдив преживя своите най-силни времена в средата на '90-те години, което се дължеше на бума във вноса на стоки от Дубай. Пловдив е базово летище за две български карго-авиокомпании - Bright Aviation и Vega Airlines. Карго дейността се характеризира в две основни направления: износ на специална продукция на българския военно-промишлен отрасъл и внос на еднодневни патета от Франция за български птицевъдни стопанства. Другите видове товари са спорадични. Капацитетът на летището е за 30 тона карго на час. Има функциониращи четири магазини. Поради ниският обем на работа само една от тях е обособена като склад под митнически контрол. Обемът на обработените товари в периода 2009-2018 г. е показан на следващата фигура.



фигура 29. Обработени товари. Летище Пловдив 2009- 2018
източник: ОУП Пловдив – изменение 2019

3.2.5. Автомобилно движение

Автомобилно движение

Основно значение при осъществяване на различните видове превози има първостепенната уличната мрежа (ПУМ). В Пловдив тя е формирана от историческото развитие на града първоначално като линеарна спрямо р. Марица, а впоследствие с входно-изходните артерии, се е оформила и като радиално-растерна конфигурация. Общата дължина на ПУМ (II, IIIA, IIIБ и IV клас) е 162,44 км. Площта на ПУМ в Опорния план и в Общия баланс е 157,82 ха, а територията в регулация е 54,11 км^2.

Функционалната класификация на ПУМ включва следните улици:

- II-ри клас (градски магистрали) с обща дължина 40,68 км.
- III-ти клас (районни артерии и основен носител на МГОТ в града) с обща дължина 70,0 км, а от тях IIIA (22,7 км) и IIIБ (47,3 км);
- IV-ти клас (главни улици) с обща дължина около 52,0 км.

Към II-ри клас се причисляват следните основни булеварди:

- бул. "Васил Априлов";
- бул. "Васил Левски";
- бул. "България";
- бул. "Цариградско шосе";
- бул. "Мария Луиза";
- бул. "Санкт Петербург" - Кукленско шосе;
- бул. „Източен" – шосе за Асеновград;
- бул. "Освобождение";
- бул. "Цар Борис III-Обединител".

Плътността на уличната мрежа се измерва като отношение на дължината на ПУМ към площта на града, която се обслужва (км/км^2). Нормативно плътността трябва да бъде от 3 до 5 км/км^2, а за гр. Пловдив към 2015 г. е 3,0 км/км^2, което според авторите на ОУП означава, че мрежата е недостатъчно развита за нуждите на съвременния град.

Следва да се има предвид, че използването на този доста стар показател за развитие на уличната мрежа не е достатъчно обективен, защото в ПУМ се включват булеварди и улици с различна широчина, респективно брой ленти за движение (1, 2, 3 или повече ленти в посока) и капацитет. Отношението на дължината към обслужваната площ не отразява реално наличния капацитет на ПУМ и респективно не води до достатъчно реалистични резултати и адекватно планиране.
Наличието на значителен брой кръстовища в обхвата на мрежата задължително намалява скоростта на придвижване, което отново няма как да бъде оценено посредством общата дължина на уличната мрежа. В допълнение, предназначението и използването на обслужваната площ също има значително влияние върху мобилността и пътуванията, като например, ако прилежащата зона е с функция жилищна/бизнес, то тя естествено ще генерира/привлича пътувания, но ако не е – пътуванията ще са значително по-малко.

Описаният подход/показател днес е изместен от математическото транспортно моделиране (дори и в реално време), посредством което се отчита произхода и предназначението на пътуванията съобразно транспортното райониране, всички геометрични елементи на съответните улици, действителните им пропускателни способности, ограниченията, наложени поради различния тип организация на движение, времевата неравномерност и т.н., като се търси как да се постигне по-добро ниво на обслужване на гражданите. Оценката се извършва посредством показателя ниво на транспортно обслужване (НТО).

В ОУП Пловдив са изведени следните констатации:

- основните трасета на ПУМ-Пловдив, в по-голямата си част около централната зона на града, са целодневно претоварени с транспортни потоци, като пика на натоварването е 16:00 -18:00 часа след обяд;
- пропускателната способност на ПУМ в града е изчерпана и се получават систематично големи задръствания по кръстовищата – сутрин, около обяд и късния следобед и това налага Община Пловдив да инициира разработването и внедряването на съвременни интелигентни системи за контрол и управление на уличния трафик в града;
- крайно необходимо е община Пловдив да започне строителството на нови уличи трасета според новия ОУП-Пловдив.

Работата по КПРО 2015 налага още негативни констатации за развитието на ПУМ на града, а именно:

- за периода 1987-2015 г. не е построена нито една нова улична отсечка, с изключение на две реализации през 1995-2000 г. - кукленския транспортен възел с улица „Найчо Цанов" и бул. Марица-юг (от бул. "Източен" до ул. „Ландос");
- извършената реконструкция на ПУМ (разширяване и преасфалтиране) подобрява пропускателната и способност и условията за движение, но това не развива мрежата – плътността на ПУМ продължава да е в дъното на норматива, което не помага за провеждането на увеличаващия се трафик.

За организиране на движението в града (част от предлаганото) има светлинно регулиране на 109 кръстовища, като част от тях са включени в координиран режим „зелена вълна", така както е показано на фигура 30.

Прави впечатление, че координираният режим е по-добре организиран в посока „изток-запад", докато от друга страна, както вече бе посочено, преобладаващо, движението е в посока „север-юг".

През 2016 г в град Пловдив е създаден Център за управление на трафика (ЦУТ). Изградени са видео наблюдение и интелигентни системи за управление на светофарните уредби. С цел подобряване на трафика, операторите в ЦУТ могат да променят режима на работа на светофарните уредби в конкретни ситуации, на база извършеното видео наблюдение в реално време.

фигура 30 Кръстовища в светлинно-регулиран координиран режим 2022 г.
източник: http...

Извършеният оглед и анализ на знаковото стопанство на територията на града идентифицира поставени много ненужни знаци, които водят до объркване на водачите, защото нямат време да ги възприемат, като например знак А24, който се поставя преди светлинно регулирано кръстовище, без това да необходимо. Установени са и неправилно подредени знаци поставени на една стойка. „Иновация" в Пловдив е поставянето на пътеуказателни знаци на високи рамки на по-важните кръстовища, които предварително да указват на водачите възможните посоки на движение на конкретните ленти. Това в известна степен помага, но освен, че значителната височина затруднява тяхното възприемане, е и показател за липса на достатъчно добре сигнализиране посредством пътна маркировка или предварително пътеуказване. Изводът е, че би следвало да се помисли за оптимизация на знаковото стопанство в посока на премахването на ненужните знаци.

Хоризонталната маркировка в Пловдив е изпълнена, както с акрилатна боя, така и с термо и студени пластици. Термо и студени пластици са изпълнени по ПУМ на реконструираните и новоизтълнени булеварди и улици. Част от тях са релефни от типа „Dots". Маркировката по ПУМ е добре поддържана, но в част от останалата улична мрежа се нуждае от подновяване.

Автомобилно движение

Степента на моторизация (брой автомобили на глава на населението) съгласно КПРО и ОУП е См=520/1000 жители, като към края на 2016 г. общият брой на МПС е 205 004 при население от 345 231 жители.
Данните за регистрация на МПС представени от Сектор „Пътна полиция" за последните 3 години са обобщено показани в следващата таблица.

Таблица 5. Вид регистрирани МПС в периода 2019 - 2021 г.

№ Вид регистрирани МПС	година		
	2019	2020	2021
1 мотоеди	392	357	346
2 мотоциклети без кош	1 285	1 226	1 375
3 мотоциклети с кош	2	1	3
4 моторетрика пътническа	0	0	0
5 моторетрика товарна	3	0	1
6 триколесно превозно средство	4	3	2
7 четириколесно превозно средство	42	42	40
8 лек автомобил	30 089	25 157	29 084
9 товарен автомобил	4 583	3 936	4 477
10 специален автомобил	361	315	389
11 автобус	109	107	101
12 влекач	910	675	725
13 колесни трактори	0	0	1
14 самоходно шаси	0	0	0
15 електрокар	0	0	0
16 ремарке за товарен автомобил	91	79	109
17 ремарке за товарен трактор	0	0	0
18 ремарке за лек автомобил	884	729	661
19 специално ремарке	0	0	0
20 колесар	6	7	5
21 полуремарке	786	634	659
22 други автомобили	0	0	0

*източник: **КАТ Пловдив***

Анализът на тези данни показва, че:

- през последните 3 години средно се регистрират приблизително по 37 000 МПС, което не кореспондира със заложената в изменението на ОУП от 2019 г. прогноза за регистрация на 8 000 нови МПС на година;
- за последните 3 години няма нарастване на регистрациите на МПС в гр. Пловдив, а дори напротив – намаление с 4 % през 2021-ва спрямо 2019-та, т.е. независимо, че степента на моторизация може и да нараства, то в резултат на демографските проблеми и намаляването на населението – ръста на общия брой МПС, използвани на територията на гр. Пловдив е не повече от 10% годишно и респективно трудно може да се очаква и годишно нарастване на трафика с повече от 10%;
- преобладаващи са регистрациите на леки и товарни автомобили, които формират над 88% от всички регистрации;
- в подадената справка има 6 вида МПС при които не е регистрирано нищо, но няма например диференциация на най-големия брой регистрации (над 76%) на леки автомобили по вид гориво, като например бензин, дизел, газ, хибрид и електро, което би помогнало да се планира развитието на градската мобилност по-добре.

Търсенето от страна на автомобилното движение се характеризира най-добре посредством неговата интензивност, което е в пряка зависимост с моторизацията – при нарастването и естествено имаме и по-високо търсене на автомобилен транспорт.

Интензивността на движението при вход/изходи от и към Пловдив са анализирани въз основа на предоставени данни от Община Пловдив. Данните са за м. октомври 2021 и м. септември 2022 г. и са получени след регистрация с камери.

фигура 31. Автомобилно движение - вход изходи на Пловдив окт. 2021 г.
източник: http://www.mfi.org.rs/684648

фигура 32. Автомобилно движение - вход изходи на Пловдив септ. 2022 г.

източник: http://www.mfi.org.rs/81939/

Резултатите са обобщено представени в следващата таблица:

Таблица 6 Автомобилно движение (вход/изход) – окт. 2021 и сент. 2022 г.

№	направление / отсек	октомври 2021 г. 31 дни в месеца				септември 2022 г. 30 дни в месеца			
		преминали МПС [бр.]				преминали МПС [бр.]			
		вход	изход	общо	(МПС/ден)	вход	изход	общо	(МПС/ден)
1	Марково	313 619	362 510	676 129	21 811	397 779	424 563	822 342	27 411
2	Войводиново	144 730	185 525	430 253	13 879	47 046	112 269	159 315	5 311
3	Радиново	236 305	302 253	538 458	17 370	200 859	366 716	567 575	18 919
4	Рогош	145 433	139 452	284 885	9 190	154 116	148 459	302 575	10 086
5	Пазарджик	288 615	250 129	538 742	17 282	324 304	182 865	507 169	16 906
6	Половица	375 678	379 756	755 434	24 369	353 343	328 580	681 923	22 731
7	Надиево	282 085	232 064	514 149	16 585	217 754	225 663	443 377	14 779
8	Коматево	253 062	234 961	486 023	15 678	246 855	246 273	493 128	16 438
9	Асеновград	353 537	270 186	624 123	20 133	418 452	340 426	758 878	25 296
10	Белащица/ Брестник	303 640	202 408	506 248	16 331	261 457	230 196	491 633	16 388
11	Марково	282 212	241 513	523 725	16 894	273 887	205 332	479 219	15 974
	общо	3 074 514	2 800 655	5 875 169	189 522	2 895 792	2 811 342	5 707 134	190 238
	общо средно дневно	202 484	93 355			96 526	93 711		
	север - юг			64%	122 095			66%	125 736
	изток - запад			36%	67 426			34%	64 501

Анализът на данните показва преобладаващо движение „север- юг", което е над 60% в сравнение с „изток - запад" – под 40%. Обяснението е логично обвързано с преминаващата на север от града АМ „Тракия", която естествено привлича значителен трафик, а на юг се развива движение в посока градовете Смолян и Кърджали - също с принос към транзитния трафик.

Следващото направление, по което се регистрира голям трафик е първокласния републикански път в посока Пазарджик – Пловдив - Свиленград – отново със значителен транзитен поток. Стойностите на средно дневното движение в тези 3 най-натоварени направления варират от 20 до 28 хиляди МПС среднодневно, което е нормално. Всички тези вход/изход-и са с по 3 ленти за движение в двете посоки и практически пропускателната им способност е напълно достатъчна. Съществен въпрос е обаче как в последствие този трафик се преразпределя вътре в града.

Интензивността на движението вътре в Пловдив е добре проучена в ОУП на Пловдив и последното му изменение от 2019 г.

За изследваните характерни улични профили (базови пунктове) през 2019 г. е проведено 10-часово изследване на транспортните потоци, като е отчетена следната интензивност в рамките на делничен работен ден:

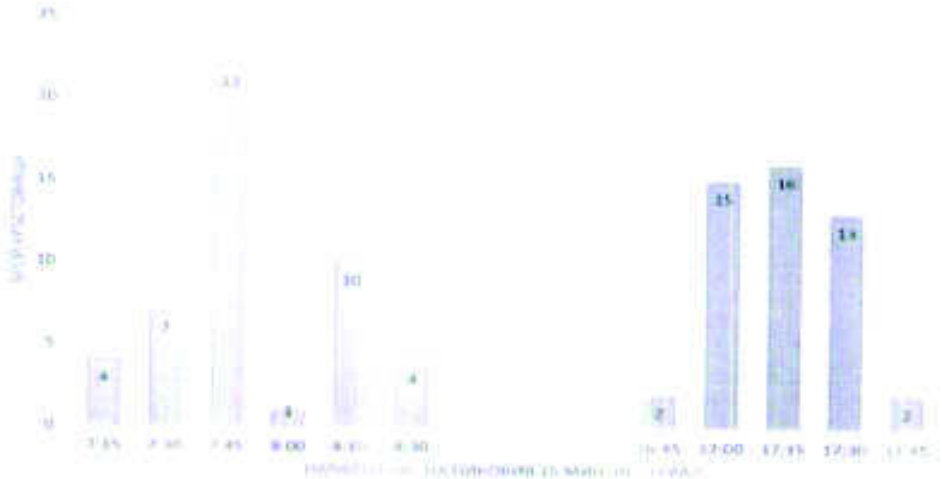
- профил №1 (бул. Шести септември) – преброяване в интервала 8.45-18.45 часа, през който са отчетени 22 100 МПС или 24 456 ЕЛК и максимално върхово натоварване от 2 625 ЕЛК/ч;
- профил №2 (бул. Христо Ботев) – преброяване в интервала 9.00-19.00 часа, през който са отчетени 32 357 МПС или 36 340 ЕЛК и максимално върхово натоварване от 3 784 ЕЛК/ч;

- профил №3 (бул. Цар Борис III-Обединител) – преброяване в интервала 8.30-18.30 часа, през който са отчетени 15 896 МПС или 18 446 ЕЛК и максимално върхово натоварване от 2 029.5 ЕЛК/ч.

Констатацията в ОУП е, че интензивността на движението по ПУМ в периода 2005-2016 г. се е увеличила средно с 10.5 % или под 1% годишно, което не би трябвало да се квалифицира като „значително".

Аналогична констатация е направена и в КПРО 2015, според който интензивността на транспортните потоци по ПУМ е нараснала с 12.6% за 10 години или 1.2% годишно.

Обобщено часовата неравномерност при върховите транспортни натоварвания за изследваните през 2016 г. 48 кръстовища е показана на следващата фигура.



фигура 33. Часова неравномерност по кръстовища, Пловдив 2016 г.

Сутрешният 15-минутен „пик" е концентриран в един интервал, докато следобедният, вечерен пик е разпределен сравнително еднакво в 3 интервала, което дава сумарно представата за изразен „час пик". Тъй-като преброяванията са правени в делнични, работни дни, може да се твърди, че това явление е свързано с иманентното проявление на кореспонденциите „местоживеене - месторабота" свързано с работното време на жителите на гр. Пловдив, както и тази част от тях, които работят извън града или на тези, които идват в града за да работят.

В ОУП е направено изследване и на нарастването на броя на преминалите автомобили по най-натоварените кръстовища в периода 2015-2018 г. като тук за 3 години средното нарастване е 8,3% или 2.8 % годишно. Този ръст отново не би трябвало да възприема като нещо значително, още повече, че при светлинно регулираните кръстовища (каквито са и най-натоварените в Пловдив) интензивността на движението в значителна степен зависи от самото светлинно регулиране – продължителност на цикли, фази и т.н.

Увеличаването на интензивността на движението е нормално явление, отразяващо развитието на бизнеса, градската среда и жизнения стандарт на населението, което налага да се търсят механизми за неговото по-добро организиране или ограничаване, там където това е необходимо, с

оглед осигуряването на достатъчно добро ниво на обслужване на всички жители на града – моторизирани и немоторизирани.

Съгласно КПРО 2105 пиковото натоварване на ПУМ-Пловдив се е увеличило значително и е затвърден пиковия интервал 17:00-18:00 часа, но докато през 2005 г. разликата между сутрешния пик 8:00–9:00 часа и следобедния пик 17:00-18:00 часа е 6%, то през 2015 г. разликата е около 14%.

Основните изводи в ОУП на Пловдив по отношение на интензивността на движението са следните:

- транспортното натоварване в рамките на делничен ден е с високи стойности, и е относително постоянно, с изразен върхов период в повечето случаи следобеден, в интервала 16:30 - 17:45 часа;
- максималното часово натоварване в повечето случаи представлява 12.5 % от общото дневно натоварване.

Автомобилно движение

Градският трафик е в пряка зависимост от прилаганите подходи на градоустройствено планиране и проектиране, доколкото развитието на уличната и пътната мрежа и прилежащото застрояване са свързани и не би трябвало да се разглеждат отделно. Установената практика в България дава приоритет на застрояването, а след това се търси подходяща улична мрежа и възможности за паркиране, което в много случаи се оказва невъзможно и респективно води до по ниско ниво на обществено обслужване.

Особено влияние по отношение на трафика оказва застрояването с разгъната застроена площ (РЗП) над 20 000 м^2, без значение дали е високо, ниско и с каква функция е. Влиянието е значително, както по отношение на пътуванията, така и по отношение на паркирането – повишава търсенето, като схематично процесът на неговото определяне е показан на следващата фигура.

фигура 34 Процес на определяне на търсенето на транспортно обслужване

Ако няма специализирано проучване, очакваното търсене, изразено в общ брой пътувания в сутрешен час на върхово транспортно натоварване, в зависимост от вида на застрояването, може да се определи по показателите в следващата таблица, след което да се разпредели по видове транспорт.

Таблица 7. Търсене на транспортно обслужване в сутрешен час на върхово транспортно натоварване

Функция на застрояването	Потребители - гъстота	Пътувания
Жилищно	Зависи от броя на стаите в апартамента 1,75 човека в апартамент с 1 или 2 стаи 2,00 човека в апартамент с 3 стаи 2,75 човека в апартамент с 4 стаи 3,5 човека в апартамент с 5 и повече стаи	50% изходящи (от - произход) в сутрешен върхов час
административно и обслужващо	1 човек/работно място от 10-15 м²	70% входящи (към - предназначение) в сутрешен върхов час

Това е най-често използваният подход, но в Европа се използва и обратен - при вече налична или предвидена транспортна инфраструктура, да се заложат параметрите за околно застрояване, съгласно нейните възможности. За пример може да се посочи Хамбург, където са въведени стандарти за гъстота на обитаване/височина на сградите в прилежащите към трасето на S-bahn територии.

Ако в първия вариант, при недостатъчно предварителни проучвания (какъвто е случая в България), се стига до задръствания и недостатъчно добро ниво на транспортно обслужване, то във втория освен гарантираното добро ниво на обслужване се увеличава респективно и стойността на имотите, попадащи зоните с по-добро транспортно обслужване и паркиране, без значение от вида на използвания транспорт от/към тях.

Частично решение на недостатъците при първия подход е разработването и прилагането на допълнителни местни регулации, какъвто е примерът на София и изготвеният проект на *„НАРЕДБА за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община"*. Вторият подход би трябвало да се прилага още на етап разработване на общите устройствени планове на градовете.

За съжаление Пловдив е типичен пример за липсата на предварително планиране и проучване за приложимост на значими за града и градската мобилност проекти. Така дискутираната идея за изграждане на градска железница (S-bahn) не намира градоустройствена основа по отношение на резервирани трасета/територии за нейната реализация в устройствените планове от най-високо йерархично ниво. Даже напротив, процесите на урбанизация са изключително интензивни и все повече ограничават възможностите за какъвто и да е допълнителен наземен или надземен релсов транспорт, какъвто е предвидения S-bahn. Естествено, в подобни случаи, не трябва да се изключват и други възможни алтернативи на релсов транспорт – трамвай и метро, които обаче също не са заложени в ОУП на Пловдив.

Показателите, които се използват за оценка и респективно планиране и изграждане на уличната мрежа, както в ОУП, така и КПРО на Пловдив са моторизация, плътност на уличната мрежа и пропускателна способност. Те не трябва да се пренебрегват, но е време да се премине към по актуални, като например горепосоченото ниво на обслужване.

Оценката на уличната мрежа и изводите в ОУП са следните:

- 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, особено кръстовището ул. Марица-юг – Цар Борис III-Обединител – (Кръговото при Водната палата);

- 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 в „час-пик";
- основната част от кръстовищата, елементи на първостепенната улична мрежа, регулирани със светофари, работят над границата на пропускателната си способност.

Таксиметров транспорт

В Пловдив са издадени над 1300 разрешителни за таксиметров транспорт. Влиянието им върху транспортната система не се проявява толкова чрез увеличаването на трафика (дял от 1 %), колкото от престоя на нерегламентирани места, затрудняващи преминаването на останалите моторни превозни средства.

През 2011 г. Общински съвет Пловдив одобрява списък със 111 стоянки и 409 места. Изградени са 32 нови стоянки, като някои са обособени в джоб, отделени от директното движение, чрез разделителен остров.

От проучването за изменение на ОПУ се установява, че таксиметровите стоянки не се използват на пълен капацитет, а обособените джобове не функционират добре. Стоянките по първостепенната улична мрежа и предимно тези в зоната на спирките за МГОТ трябва да бъдат премахнати.

Трябва да се отбележи, че в Пловдив не се наблюдава характерната за някои градове конкуренция между таксиметровия и обществения градски транспорт, при която таксиметровите превозвачи извършват „споделен таксиметров транспорт", на цената на билет за обществен транспорт. Причина за това вероятно е ниската цена на билета, с която се предлага по-евтин транспорт на дълго разстояние.

Безопасност на движението

След прегледа на данните от Сектор „Пътна полиция" за периода 2019-2021 г. може да се направят следните изводи:

- 55% от общия брой ПТП в града са по улични участъци, а 45% на кръстовищата;
- аварийността, изразяваща се в загинали при ПТП, преобладава при кръстовищата – 67%, докато на уличните участъци е 33%;

Забелязва се, че около 80% от общия брой ПТП се отнасят към 7 от 19-те вида, използвани за статистиката на Сектор „Пътна полиция", както следва:

- сблъскване между МПС отзад 28%
- сблъскване между МПС странично 18%
- сблъскване между МПС под ъгъл 11%
- блъскане в крайпътно съоръжение 7%
- блъскане на пешеходец 6%
- блъскане на спряно ППС 4%
- блъскане на велосипедист 4%

Останалите 20% се разпределят приблизително така:

- друг вид ПТП 3%
- блъскане в препятствие на пътя 3%
- падане на пътник 2%
- блъскане в стълб 2%
- блъскане на паркирано ППС 2%
- сблъскване между МПС челно 2%
- блъскане в предпазна ограда 1%
- блъскане в дърво 0%
- блъскане в подпорна колона 0%
- преобръщане на МПС на пътното 0%
- блъскане в билборд 0%
- блъскане на ППС и влак 0%

Трябва да се отбележи, че в случаите, при които е посочено 0% вероятност все пак има данни между 0.0 и 0.5%.
Прави впечатление, че близо 60% от ПТП са в резултат на сблъскване на МПС, а 10% - на блъскане на пешеходец или велосипедист. Подобна статистика би могла да се интерпретира в положителна посока по отношение на повишаване безопасността на движение, но е слабо вероятна в градски условия, където пешеходците и велосипедистите са най-уязвими.

Разпределението на най-често случващите се ПТП по кръстовища и улици е както следва:

- при кръстовищата преобладават сблъскванията с МПС странично и под ъгъл - 63% от всичките, но тези със загинали са в резултат на блъскане на пешеходци;
- за уличните участъци са характерни повече сблъсквания между МПС отзад и блъскане на спряло МПС (почти едно и също като вид ПТП) – 63% от всички, но тези с по-тежки последици (загинали) са в резултат на странично или под ъгъл сблъскване.

ПТП, при които са блъснати пешеходци и велосипедисти, също логично, са най-вече на кръстовищата - 60% от тези видове ПТП.
„Блъскането в крайпътно съоръжение" (вид от най-често регистрираните ПТП) се проявява по-често на уличните участъци – 63%.
Няма данни за дължината и интензивността на движението при отделните участъци, което прави анализа за концентрация на ПТП практически невъзможен. Липсват данни за ПТП на автобусни спирки.

3.2.6. Пешеходно движение

Пешеходно движение

Ходенето пеша е най-естественото състояние на човека. Немалка част от градските придвижвания са на разстояния, които могат да бъдат изминати пеша. Някои от тези пешеходни движения са допълващи към основния метод на придвижване (например ходене пеша от/до спирката на градския транспорт). При други пешеходното движение е основно средство за придвижване от точка А до точка Б – например от дома до училище и обратно, от работата до близкия магазин и т.н.

Увеличаването на пешеходното движение в градовете може да допринесе за намаляване на задръстванията с автомобили, по-чист въздух и по-здравословен начин на живот.

След десетилетия на отдаване на приоритет на автомобилното движение днес все повече градски власти въвеждат транспортно успокоени или изцяло пешеходни зони в градовете. Парадигмата на планиране и принципите на градска мобилност се променя в посока на:

- Осигуряване на приоритет на пешеходците и пешеходно пресичане на нивото на улиците, а не в подлези;
- Ограничаване на доминацията на автомобилното движение в центровете на градовете и особено на транзитния трафик;
- Ограничаване на паркирането на леки автомобили в ЦГЧ, което превзема много обществени пространства;
- Изграждане на колкото се може по-гъста мрежа от пешеходни улици и улици, отдаващи приоритет на пешеходците.[5]

Пловдив е известен с най-дългата пешеходна улица не само в България, но и в Европа - 1750 м. В непосредствена близост до нея са „Старият град" и „Капана", които посредством ограничителния режим на движение на автомобили в тях се явяват предимно пешеходни пространства. Има идея тази най-дълга пешеходна зона да се разшири посредством включването на ул. „Иван Вазов", което би довело до увеличението и с 30%. Проектът предвижда в зоната между ул. "Авксентий Велешки" и пл. „Централен" движението да бъде споделено и да се допускат само автомобили на живущи, а в отсечката от кръговото кръстовище при Централна гара до кръстовището с Библиотеката да се намали габаритът на пътното платно и тротоарите да се разширят. Счита се, че с реализирането на този проект, ще се създадат предпоставки и за свързване на бъдещата социализация на река Марица към пешеходната зона на града.

[5] Доклад „София – публични пространства и обществен живот", 2017

УЛ."ИВАН ВАЗОВ"
ПЕШЕХОДНА

ВАРИАНТ 1

фигура 35. Проект „ул. „Иван Вазов" – пешеходна"

Градската библиотеката (на ул. „Иван Вазов") се ползва и сега от пловдивчани като локация с изключително социални функции. Парковете са друго място за разходка и почивка, и е необходимо те да бъдат запазени, и дори разширени, а не застроени. За всеки един от тях трябва да бъде направен конкретен анализ и да се предложат мерки за достъп - не само пеша, но с обществен, и личен транспорт, например посредством осигуряване на възможност за паркиране.

В значителна степен Пловдив не успява напълно да оползотвори потенциала на поречието на р. Марица за обособяване на зони с рекреативни и атракционни функции, така, както е в повечето европейски градове, през които преминават реки. Към настоящия момент пешеходни зони са обособени по бул. „Марица"- юг, докато бул. „Марица" - север дори не е изграден в пълна степен. В допълнение, създадените добри условия за автомобилното движение по бул. „Марица"- юг (4 ленти за движение с голяма широчина) естествено води до високи скорости на движение на автомобилите и затруднения при пресичането на булеварда от пешеходци.

Цялостното преосмисляне на начина, по който се използва речния ресурс в Пловдив, пространството около реката, включително съществуващите мостове и идеите за нови такива през призмата не само на автомобилния или железопътния транспорт, а и на немоторизирания, е изключителна възможност за създаване на по-добър жизнен стандарт на населението и ориентиране на градската среда към хората.

Пешеходното движение в смисъл на осигуряването на пресичане чрез пешеходни пътеки е много добре разработено и представено в генералния план за организация на движението на Пловдив. От друга страна градът има нужда от обособяване на допълнителни пространства за пешеходци и зони за споделено ползване с автомобили при по-ниски скорости на автомобилно движение, какъвто е например кв. „Капана".

Все още липсват както „транспортно успокоени", така и „споделени" улици и зони, в които скоростта на движение е ограничена до 30 км/ч.

В предлагането трябва да се отчете също лошото състояние на настилките и тротоарите по част от улиците, както и наличието на много бариери, включително визуални (рекламни елементи) и недостатъчно добро осветление.

Пешеходно движение

Ходенето пеш, особено в компактни урбанизирани територии е доста бърз и удобен начин за придвижване за много хора. В почти всички случаи ходенето пеша задължително съпровожда използването на градски транспорт, тъй като ходенето до спирките на градския транспорт или за смяна на превоз го изискват. В други случаи, при по-малки разстояния, това е удобен начин за придвижване. Към момента малко под една трета от придвижванията в гр. Пловдив са пеша (29%). Те най-често се използват от жените, от възрастните хора и пенсионерите, както и от жените по майчинство. Младите са другата група, сред която делът на лицата, които ходят пеша е по-висок от средното за града.

Сред основните бариери пред придвижването пеш са големите разстояния (26%), липсата на време (20%) и липсата на тротоари (23%). И ако първият и вторият проблем не могат да бъдат преодолени, то липсата на тротоари може да намери решение в дългосрочните действия за развитие на пешеходните пространства. Изследванията показват, че привлекателната градска среда, удобната и добре изградена тротоарна мрежа допълнително насърчават придвижването пеша. Ако се подобри състоянието на тротоарите и обществените пространства, ако се увеличат пешеходните зони и има по-добра свързаност между тях, удобството при ходенето пеш значително ще се подобри и то ще стане предпочитан начин за придвижване за хора, които са в добро здраве и с добра двигателна активност. Увеличаването на пешеходното движение в града може да допринесе за намаляване на задръстванията с автомобили, по-чист въздух и по-здравословен начин на живот.

Силно развитият културен живот и туризмът в Пловдив изискват пешеходното движение да бъде развито и неговият потенциал да бъде максимално оползотворен. Сравнително високата гъстота и компактността на града благоприятстват пешеходните придвижвания, тъй като намаляват разстоянията за придвижване. Центърът на града е жизнен с активен градски културен и социален живот. Необходимо е засилване и стимулиране на усилията за превръщането на ключови градски пространства в пешеходни и споделени и обвързването им в единна система. Подобряване на достъпа до парковете чрез пешеходно и велосипедно придвижване допълнително би подобрило качеството на живот и социалната свързаност на отделните територии.

Освен пешеходната свързаност в центъра на Пловдив, изключително важно е да се подобрят и пешеходните връзки в жилищните квартали (до спирки на обществения транспорт, училища, детски градини и др.), както и пешеходната достъпност да градските паркове. Обособяването на пешеходни пространства около река Марица също са важна част от социализация на речните територии и превръщането им във важна част от територията на града.

С оглед създаване на предпоставки за увеличаване и насърчаване на пешеходното движение е необходимо успокояване на автомобилния трафик с по-ниски скорости и създаване на мерки за безопасност на

движението, които да вземат предвид нуждите на пешеходците и необходимата за това инфраструктура. Въвеждането на зони с ограничение на скоростта за движение до 30 км/ч или „Зона 30" е утвърден в световната практика инструмент за управление и успокояване на трафика. Освен поставяне на знаци и маркировка, въвеждането на такава зона задължително включва и изграждането на физически мерки с цел намаляване на скоростта за движение, гарантиране на видимостта и повишаване на комфорта и безопасността на всички участници в движението. Подобни зони се обособяват предимно в жилищните квартали, като целят подобряване пътната безопасност и повишаване на качеството на живот заради намаляване на транзитното движение, шума и замърсяването.

Необходимо е също така пространствата да бъдат максимално добре разделени и урегулиране, за да могат добре да отразят интересите и на пешеходците и на велосипедистите. Липсата на ясна регулация и разделяне на пространството се отразява негативно както на спокойствието и удобството на тези две групи, така и на безопасността им. Пример за такава зона е Гребна база, където пешеходци и велосипедисти често влизат в конфликт поради липса на ясни означения и разделяне на пространството.

Приложими за Пловдив са и други добри практики, свързани с ограничаване използването на лични автомобили.[6] Пример за въвеждане на зони без пътно движение и използването на такси за задръстване са градове като Мадрид (зона Madrid Central), Барселона (т.нар. „суперквартали"), Палермо (зона без автомобилно движение с площ от 4 ха.). В някои градове, между които Стокхолм и Валета, са приложени такси за задръстване, което спомага за значително намаляване на задръстванията и развитие на по-устойчиви видове транспорт. Въпреки потенциалните ползи от таксите обаче, трябва да се признае, че все още малък брой градове въвеждат подобни схеми и мярката се смята за непопулярна поради различни съображения. Често решенията за нейното въвеждане са повлияни от спецификата на местния контекст, политически съображения и стремежът за осигуряване на конкурентно предимство пред инвеститори.

В краткосрочен и средносрочен план, създаването на подходящи условия за насърчаване на пешеходното придвижване в Пловдив се обвързва с комплекс от приоритетни действия за:

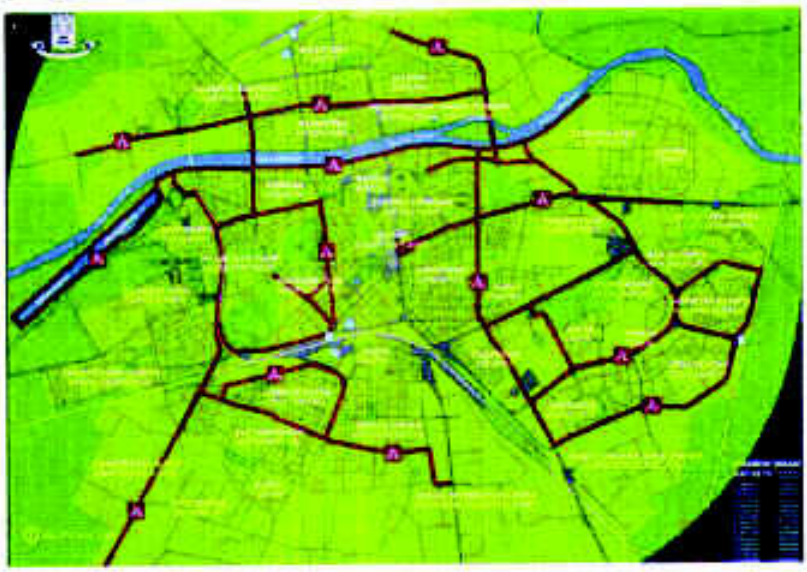
- Въвеждане на система от пешеходни пространства, споделени улици и зони с ограничение на скоростта до 30 км/ч в големите жилищни квартали;
- Успокояване на трафика, намаляване на паркирането и трансформация на улици в ЦГЧ на Пловдив;
- Подобряване на пешеходната достъпност до градските паркове;
- Доразвиване и изграждане на тротоари и зони с тактилни плочки с цел подобряване безопасността на хора със затруднена мобилност.

[6] Доклад Европейска сметна палата - Устойчива градска мобилност в ЕС — не е възможен съществен напредък без ангажираност на държавите членки https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/bg/

3.2.7. Велосипедно движение

Велосипедно движение

В Пловдив са реализирани над 100 км. велосипедни алеи, показани на фигура 36.



***фигура 36** Велоалеи в Пловдив 2022 г.*
източник: https://www.plovdiv-transport-map.trineorth.bg

Макар и ограничено, градът предлага и възможности за наем на велосипеди: Motorads, Plovdiv Bike Rent, Велосипеди под наем – Гребна база.

Проектът на общината за въвеждане на общинска система за споделеното използване на велосипеди, до момента не е реализиран.

Амбицията заявена чрез Генералния план за организация на движението (ГПОД) на града е велосипедната инфраструктура да се разшири значително, така че да привлече още повече ползватели на велосипеди.

фигура 37. Велогари в Пловдив съгласно ГПОД
източник: https://www.plovdiv.bg/

Постоянно нараства процентът на ползване на съвременните и нови електрически скутери. На територията на града оперира компанията Lime, по данни на която приходите и респективно ползването на скутери в Пловдив е по-голямо от това в София. Намерението на компанията е разширяване на услугите с предлагане на електрически велосипеди, като за целта да се обособят и 36 паркозони, които да бъдат използвани за наемане и оставяне на велосипедите.

Велосипедно движение

Независимо от значителната дължина на изградените велоалеи в Пловдив (над 100 км.), търсенето на този вид транспорт не е голямо – 1% дял в общите превози.
За съжаление липсват достатъчно подробни проучвания по отношение на търсенето на велосипеден транспорт и е необходимо да се направят с оглед на неговото планиране и бъдещо развитие.

При развиване на подходяща инфраструктура и култура на движение (както сред велосипедистите, така и сред водачите на МПС), велосипедното придвижване може да стане много важна част от транспортната система в градска среда. Градската среда в Пловдив е изключително подходяща за развиване на велосипеден транспорт, който

би могъл да бъде алтернатива и допълнение на останалите начини на придвижване. Предимствата на придвижването с велосипед са в много аспекти, както от гледна точка на чистотата на въздуха и намаляване на замърсяването в градска среда, така и за подобряване на двигателната активност и здравето на населението.
В допълнение, развитието на велосипедния транспорт би намалило задръстванията, би подобрило качеството на живот в града, би повишило свободата на придвижване и удобствата за населението, в това число и по-голяма гъвкавост, по-малки разходи за транспорт и поддръжка на превозните средства, по-малки пространства за паркиране. Велосипедното движение витализира градовете и насърчава техния по-зелен и ориентиран към хората облик.
Създаването на мрежа от безопасни, удобни и взаимно обвързани велосипедни трасета, допълваща велосипедна инфраструктура (велосипедни стоянки и велосипедни паркинги), услуги за споделени велосипеди и др. са ключовите направления, в които трябва да продължи развитието на велосипедния транспорт в Пловдив.

Причините за ограниченото използване на велосипеди в Пловдив са изследвани в проведеното специализирано анкетно проучване. Като основни се посочват: липсата на велоалеи (36%) и притеснения за безопасността (22%). Мръсният въздух е посочен като причина от около 9% от интервюираните.
Резултатите от анкетата са показателни, че преодоляване на базовите ограничения на инфраструктурата и повишаването на безопасността би могло да доведе до повишаване на дела на лицата, които използват велосипедния транспорт за придвижване в града. Установяването на култура на велосипедно движение и промяна на нагласите на останалите участници в движението към велосипедистите би създало условия за това карането на велосипед да се практикува от по-голям дял от населението и да заеме по-значимо място като средство за придвижване на територията на Пловдив.

Освен подобряване на инфраструктурата обаче е необходима и сериозна кампания за изграждане на култура на велосипедното движение сред всички заинтересовани страни участници в пътното движение (както сред самите настоящи и потенциални велосипедисти, така и сред останалите шофьори).

Местните жители и експерти посочват, че въпреки значителната дължина на велосипедната мрежа в града, неин основен недостатък е липсата на подлези и надлези, поради което велосипедистите трябва да заобикалят големи зони. Друг проблем е недостатъчната ширина на тротоарите и преминаването на велоалеите в платната за движение, което създава неудобства и за велосипедистите и за шофьорите на МПС.
Сред съществуващите проблеми, които трябва да бъдат преодолени са все още недобре развитите елементи на велосипедната инфраструктура – стоянки и места за паркиране на велосипеди.
Необходимо е да се предприемат мерки за устойчива свързаност в следните направления:

- Отделните трасета да са обвързани в единна мрежа, така че да позволяват безпрепятствена връзка с всички части на града. При невъзможност за обвързването на отделните трасета, да се предвидят съвместими споделени трасета, по които да се осъществява връзка;
- Изграждане на велоалеи по протежението на река Марица.
- Промяна на функциите на ж.п. моста и отреждането му за придвижване само на велосипедисти и пешеходци
- Велосипедните трасета да се проектират по начини, които осигуряват скоростни връзки между отделните жилищни квартали и центъра на града. Да бъдат възможно най-директни където е възможно. Препоръчително да са обособени и да дават възможност за по-висока скорост на придвижване;
- Велосипедната мрежа да бъде с необходимите излази от града за свързването ѝ с бъдещи велосипедни трасета към близките малки населени места;
- Въвеждане на система за споделени велосипеди, както в централната градска част, така и в жилищните квартали. Системата може да включва и електрически велосипеди, скутери и други персонални електрически превозни средства - тротинетки; системата за споделени велосипеди би била полезна за туристите и гостите на град Пловдив като допълнително би действала стимулиращо на използването на велосипедния транспорт в града.

3.2.8. Паркиране

Паркиране

Паркирането е много важен елемент на интегрираността на обществените транспортни услуги в града. Решаването на проблемите, свързани с паркирането водят до общо повишаване на мобилността и регулиране на интереса към използване на лични автомобили и обществен превоз.

ПРЕДЛАГАНЕ

Най-използваните възможности за подобряване на този вид услуга в градовете в България са:

- въвеждане на зони за почасово платено паркиране – „синя", „зелена" зона и др.;
- въвеждане на еднопосочно движение по улиците (където е възможно) и регламентиране на възможностите за едностранно или двустранно паркиране по тях;
- ремонт, възстановяване или модернизация на съществуващи паркинги;
- упражняване на по-ефективен контрол.

Мерки с по-малка популярност (считани за прекалено скъпа инвестиция) и респективно по-малко прилагани са;

- изграждане на нови и многоетажни паркинги в централните градски зони, където търсеното на паркоместа е значително по-голямо от това в периферията на града;
- изпълнение на буферни паркинги в периферията на града и стимулиране прехвърлянето на пътуващите към обществения градски транспорт.

Местните политики, свързани с паркирането и градската мобилност изобщо, обичайно подценяват два основни елемента на ефективното управление:

- необходимостта от инвестиции в поддръжка, ремонт и възстановяване на инфраструктурата, както и
- необходимостта от проучвания на капацитет и най-вече на използваемостта на наличните паркоместа в градовете.

Един от елементите на вече посоченото ниво на транспортно обслужване е именно обслужването при паркиране – достъп и капацитет. Пример за такова е показан в следващата таблица.

Таблица 8. Нива на транспортно обслужване при паркиране

НТО	отношение (търсене/капацитет)	време за търсене на паркомясто (s)
А	≤ 0.75	≤ 15
Б	> 0.75 – 0.80	> 15 – 30
В	> 0.80 – 0.85	> 30 – 45
Г	> 0.85 – 0.90	> 45 – 60
Д	> 0.90	> 60
Е	-	-

*източник: **НАРЕДБА** за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община – проект*

Организацията и мерките, които се предприемат обикновено се регламентират посредством съответния генерален план за организация на движението (ГПОД) в конкретната община.

Подобно на повечето големи градове в страната и в Пловдив местата за паркиране са недостатъчни. Причините за този проблем са различни, но основните са следните:

- в по-старите жилищни комплекси изискванията са занижени и респективно осигурените места за паркиране са в пъти по-малко в сравнение със съвременните изисквания;
- променено предназначение на значителен брой частни гаражи, превърнати в търговски площи и/или предоставяне на други услуги;
- по различни причини (например гаражите се продават отделно от апартаментите), в новите жилищни сгради и комплекси гаражите не се използват достатъчно ефективно, което става за сметка на допълнително улично паркиране;
- работещите в ЦГЧ се придвижват с лични МПС, които престоят там в продължение на 8 ч.;
- независимо от намаляване на населението, моторизацията нараства – почти всяко семейство разполага с два и повече автомобила.

Общият брой на съществуващите паркоместа (включващи общински, частни паркинги, обособени успоредни и перпендикулярни паркирания в междублоковите пространства и устроено успоредно паркиране по еднопосочни улици) по райони е представен в следващата таблица:

Таблица 9. Съществуващи паркоместа на територията на гр. Пловдив

Райони	Брой паркоместа
Централен	7 550
Източен	4 780
Западен	5 220
Северен	6 635
Южен	5 620
Тракия	11 670
ОБЩО	**41 475**

източник: ПНОИ Пловдив

При население от 343 070 ж. към края на 2021 г. и приета моторизация от 520/1000 за Пловдив, това означава, че за приблизително 180 000 автомобила са осигурени 42 000 паркоместа или 23% (без да се отчитат тези вътре в жилищните сгради и комплекси). Последното отново потвърждава, че предлагането не е достатъчно дори при отчитане капацитета за паркиране в жилищните комплекси.
Допълнително предизвикателство при управлението на паркирането в Пловдив е обстоятелството, че градът е с древна история, старо застрояване особено в ЦГЧ, където паркиране не е било предвидено. Това обаче не изключва възможности за алтернативни решения на проблема, едно от които е изграждането на многоетажни паркинги.

В Пловдив има изградена и добре функционираща зона за почасово платено паркиране – „синя зона". Към настоящия момент нейния капацитет е 2 500 паркоместа. Използва се посредством 71 бр. паркомати (талони и билети) и SMS самотаксуване. Работи и в събота с нормално работно време от 8:30 до 18:30 часа.
В обхвата на „синя зона" са обособени 130 паркоместа за хора с увреждания и/или електромобили, за ползването на които, на правоимащите се издават карти.
В границите на „синя зона" и „зелена зона" и извън тях, се допуска режим на платено паркиране – „Служебен абонамент", като редът за ползване на режим на платено паркиране „Служебен абонамент" се определя със Заповед на Кмета на Община Пловдив.

Управлението и експлоатацията се извършва от общинското предприятие „Паркиране и репатриране", на което са вменени следните основни дейности:

- изграждане и поддържане на инфраструктурата на определените за паркиране места – преградни съоръжения (входно – изходни бариери, ограждания, кабинки и др.), информационни табели, насочено осветление, маркировка;
- осъществяване мониторинг и контрол върху дейността по прилагане на утвърдената организация на паркиране и таксуване в паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране;
- експлоатиране и поддържане на паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране – общинска собственост;

- координиране и контролиране на внедряването и поддръжката на вертикалната и хоризонтална пътна маркировка и другите необходими законови средства за ефективната организация на паркиране в паркингите и зоните за платено паркиране;
- координиране и контролиране поддържането на чистотата и реда в паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране – общинска собственост;
- поддържа постоянна връзка и координация с държавните органи, общинските структури и други звена, имащи отношение към паркирането на МПС в Общината;
- съвместно със звено Общинска полиция осъществява принудително отстраняване на неправилно паркирани автомобили със специализирано превозно средство до определени за целта паркинги;
- при освобождаването таксува водачите на репатрираните автомобили за разходите по отстраняването, транспортирането и репатрирането по цени, определени от Общински съвет – Пловдив;
- организира и осъществява блокиране колелата на неправилно паркирани автомобили с технически средства (скоби) за принудително задържане и на автомобили, чиито водачи не са заплатили таксата за платено паркиране;
- организира таксуването на водачите за поставянето и отстраняването на скобите по цени, определени от Общински съвет – Пловдив;
- издава пропуски за преференциално паркиране на живущите в обхвата на „Синя зона" и поддържа регистър на същите;
- издава разрешение за ползване на служебни паркоместа и поддържа регистър на същите.

Към 2017 г. приходите от „синя зона" са в размер приблизително 4 мил. лв., а към 2022 г. са се увеличили до 8,3 мил. лв. или средно с почти милион на година – 0,9 мил. лв. Разходите за издръжка и експлоатация през 2021 г. са в размер на 2,9 мил. лв. Видно е, че приходите от зоните с контролирано паркиране за общинския бюджет са значителни. Подобно на други общини в България и в Пловдив липсва ясен механизъм за последващото целево разходване на тези средства за нуждите на градската мобилност и управлението на паркирането в частност.

фигура 39 „синя зона" в Пловдив
източник: http://www.bgmaps.com

Пловдивската „синя зона" обхваща следните улици и улични паркинги:

ул. "Златю Бояджиев"	ул. "Крали Марко"	Паркинг 1
ул. "Петко Каравелов"	ул. "Тодор Каблешков"	Паркинг 2
ул. "Софроний Врачански"	ул. "Гроздов пазар"	бул. "Марица" – юг
ул. "Свети Климент"	ул. "Дондуков-Корсаков"	ул. "Константин Фотинов"
ул. "Мария Кюри"	ул. "Костаки Пеев"	ул. "Пейо Яворов"
ул. "Ибър"	бул. „Любен Каравелов"	ул. "Железарска"
бул. "Марица" – север	ул. „Александър Екзарх"	бул. "Княгиня Мария Луиза" – север
ул. "Димитър Цончев"	ул. „Антон Безеншек"	ул. „Никола Петков"
ул. "Брезовска"	ул. „Висла"	бул. "България- Юг"
пл. "Сливница"	ул. „Г. Бенковски"	бул. "България- Север"
ул. "Златарска"	ул. „Л-р. Г.Вълкович"	ул. "Щросмайер"
ул. "Васил Левски"	ул. „Йордан Йовков"	ул. "Георги С.

		Раковски"
ул. "Фредерик Ж. Кюри"	ул. „Кирил Христов"	ул. "Петър Парчевич"
ул. "4-ти януари"	ул. „Петко Ю. Тодоров"	ул. "Леонардо Давинчи"
бул. "Руски"	ул. „Петьофи"	ул. "Иван Андонов"
ул. "Йоаким Груев" – север	ул. „Радецки"	ул. "Захари Стоянов"
ул. "Бетовен"	ул. „Св. Св. Кирил и Методий"	ул. "Йоаким Кърчовски"
ул. "Антим I"	ул. „Съгласие"	ул. "Йордан Йовков"
ул. "Хан Кубрат"	ул. „Тракия"	ул. " Никола Козлев"
ул. "Юрий Венелин"	ул. „Филип Македонски"	ул. "Йосив Шнитер"
ул. "Йоаким Груев" – юг	ул. „Фредерик Жолио Кюри"	ул. "Тодор Каблешков"
ул. "Христо Г. Данов"	ул. „Хан Пресиян"	ул. "Май"
ул. "Кръстю Пастухов"	ул. „Цар Иван Александър"	ул. "Виктор Юго"
ул. "Одрин"	ул. „Цар Иван Александър"	ул. „Ангел Кънчев"
ул. "Екзарх Йосиф"	ул. „Шилер"	ул. „Цар Самуил"
ул. "Филип Македонски"	ул. „Хан Кубрат"	ул. „Цар Калоян"
ул. "Драган Цанков"	ул. „Иглика"	ул. „Цоко Каблешков"
ул. "Булаир"	ул. „Петко Каравелов"	ул. „Димчо Дебелянов"
бул. "Княгиня Мария Луиза" – юг	ул. „Густав Вайганд"	ул. „Елиезер Калев"
ул. "Отец Паисий"	ул. „Опълченска"	ул. „Мечников"
пл. "Понеделник пазар" II	ул. „Полк. С. Муткуров"	ул. „Белград"
пл. "Понеделник пазар"	ул. „Средец"	ул. „Капитан Бураго
ул. "Капитан Райчо"	ул. „Драган Манчев"	
ул. "Цар Асен"	ул. „Скайлер"	
ул. "В. Търново"	ул. „Цариброд"	
ул. "Цанко Дюстабанов"	ул. „Кръстьо Пастухов"	
ул. "Г. М. Димитров"	ул. „Кап. Андреев"	
ул. "Иван Вазов"	ул. „Кракра"	
ул. "Н. Палаузов"	ул. „Драва"	

Направено е предложение за добавяне към "синя зона" на още пет улици:

ул. „Ген. Данаил Николаев"

ул. „Янко Сакъзов"

ул. „Лейди Странгфорд"

ул. „П. Яворов"

пътната отсечка до УМБАЛ „Св. Георги" между ул. „Царевец" и бул. „Свобода" (ползва се за паркинг предимно за посетителите на болницата)

Паркоматите, обслужващи зоните с контролирано паркиране в Пловдив са показани на следващата фигура:

***фигура 40**. Паркомати на „синя зона" в Пловдив*
източник: https://www.plovdiv.bg

С решение от Общински съвет Пловдив № 289 от 11.09.2014 г. в границите на „синя зона" е обособена „зелена зона". Решението е противоречиво с оглед концепцията за въвеждане на „зелени зони" с цел осигуряване на почасово платено паркиране на по-ниска цена и за по-дълго време с отдалечаване от центъра на града. Трябва да се отбележи също така, че основната цел на въвеждането на „синя зона" не е ограничаването на паркирането и събирането на приходи, а посредством регулацията да се даде възможност за достъп на повече граждани до най-често използваните от тях административни и др. услуги, които по презумпция са в центъра на града. В случая обособената „зелена зона" (90)

паркоместа) обхваща кв. „Капана" и по-скоро осигурява възможност за паркиране за така наречените „домуващи ползватели" – собственици и наематели.
Регулирането на паркирането в зони със специфични функции като „Капана" следва да се преосмисли съобразно целта, която се поставя. Регламентиране на паркирането само за „домуващи ползватели" лесно би могло да се извърши със сходен на останалите „домуващи" в „синя зона" – заплащане на годишен абонамент. Ако целта е да се ограничи напълно влизането на лични МПС, освен домуващите такива (например оформянето на зоната като пешеходно пространство), то би било редно тя да се изключи от обхвата на „синя зона" и достъпът да се осъществява по друг начин, например автоматизирано повдигащи и прибиращи се боларди/стълбове.

Обхватът на „зелена зона" в Пловдив е показан на следващата фигура:

източник: https://www.plovdiv.bg

„Зелената зона" в Пловдив обхваща следните улици:
ул. "Йоаким Груев"
ул. "Фредерик Жулио Кюри"
ул. "Стефан Веркович"
ул. "Алцеко"
ул. "Георги Бенковски"
пл. Капана

ул. "Христо Дюкмеджиев"
ул. "Загреб"
ул. "Златарска"
ул. "Павел Куртевич"
ул. "Кожухарска"
ул. „Абаджийска"
ул. „Кирил Попов"
ул. „Криволак"
ул. „Кожухарска"
ул. „Константин Стоилов"

Стремежът към разширение на „сините зони" в българските градове често не е обоснован и води до изкривявания и респективно недостатъчно добро обслужване. Най-често допусканите грешки включително и в Пловдив са:

- постоянно разширяване на обхвата на „синя зона" и дори навлизане в жилищни квартали, където обществени услуги не се предлагат, а паркирането би трябвало да е в значителна степен осигурено, ако се прилагат нормите при съответното застрояване да се изграждат и необходимите паркоместа;
- осигуряване на прекалено много служебни паркоместа за общинските и държавни институции, което практически обезсмисля достъпа до тях – би трябвало служителите им да бъдат стимулиран да ползват също градския транспорт (а не личен) или самите администрации да потърсят начини за изграждане на допълнителни паркинги;
- осигуряване на прекалено много предварително заплатени паркоместа за ползване от бизнеса, което води до допълнителни приходи, но е несправедливо и не съответства на функциите на зоната;
- работа на „синя зона" и в почивни дни (в Пловдив е събота), в които обществени услуги не се предоставят и респективно не е необходимо да се ползва този тип услуга;
- наличие на зони с контрол на паркирането, които не се обслужват нито от служител, нито от паркинг автомат. Наличието на знаци за платена зона само на български език и заплащането със SMS, не улеснява чуждите туристи;
- липсата на отчетност – операторите на подобни услуги, както и общините обикновено избягват да предоставят публична информация относно приходите и разходите, което води до недоверие и недоволство сред гражданите;
- получените приходи не се реинвестират в изграждането на нови паркинги и обикновено не ясно за какво се използват.

Една не-малка част от паркирането се реализира и в рамките на паркингите на търговски вериги и обекти (супермаркети, молове и т.н.), които предлагат безплатно паркиране в продължение на няколко часа. Обикновено те са така оразмерени, че не допускат 100% използване на капацитета или недостиг на паркоместа, а дори напротив обичайно подобни площи се използват за кратковременно паркиране и от

ползватели, които не са техни клиенти поради факта, че в прилежащото пространство няма достатъчно предлагане и възможности за безплатно паркиране.

Паркиране

ТЪРСЕНЕ

И в двата документа, ОУП и ПНОД на Пловдив, не е направен анализ на търсенето (почасова заетост на паркоместата), както по отношение уличното, така и на извънуличното паркиране. Общината декларира, че използваемостта на „синя" и „зелена" зона е 100%, т.е. търсенето е изключително голямо, поради което се налага разширяване на обхвата.
Частичен анализ на нерегламентираното паркиране по улици и тротоари (и респективно на търсенето) би могъл да се направи, ако се предоставят данни от Сектор „Пътна полиция" и Община Пловдив за извършените нарушения и наложени глоби.
Основният извод е, че търсенето е значително по-голямо от предлагането, но няма как обективно да бъде оценено в реални показатели поради липса на данни и проучвания.

3.2.9. Интермодални връзки

Интермодален терминал Пловдив

Пловдив разполага с интермодален терминал, който осигурява възможност за бърз и ефективен комбиниран превоз на контейнерни товари от тирове с железопътен транспорт и допринася за намаляване на трафика по републиканската пътна мрежа, както и за намаляването на вредните емисии.
Терминалът е разположен на площ от 71 450 кв.м., в района на ЖП гара Тодор Каблешков. Изграден е на трасето на ЖП магистрала Калотина-София-Пловдив-Димитровград-Свиленград, част от европейския коридор, свързващ Европа и Азия.
Площадката на терминала служи за товаро-разтоварни дейности на контейнери, от вагон на тир и обратно, с маневриране на мобилен кран, и за временно складиране на интермодални терминални единици. Простира се на площ 32.5 дка. На площадката са обособени зони за временно съхранение на контейнери, на полуремаркета и ремаркета, хладилни контейнери и повредени контейнери.
Паркингът разполага с 22 паркоместа за тирове и 17 паркоместа за леки автомобили. Общата му площ е 6369 кв. м.
Железният път е с обща дължина 3 км, от които 2.4 км са електрифицирани. Изграден е изцяло от нови материали. Построени са три приемно-отправни коловоза и един товаро-разтоварен коловоз.
Терминалът е съоръжен с необходимите съобщителни връзки, видеонаблюдение и охрана на цялата територия.
Разстоянието от Пазарджик до Пловдив по железопътното трасе осигурява придвижването на пътници и товарите в този участък много по-бързо. Изградена е модерна комуникация и телекомуникация, което осигурява добро ниво на сигурност.
Към настоящия момент е отдаден на концесия и отговорността за неговата поддръжка и модернизация е изцяло на Концесионера.

3.2.10. Електрически автомобили и споделена мобилност

Електрозарядна инфраструктура

В самия град Пловдив и областта са изградени немалък брой зарядни станции за електрически автомобили (ЗСЕА), които най-общо са два типа АС (променлив ток) – 37 бр. и DC (прав ток) – 23 бр.

АС станциите са променливо токови с по-малка мощност и по-дълго време за зареждане, докато DC станциите са на постоянен ток с по-голяма мощност и ако са над 50 kW – възможност за пълно зареждане в рамките на 30 мин.

Локациите им в Пловдив и областта са показани на следващите фигури.

фигура 42 Налични ЕЗС Тип АС в Пловдив 2022 г.
източник: https://vsichkotok.bg/

фигура 43. Налични ЕЗС Тип DC - бързозарядни в Пловдив 2022 г.
източник: https://vsichkotok.bg

фигура 44. Налични ЕЗС общо DC и AC в Пловдив 2022 г.
източник: https://vsichkotok.bg

Прави впечатление че, повечето DC станции са с мощност до 24 kW и само 8 от тях са с мощност 50 и повече kW.

На пръв поглед изглежда, че картата на областта е наситена с изградена зарядна инфраструктура. Трябва да се има предвид обаче, подобна констатация е валидна единствено към настоящия момент, когато не е налице голямо търсене. Общите световни тенденции показват, че през 2021 г. продажбите на нови електрически автомобили са се увеличили повече от два пъти спрямо 2020 г. (увеличение от 51,8%), респективно общият дял на електрическите автомобили през 2021 г. вече възлиза на 5% от глобалните продажби на леки автомобили. Макар и реалният брой

на електрическите превозни средства в Пловдив да е неизвестен, на фона на тези тенденции, може да се очаква, че през следващите години в града ще се регистрират близо 1 500 ЕПС средно годишно.

В допълнение, следва да се има предвид, че за България все още няма норматив, който да дефинира изискванията за необходимия брой ЗСЕА. Дори сравнително остарелият норматив относим към бензиностанциите и цитиран в ОУП на Пловдив, съгласно който трябва да има "една бензиноколонка на 800 коли" не може да бъде приложим за зарядните станции, най-малкото защото електрическите превозни средства (ЕПС) не могат да бъдат толкова бързо обслужени, както тези с конвенционално гориво.

Практиката в САЩ (щата Мичиган) показва, че през 2020 г. отношението е 317 автомобила на едно зареждане с конвенционални горива, и 7 ЕПС на едно зареждане с електричество, като зареждането в домашни условия е изключено от тази статистика.

Всичко гореизложено показва, че наличните към момента 23 DC станции изобщо не са достатъчни за да поемат очакваното в бъдеще търсене и е необходимо да се предприемат мерки за увеличаването им. Налице е и потребност от въвеждане в експлоатация на поне 200 бързозарядни станции всяка година, като отново трябва да се отчита факта, че на една колонка или място за зареждане може да има повече от един конектор, т.е. възможно е станцията да обслужва повече от един електроавтомобил.

Зарядните станции за електрически превозни средства все още са в начален етап на изграждане в България, като инфраструктурата в момента се развива от частни инвеститори на общинско ниво. Броят на зарядните станции в страната също нараства с между 40 и 50% на годишна база. През септември 2018 г. са налице само 82 зарядни станции. Към септември 2019 г. на територията на цялата страна са инсталирани общо 149 зарядни станции. От август 2020 г. първият хъб за бързо зареждане, част от Eldrive Network (създадена от Eldrive Charging в партньорство с АББ), е въведен в експлоатация в София.

Изграждането на зарядни станции на територията на община Пловдив е сериозно предизвикателство, тъй като капацитета на трафопостовете в градска среда е изчерпан заради застрояването. Необходимо е този проблем да бъде преодолян със съвместни усилия на общината и електроразпределителното дружество.

Електрически автомобили

Както вече бе посочено по-горе, липсват конкретни данни за регистрираните в Пловдив ЕПС, но може основателно да се предположи, че в следващите 5 години ще се регистрират средно годишно по 1 500 автомобили от този тип. Вероятно е също така този средногодишен брой прогресивно да се увеличава, поради постоянното развитие и разширение на производството на ЕПС от всички автомобилни производители в света.

Към 2021 броя на електромобилите в България (на територията на цялата страна) е около 12 500, като темпът на увеличение за периода 2012-2018 г. е неравномерен, приблизително 45-50%. Техният дял спрямо общия брой автомобили все още остава нисък в сравнение с останалите европейски страни.

Електрически автомобили и хибриди в България за периода 2012 - 2018 г.

Източник: Министерство на вътрешните работи, собствени визуализации и изчисления. Данни, извлечени от Националния доклад за изпълнението на разпоредбите на чл. 10, параграф 1 от Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. относно развитието на инфраструктура за алтернативни горива

Засега България не прилага политики и допълнително стимулиране за закупуването на ЕПС. Това донякъде забавя, но далеч не спира общия процес на преминаване към използването на по-екологични превозни средства.

От 2016 г. се прилага пилотна схема за закупуване на електрически и хибридни превозни средства в публичната администрация. Схемата се администрира от Националния доверителен еко фонд и предполага отпускане на целеви субсидии. В съответствие с „Интегриран енергиен и климатичен план на Република България", за периода 2021 – 2030 г. се предвижда увеличаване на дела на електрическите и хибридните моторни превозни средства и разширяване на инфраструктурата на зарядните станции за електрически и хибридни превозни средства в градските райони.

Електрическите автомобили имат положително въздействие върху преодоляване на проблеми като замърсяването на въздуха и шума в градска среда. Те са подходящи за използване в градовете поради гъстата транспортна мрежа, малките разстояния, интензивния трафик и наличната зарядна инфраструктура. Честите спирания и тръгвания също правят електромобилите подходящо транспортно средство и много градове стимулират тяхното използване чрез данъчни облекчения и безплатно паркиране (например в София електромобилите са освободени от данък МПС и им е осигурена възможност за безплатно паркиране в зоната за платено паркиране).

Комбинацията от финансови стимули и административни мерки, включително стимули за разполагане на адекватна инфраструктура за зареждане, съизмерима с нуждите, е доказано ефективно решение за насърчаване на т. нар. е-мобилност.

Използването на споделени велосипеди и електрически скутери също би могло да допринесе за развитие на „зеленото" придвижване в градски условия. Други възможни интервенции, които следва да се имат предвид

при формирането на местните стратегии за развитие на е-мобилност включват:

- Изграждане на мрежа от зарядни станции за електромобили на общински терени с възможност за изграждане на соларна клетка, така, че да се предоставя напълно безплатна услуга за гражданите;
- Въвеждане на преференции за електрически таксита, с цел увеличаване на техния брой – напр. по-ниска такса за регистрация и съответно данък;
- Създаване на местен механизъм за стимулиране на сдруженията на етажната собственост при закупуване на стенна кутия (зарядна станция за непубличен достъп) за зареждане електромобилите на собственици в сградата или споделено закупуване и използване на електромобили от страна на част от домакинствата от етажната собственост.
- Постапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществения транспорт (градски и междуселищен), съпътстващи дребномащабни интегрирани мерки като зарядни станции и автоматизирана мобилност;
- Закупуването на служебни електрически превозни средства;
- Насърчаване на сътрудничеството на местно ниво за подготовка на специалисти по електрически превозни средства, които да работят по поддръжката на частните и общински електромобили.

Споделена мобилност

Жителите и гостите на Пловдив имат възможност да използват услугите на компанията за споделена мобилност SPARK. Компанията предлага краткосрочен наем на електрически автомобили (car sharing) през приложение за мобилен телефон. Пловдив е вторият град в България след София, в който SPARK оперира. Потребителите могат да наемат автомобил от 15 минути до няколко дни, според нуждите и желанията си. В приложението те могат да виждат както зоните, в които може да се наеме и освободи автомобил, така и всички свободни за наем електромобили. Зоните на SPARK в Пловдив покриват широкия център и основните търговски и бизнес хъбове в града. Услугата предлага единствено електрически автомобили, което я отличава от голяма част от конкурентите ѝ. По същество този вид транспорт не е толкова споделен, а е по-скоро отдаване на електрически автомобили под наем. Няма данни да има приложения и реално споделено използване превозни средства вътре в града.

3.2.11. Градска логистика и индустриални зони

Индустриални зони

На територията на Община Пловдив и нейната периферия функционират няколко индустриални зони, най-успешната от които е безспорно „Тракия икономическа зона" (ТИЗ). Създадена като зона от клъстерен тип, ТИЗ обединява 6 индустриални зони, Община Пловдив и още 8 общини, 2 клъстера и няколко сдружения. Към 2020 г. на територията на зоната са открити над 35 000 работни места.

На територията на самата община оперират още две индустриални зони:

- „Свободна зона Пловдив" – дружество с общинско участие, което разполага с изградени складови съоръжения и индустриални площи и предлага разнообразни услуги, свързани с износ на стоки, транспортна и експедиционна дейност.
- Северна индустриална зона - Основните представени отрасли в зоната са производствена индустрия, складова индустрия, логистика, хранително-вкусова промишленост, памукотекстилната промишленост, петролна индустрия.

С потенциал за обособяване на самостоятелна индустриална зона е част от територията на жилищен район „Тракия". Т. нар. „Югоизточна промишлена зона" обединява „Южна индустриална зона" и „Югоизточна зона", в рамките на които работят около 220 фирми, ориентирани предимно в отрасли машиностроене, уредостроене, облекла, хранително-вкусова промишленост и др.

Във функционалната зона на града функционират и две индустриални зони – Индустриална зона „Асеновград" с площ от 73 362 км^2 и Индустриална зона „Съединение" с промишлен терен за изграждане на керамичен комплекс, оранжерии и когенераторна система за производство на електрическа и топлинна енергия.

През последните години Пловдив е безспорен икономически център не само в Южен централен район, но и в цяла Южна България. Към 2019 г. в общината работят 27 830 предприятия, които осигуряват заетост на 131 330 работници и служители.[7] Наред с ниския коефициент на безработицата, динамичният икономически растеж и откриването на нови работни места поставят редица предизвикателства пред потенциала на работната сила в общината и областта. Предприятията и икономическите зони привличат значителна трудова миграция към и от Пловдив. Градът е лидер сред големите градове, отбелязвайки 3.1% механичен прираст и 2.16% ръст на нови заселени жители през 2019 г.

Наличието на големи икономически зони и интересът на инвеститорите към територията на Пловдив са основен фактор за повишаване на конкурентоспособността на общината, но изискват целенасочени усилия и политики за осигуряване на транспортна логистика в контекста на устойчивата градската мобилност в две основни направления:

- Извеждане на транзитния товарен трафик, генериран в резултат от дейността на икономическите оператори колкото се може по-далеч от центъра на града и осигуряване на периферно обслужване на зоните с икономически функции. Това изисква да има пълна изграденост на околовръстните пътища както и на съответните връзки към от индустриалните зони складове в града.
- Планиране и прилагане на гъвкави решения за осигуряване на транспортни услуги за работещите в предприятията. По неофициални данни над 45 000 жители на общината ежедневно използват лични и служебни автомобили, за да отидат на работа. Голяма част от предприятията организират ведомствени превози за своите работници и служители, което създава допълнителни затруднения за трафика в града в пиковите часове.

[7] План за интегрирано развитие на Община Пловдив 2021 – 2027 г.

Градска логистика

Управлението на градската логистика е основен елемент от политиките за устойчива мобилност на съвременните градове. Счита се, че товарните моторни превозни средства формират не повече от 10% от градския трафик, но в същото време имат значителен принос за влошаване качеството на атмосферния въздух, като източник на 1/3 от емисиите на твърди прахови частици и над 20% от емисиите на парникови газове.[8]

Пловдив не прави изключение от общата тенденция на развитие на нови сегменти от третичния сектор на икономиката и насищане на отделните градски зони с разнообразие от икономически дейности, които изискват и нови логистични решения. Общият устройствен план на Пловдив отчита и преструктурирането на икономическите дейности в общината в териториален аспект, като водеща е ориентацията към по-компактни територии, малки производства, случайна отраслова структура, тенденция към преминаване от „зонова" към по-динамичната „осова" пространствена организация на икономическите дейности. Оптимизирането на доставките на стоки и обслужването на многобройните търговски и производствени обекти, особено в централната част и зоните със смесени функции, е едно от предизвикателствата за градската територия.

Макар и да липсват таргетирани проучвания на национално ниво, с голяма достоверност може да се твърди, че развитието на електронната търговия през последните няколко години също е с определяща роля при формирането на градската икономика и част от аспектите на управление на градската мобилност. Проучване на ЕК през 2019 г. показва, че на макро ниво приходите от пазара на електронни доставки и услуги нарастват от 200 милиарда Евро през 2013 г. на 490 милиарда Евро през 2017 г. Делът на ползвателите на Интернет в България, които закупуват стоки или услуги онлайн се е увеличил от 27% през 2017 г. до 44% през 2022 г.[9]

Директните доставки на бизнеса към клиентите са сравнително нов, но сериозен участник в процесите на градската логистика, който заслужава внимание по отношение на:

- Изграждане на партньорства между различни оператори за синхронизиране и споделени доставки;
- Създаване на местни логистични платформи, които обединяват търговски фирми и логистични компании в градски разпределителни центрове, предлагащи логистични терминали, помещения за съхранение на стоки и/или товарни рампи;
- Въвеждане на местни регулации за достъпа на търговски товарни превозни средства до градски райони само в определени часове или позволяващи достъп само за автомобили, отговарящи на конкретни изисквания за отделяни емисии;
- Разработване на подходящи транспортни маршрути до ключови зони на града;
- Управление на паркоместата за натоварване и разтоварване на стоки в дадена зона;

[8] CIVITAS, Cleaner and better transport in cities, Policy advice notes, Логистика и разпределение на товарите, 2010
[9] European E-commerce Report 2022, https://ecommerce-europe.eu/wp-content/uploads/2022/06/CMI2022_FullVersion_LIGHT_v2.pdf

- Въвеждане на технологии за Интелигентни транспортни системи (ИТС) и или уеб-базирани системи за координация на логистичните дейности, позволяващи по-ефективно планиране на товарния транспорт в градска среда.

3.2.12. Въздействие върху градската и околната среда

Качество на атмосферния въздух

Автомобилният транспорт е вторият по значение източник на емисии от $ФПЧ_{10}$, $ФПЧ_{2.5}$ и ПАВ за Община Пловдив. Докато посочените замърсители са основно зависими от битовото отопление и имат ясно изразен сезонен характер, то концентрациите на NO_2 се влияят основно от емисиите от транспортните средства и от по-големите промишлени източници. При концентрациите на NO_2 се наблюдават по-високи стойности в централната част на гр. Пловдив, които намаляват към периферните райони, което е още едно доказателство за преобладаващото влияние на транспортния сектор за този замърсител.[10]
Емисиите с източник движение на транспортни средства за Община Пловдив са определени на база моделиране за 2016 г.

Таблица 11. Общи емисии от транспортни средства, 2016 г.

МПС	$ФПЧ_{10}$	$ФПЧ_{2.5}$	NO_2	ПАВ
Общи емисии, леки МПС, кг/г	17 321	12 124	87 958	0.2018
Общи емисии, тежки МПС, кг/г	1 832	1 282	107 679	0.003
Общи емисии, автобуси, кг/г	4 150	2 905	147 253	0.0264
Общо емисии, транспортни средства, кг/г	**23 303**	**16 312**	**342 890**	**0.2312**

Източник: Програма за подобряване КАВ

Шум

Трафикът е основен източник на шумово натоварване в градската среда на Пловдив. В рамките на националната система за мониторинг, на територията на града се контролират 45 пункта, 31% от които са определени върху територии, подлежащи на усилена шумозащита – жилищни зони, зони за обществен и индивидуален отдих, зони на лечебни заведения и др.
Разпределението на регистрираните шумови нива за 2017 г. по зони е показано на таблицата по-долу:

Таблица 12. Разпределение на шумовите нива по диапазони, 2017 г.

нива	под 58 dB(A)	58-62 dB(A)	63-67 dB(A)	68-72 dB(A)	73-77 dB(A)	78-82 dB(A)	над 82 dB(A)	над ГС*
бр. пунктове	0	1	7	36	1	0	0	33

*ГС – гранична стойност

Източник: Програма за подобряване КАВ

Анализът на данните за акустичната среда за периода 2008 – 2017 г. показва тревожна тенденция на трайно висок брой зони с нива на шум над регламентираните граничии стойности. Пунктовете с нива в границите на нормативно определените стойности са едва една четвърт от

[10] Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Община Пловдив за периода 2018 – 2023 г., https://www.plovdiv.bg/wp-content/uploads/2018/09/programa-plovdiv-kav-version5-final.pdf

определения съгласно методиката представителен брой пунктове за гр. Пловдив. Като основна причини се посочват:

- нарастването на пътния трафик по кварталните и локалните улици;
- допълнителният трафик генериран в резултат на ограничените места за паркиране;
- недостатъчната шумозащита под формата на крайулично и парково озеленяване.

Качеството на атмосферния въздух и акустичната среда са само част от аспектите на градската околна среда, за които трафикът е основен фактор на натиск. В значителна степен ефективното и устойчиво управление на трафика определя екологичният отпечатък на урбанизираната екосистема като цяло и далеч надхвърля административните граници на града или общината.

Посредством различни инструменти за планиране българските общини вече формират разбиране за необходимостта от комплексни мерки за намаляване на вредното въздействие, ограничаване и успокояване на градския трафик, включително разработването на пилотни проекти за „зелени" транспортни коридори, решения за споделена мобилност, зони с ниски емисии (ЗНЕ). Община Пловдив също разработва концепция за въвеждане на ЗНЕ с обхват зоната между булевардите „Шести септември", „Източен", „Христо Ботев" и „Васил Априлов". В рамките на зоната се предвиждат ограничения налагат за влизане и движение на автомобили от нисък екологичен клас, както и мерки за забрана на битовото отопление на твърдо гориво.

3.3. Ключови проблеми

Ключовите проблеми са изведени от допълнително проведеното анкетно проучване, публикувано на интернет страницата на Община Пловдив, като тези проблеми и възможните мерки са разисквани и по време на проведените фокус групи със заинтересованите страни.

Обществен транспорт	**Неефективен обществен транспорт** Малко потребители използват МГОТ поради прекалено дълги линии, които се дублират в някои от вече посочените сечения. Стремежът да се

	изпълняват дълги линии е обусловен от използвания в миналото механизъм да се плаща на изминати километри, който е порочен и не води до предоставяне на адекватна обществена услуга. На практика няма пътници, които да пътуват от началната до крайната спирка. Повечето от пътниците пътуват на по-къси разстояния и по част от маршрута. Друга причина е използването на хартиени билети за еднократни пътувания, които изискват при прекачване да се използва нов билет, а това води до двойно или тройно увеличение на цената в зависимост от броя на прекачванията. Сключените договори за обществена услуга за превоз на пътници са със срок до 2028 г. и трудно могат да бъдат изменени. Тъй-като услугата на превозвачите се заплаща на километър, шофьорите сами удължават курсовете с цел печалба. Маршрутите не са съобразени с реалното търсене, което води до неефикасност на разходите, респективно финансирането на обществения транспорт и неспазване на разписанията. За срока на действие на договорите за обществена услуга, общината следва да търси варианти за въвеждане на допълнителни ограничения за превозвачите, които да ограничат възможностите за самостоятелно определяне на маршрутите и тяхната дължина. Един от големите проблеми на обществения транспорт е недостигът на шофьори, което води до неоптимално използване на подвижния състав.
	Неспазване на разписанията Предвидимостта на обществения транспорт е основен показател за качество на транспортната услуга. Неспазването на разписанията по линиите на градския транспорт в Пловдив води до несигурност и отлив на пътници. Необходимо е внедряването на интелигентни системи за управление на превозните средства и разписанията, както и въвеждането на организационни мерки за контрол на изпълнението на транспортната схема.
	Честота на обслужване на автобусните линии Комфортът на пътуване изисква пътниците да изчакват на спирката не-повече от 10 мин. Продължителното време за изчакване и ниската честота на обслужване на линиите води до отлив на пътници към друг вид транспорт. От съществено значение в това отношение са разписанията и честотата на извършваните превози – т.е. те трябва да бъдат планирани в съответствие със сутрешни, вечерни и други часове на върхово натоварване, търсенето и пътникопотока.
	Неефективна транспортна схема Дублирането на маршрути, липсата на довеждащи линии и основни пунктове на прикачване са идентифицирани като най-важни недостатъци на действащата транспортна схема в Пловдив. Това не стимулира използването на МГОТ от населението и води до ръст на придвижванията с лични автомобили. Възможното решение е актуализация на транспортната схема.

	Неефикасна система на таксуване Съществуващата система за таксуване на пътниците в Пловдив не стимулира прикачванията и оптималното използване на транспортната услуга. Няма и проследяемост на приходи от продажбата на билети. Инсталираните билетни автомати на възловите спирки не функционират. Внедряването на изцяло електронно таксуване, при тарифа базирана на време за ползване на транспортната услуга или изминато разстояние ще елиминира проблема с прекачванията, ще даде възможност за въвеждане на по-къси линии, оптимизиране на разходите и проследяемост на приходите от продажби. Опитът от експлоатацията на подобни системи показва, че това води до повишаване на доверието и търсенето на обществената услуга.
	Достъп до информация в реално време за пътниците Пловдив разполага с едно приложение за мобилни телефони – Plovdiv Transport и няколко web портала (http://transport.plovdiv.bg/, http://www.masov-gt.com/, https://moovitapp.com/ и https://gradskitransport.com/), които предоставят информация за разписанията, но не дават възможност за планиране на движението по маршрут от начална до крайна точка. В комбинация с неадекватно работещите електронни информационни табла на спирките в града, това е показател за нивото на дигитализация и атрактивност на транспортната услуга. Необходима е поддръжка и настройка на съществуващите информационни табла или като цяло, въвеждане на нова автоматизирана система за информация.
	Амортизирана или липсваща инфраструктура По отношение на инфраструктурата за обществен транспорт, проучването идентифицира следните ключови проблеми: - необходимост от реконструкция на транспортната инфраструктура по основните линии, вкл. улична мрежа, светофарни уредби, въвеждане на бус-ленти; - въвеждане на система за селективен приоритет на светофарните уредби, която да се интегрира с автоматизираната система за контрол на транспорта; - изграждане на станции за зареждане на електробуси; - подобряване на организацията на стоянките за такси-таксиметровите стоянки не се използват с пълен капацитет, изградените „джобове" са нефункционални и съществуващите разделители следва да бъдат премахнати.
	Амортизиран подвижен състав Използването на амортизиран и несъответстващ на съвременните екологични изисквания подвижен състав води до ниска скорост, незадоволително ниво на комфорт, замърсяване на въздуха. След неуспеха на тролейбусния транспорт градът не разполага с алтернатива на конвенционалните превозни средства. Потенциал за развитие с използването на градска железница по съществуващите ж. п. линии и използването на електробуси.

	Липса на удобна транспортна услуга за ученици Едни от най-големите потребители на градския транспорт са учениците и студентите. В Пловдив е налице потенциал за създаване на специални маршрути, които да обслужват пътникопотока от учебните заведения. Подобна мярка вече се реализира от Община Пловдив със създаването на „ново общинско дружество за обществен транспорт.
Автомобилно движение	Основните предизвикателства пред Пловдив по отношение на устойчивото управление на трафика са: - Високата степен на моторизация; - Трансформация на местните политики от такива, стимулиращи автомобилната зависимост към подкрепа на активните начини на придвижване; - Старият и неекологичен автопарк; - Липсата на инфраструктура и стимули за ползване на екологични превозни средства, включително необходимост от изграждане на зарядни станции за електрически автомобили; - Въвеждане на решения за споделена мобилност.
Пешеходно движение	Лошото състояние на настилките, липсата на достъпност при спирки, подлези и др. съоръжения на транспортната инфраструктура, недостатъчно пешеходни пътеки и свързаност на пешеходните зони, неосветени и необезопасени пешеходни и публични пространства са само част от градските препятствия пред развитието на пеходното придвижване. Посочва се необходимост от реконструкция на подлезите, вкл. с оглед на създаване на условия за достъпност – рампи и асансьори, поставяне на пешеходни парапети, ограничаващи достъпа на пешеходци до уличното платно и насочващи/сепариращи пешеходния поток към указаните и уредени за това места за пресичане/преминаване. Необходимо е и създаване на възможност за безопасно пресичане на пешеходците, чрез конкретни мерки за намаляване на скоростта на автомобилното движение.
Велосипедно движение	Потенциалът на изградената велосипедна мрежа в града се компрометира от липсата на свързаност между отделните трасета, недостатъчен обхват на градската територия (вкл. промишлените зони), липсата на велоинфраструктура (стояики и места за паркиране), наличие на конфликтни точки с автомобилното движение. В допълнение, като проблем се посочват и ограничените възможности за превоз на велосипеди в градския транспорт и липсата на градски системи за наем на велосипеди.

Паркиране	Идентифицираните по време на проучването проблеми варират от неадекватни организационни мерки до необходимост от изграждане на допълнителна инфраструктура: - **Недостатъчен брой паркоместа в ЦГЧ** За решаване на проблема е необходимо изграждането на етажни паркинги, като част от натоварването да бъде поето от буферни паркинги при адекватна организация на градския транспорт. - **Неефективна организация на „синя зона"** Недобрата организация и неподходящите граници на „синята зона" води до прекомерно натоварване на контактните на зоната улици. Необходимо е да се определят подходящи граници на синята зона, които в съчетание с другите мерки, да доведат до намаляване на проблемите с наситеността с автомобили и паркирането в ЦГЧ. - **Наситеност с автомобили в кварталитеВъв** връзка и с проблема с паркирането в кварталите, е възможно да се разшири синята зона до определени квартали. - **Оползотворяване на съществуващи възможности за паркиране** Неизползван остава потенциала на терените за буферни паркинги в покрайнините на града, напр. ж.р. „Тракия". За да бъде реализиран, следва да се осигури адекватна връзка с градския транспорт, обслужващ ЦГЧ. Като допълнителна мярка следва да се обследват терените, подходящи за паркиране около тепетата, да се обособят и регулират като паркинги, както и да се осигури ефективен контрол върху неправилното паркиране. - **Затруднено паркиране в Стария град** Проблемът произтича от предоставянето на абонаменти за паркиране, служебни и на жители, които са повече от наличните паркоместа. Необходима е промяна на наредбата, която ограничава броя и начина на предоставяне на служебни абонаменти и такива на живущите. Допълнителна мярка е спиране на движението и забрана на достъпа на автомобили в Стария град.
Организация на движение	Сред посочените водещи предизвикателства са тези, свързани с: - Управление на задръстванията – изграждане на нов мост на река Марица, пробив при Централна гара, нова организация на движението по ключови булеварди, доизграждане на надлез „Родопи", реконструкция на 72 светофарно регулирани кръстовища в града. - Лошото състояние на инфраструктурата за градска мобилност – улична мрежа, тротоари, велосипедни алеи, пешеходни и зелени зони. - Извеждането на трафика, несвързан с града (транзитен трафик) чрез разширяване и изграждане на околовръстни трасета, особено по направление юг - север към АМ Тракия. - Намаляване на задръстванията, предизвикани от движението на влаковете в пикови часове. - Контрола за спазване правилата за движение.
Градска логистика	В резултат от проучването могат да бъдат обобщени следните проблемни области: - Липса на подходяща транспортна инфраструктура за товарни

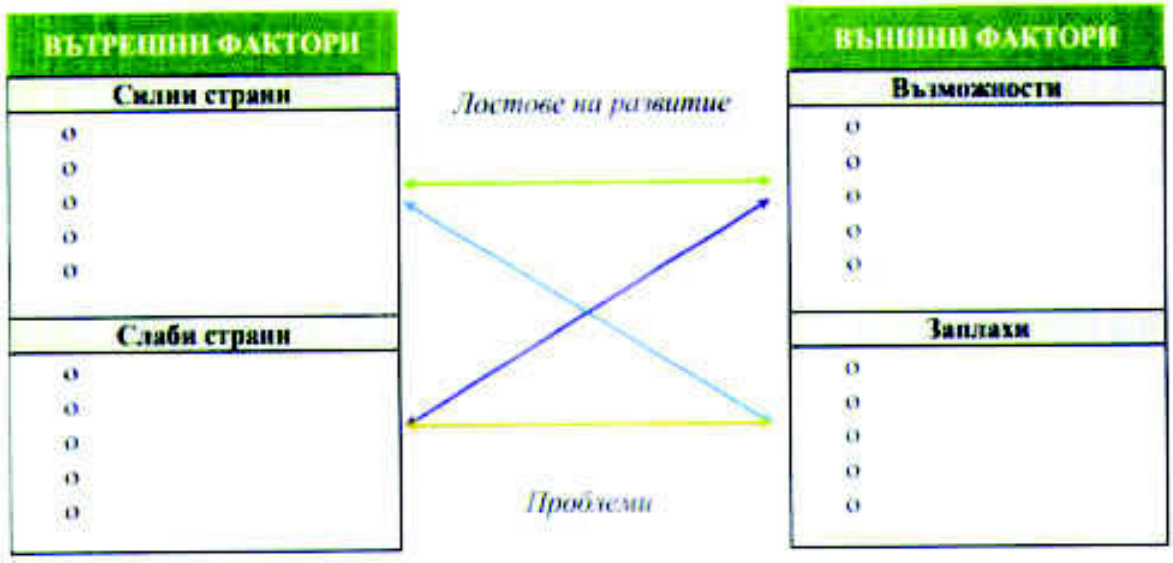
	превози и доставки: - Неправилно паркиране или спиране на движение при товарни дейности и доставки; - Липса на систематични проучвания и данни за товарните превози в градски условия, които да послужат за основа за взимане на управленски решения; - Недостатъчен контрол за спазване на действащата нормативна уредба.
Интелигентни транспортни системи	Въвеждането на интелигентни системи за управление на обществения транспорт, трафика и всички елементи на градската мобилност са в основата на ефективното управление и фундамент на интелигентния град. Ключови предизвикателства за Пловдив продължават да бъдат: - Липсата на систематични данни за участниците в движението и инцидентите, вкл. системи за автоматизация, анализ и моделиране; - Липса на достатъчна информационна инфраструктура; - Липса на интегрирана система за управление на трафика (и инцидентите) - Липса на координация между институциите и адекватен обмен на данни.

4. SWOT АНАЛИЗ НА ФАКТОРИТЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПУГМ

Изготвеният SWOT анализ конкретизира аналитичните изводи от актуалното състояние на територията, наличните потенциали за развитие и съществуващите проблеми. Направената взаимообвързана оценка показа вътрешните за територията силни /Strengths/ и слаби /Weaknesses/ страни, както и външните за общината възможности /Opportunities/ и заплахи /Threats/. Резултатите от SWOT-анализа допринасят за коректното определяне на визията и целите на ПУГМ с цел постигане на балансирано и устойчиво териториално и социално-икономическо развитие.

Методът цели да установи:

- ✓ Кои са най-важните силни и слаби страни на община Пловдив, т.е. характеристиките на вътрешната структура.
- ✓ Кой са най-важните възможности и най-сериозните заплахи пред развитието на община Пловдив, т.е. характеристиките на външната среда.
- ✓ Какво е съотношението между силните и слабите страни, от една страна, и възможностите и заплахите, от друга страна.
- ✓ Кои са лостовете на развитие и каква е основата на стратегиите за бъдещо развитие.
  - ***Силни страни.*** Силните страни са ресурс, умение или друго предимство, което притежава община Пловдив в сравнение с други сходни общини и/или региони, средното за страната. Силната страна е отличително качество, което показва кои са сравнителните предимства на региона.
  - ***Слаби страни.*** Слабите страни представляват ограниченията или недостигът на ресурси, умения и способности, които сериозно възпрепятстват развитието на общините от региона. Те характеризират изоставането на разглежданата област в спрямо други общности, с които се правят сравнения, или спрямо поставени изисквания.
  - ***Възможности.*** Те представляват най-благоприятните елементи на външната среда на ниво община.
  - ***Заплахи.*** Това са най-неблагоприятните сегменти на външната среда за изследваната област. Те поставят най-големите бариери пред настоящото или бъдещото (желаното) състояние.
  - ***Матрица на SWOT анализа.*** Тя представлява таблица, която се състои от четири квадранта, в които се подреждат и визуално представят основните характеристики на управлението на отпадъците (вж. схемата по-долу). Обикновено попълването на четирите квадранта обобщава резултатите от аналитичната част на стратегическия документ и изводите и препоръките, направени в края на всеки анализ. При извършване на SWOT анализа могат да се разкрият множество силни и слаби страни, възможности и заплахи. За предпочитане е обаче да се подберат само най-важните от тях, които да попаднат в съответните квадранти на матрицата.



Легенда:

как да се използват силните страни, за да не се пропуснат наличните възможности

как да се използват силните страни за намаляване на заплахите

как да се използват възможностите за неутрализиране на слабите страни

кои слаби страни трябва да се премахнат, за да се намалят заплахите

Резултатите от SWOT-анализа позволяват по-точно формулиране на приоритетите и целите за управлението на отпадъците, както и направата на периодична оценка и предприемането на мерки (дейности) за коригиране.

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Силни страни	**Възможности**
• Централно географско положение в Централна южна България, на изключително важно стратегическо географско положение, в близост до столицата (124 км.), на магистралния път от София за Черно море и в много плодородната Горнотракийска низина. Местоположението осигурява свързаността между град Пловдив и едни от основни урбанистични центрове като София, Бургас, Стара Загора; • На територията на Р България в основната TEN-T мрежа, в района са включени: направленията на коридорите от основната TEN-T мрежа на ЕС: „Ориент /Източно-Средиземноморски" (железопътно и пътно трасе по направленията Видин–София–Кулата и София–Пловдив–Бургас/Свиленград (турска граница), като възли в основната TEN-T мрежа са включени и Летище София, Пристанище Бургас и интермодалните терминали (ИМТ) София, Пловдив, Русе и Г. Оряховица. В разширената мрежа, са включени допълнително пет нови пътни трасета, от които, за развитието на района имат отношение: скоростен път Рила, по направлението „Дупница–Самоков–п.в. Богородица–АМ „Тракия"/АМ „Хемус"; път „Пловдив–Рудозем". Възприетият подход за развитие на TEN-T мрежата формулира „коридорите" като мултимодални направления, които пресичат най-малко две граници и включват, ако е възможно, поне три вида транспорт. • През района на Пловдив преминават два общоевропейски транспортни коридора (ОЕТК):	• Централното положение на град Пловдив спрямо останалите центрове в тази част от страната са предпоставка за засилване на регионалната роля и „тежестта" на община Пловдив; • Достъп до разнообразни инструменти за капитализация на развитието на града - Структурни фондове /чрез програмите/, „Смарт Сити" ТГС, и др.; • Регенерация на индустриалните зони. Пловдив върви по линията: пълно обновяване на транспортната и техническа инфраструктура – изграждане на голяма икономическа зона с няколко индустриални зони в различни направления, което предоставя възможност за възползване от: ✔ изключителното геостратегическо разположение на общината и града – привличане на сериозни български и големи чуждестранни инвеститори и компании, които да развиват своята дейност в зоната – развитие на професионалното обучение, съобразено с нуждите на предприятията в икономическата зона – залагане на корпоративна социална отговорност, чрез различни мероприятия и дейности за нуждите на работещите в предприятията – активна дейност на общинската администрация – обновяване и модернизиране на

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Силни страни	**Възможности**
ОЕТК №4 – Централна Европа – Румъния (Калафат) – Видин – София – Пазарджик– Пловдив – Хасково – Свиленград – Турция (Одрин) – Азия. Коридорът осъществява връзка между Западна Европа и Гърция, като свързва урбанизационни центрове Дрезден/Нюрнберг – Прага - Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Букурещ -Констанца/Крайова – София - Солун/Пловдив - Истанбул. ОЕТК №8 – Албания – Македония (Крива Паланка) – Кюстендил - София – Пазарджик – Пловдив – Стара Загора – Сливен – Бургас – Варна провежда трафика от и за Адриатика, осигурявайки международните потоци между Балканите и Централна и Западна Европа. • Всички основни жп линии на територията на страната са част от TEN-T мрежата. По направлението на коридор „Ориент/Източно – Средиземноморски", железопътното трасе включва отсечките Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница). • Транспортно-комуникационна и функционална обвързаност на община Пловдив с Гърция и Турция, с гранични пунктове осигуряваща достъп до трансевропейски транспортен коридор; • Наличие на достатъчни като териториален обхват индустриални зони, които подлежат на трансформация с оглед постигане на положително развитие; • Успешното развитие на Тракия икономическа зона, която се простира на площ от 10 700 000 м², от които 3 250 000 м² са застроени. Тя обединява шесте индустриални зони в района на	облика на града, съобразно традициите и даденостите му • Възможност за приоритетно инвестиране в централен южен район през следващия програмен период, включително чрез Интегрирани териториални инвестиции; • Стимулиране на малкия и среден бизнес, изграждане на бизнес информационни центрове, участие в програми на национално ниво. • Развитие на общинско предприятие „ЕКОБУС ПЛОВДИВ", което да се използва за облекчаване на трафика като осъществява превоз на голяма част от учениците; • Съобразяване с инфраструктурни проекти /транзитни Рудозем-Ксанти ГКПП/, които могат да окажат влияние и да натоварят трафика към града. Следва да се съобразят възможностите за проектиране на ринг - югоизточната тангента да излиза на автомагистрала „Тракия", а не в Пловдив, с цел пренасочване на транзитния трафик. • Възможности за развитие и надграждане на системата: „Смарт сити". • Възможност за разширяване и развиване на вече изградената велосипедна мрежа. • Възможност за развитие на воден транспорт.

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Силни страни	**Възможности**
Пловдив – индустриално-търговска зона „Марица", индустриална зона „Раковски", промишлено-търговска зона „Куклен" и в начален етап на развитие – парк „Образование и високи технологии" в Пловдив, индустриална зона и високотехнологичен център „Тракия" и Индустриална зона „Калояново". Тракия икономическа зона е публично-частна инициатива, в сътрудничество с местните власти и институции: 9 общини / Пловдив, Асеновград, Калояново, Куклен, Марица, Първомай, Раковски, Родопи, Стамболийски/ и 2 клъстера – „Клъстер проектиране и строителство" и „Клъстер информационни и комуникационни технологии Пловдив". • Основен университетски център в рамките на Южен централен район; • Изключително богато културно наследство в съчетание с наличието на природни дадености са добра основа за развитие на печеливш интегриран туристически продукт; • Сравнително запазен демографски потенциал на града и разрастването му; • Добре развита велосипедна инфраструктура.	

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Слаби страни	**Заплахи**
• Договорите с превозвачите са изготвени до 2028 г. и не могат да се извършват свободно промени в договорените	• Влошаване на демографската обстановка и задълбочаване на негативните демографски тенденции;

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Слаби страни	**Заплахи**
маршрути; • Курсовете са дълги, което води единствено до неспазване на разписанието и неефективни маршрутни линии; • Липса на градски транспорт след 21:30 ч., а събота и неделя до 21:53 ч.; • Дублиране на маршрути в по-голямата си част и липса на преки автобуси между квартали; • Неспазване на автобусните разписания и неспиране на автобусите на спирки; • Няма проследяемост на приходи от продажбата на билети; • Активираните автомати /TVM/ на възловите автобусни спирки в Пловдив, от които жителите и гостите на града могат да закупят едночасов билет не функционират. • Железниците, често в час-пик създават проблеми, когато бариерите падат в целия град. Това блокира движението и допълнително създава големи задръствания; • Недостатъчни паркоместа в централната част на града и неефективно разпределение на Синя зона; • Празни буферни паркинги в началото на града; • Неизползваем Буферен паркинг – Тракия, който може да се използва като обръщало за автобуси или по друг начин; • Всички трасета на МОПТ преминават през ЦГЧ и липсва по-мощна превозна система, която да служи за разпределител	• Линиите на градски транспорт се обслужват от частни превозвачи; • Липса на зарядни станции за електробуси и като цяло за електромобили; • Отварянето на ГКПП Рудозем-Ксанти допълнително би натоварило трафика в града; • Засилва се недостига на шофьори на градски транспорт, шофьорите не изпълняват курсовете си и не спират на всички спирки и показват непрофесионално отношение; • Липса на алтернативен транспорт; • Липса на достатъчно финансови средства за подобряване състоянието на републиканската, общинската пътна мрежа и уличната мрежа на града; • В много от случаите съоръженията на инженерната инфраструктура по трасетата на ПУМ са остарели, намират се в строителство или са само частично реализирани. • Недобро и неефективно усвояване на средствата от предвидените инструменти за обезпечаване на териториалното развитие на общината; • Проблеми в осигуряването на територията на общината с адекватни устройствени документи и планове, включително проблеми по тяхното осъвременяване. • Липсват и основни прекачни пунктове на МГТ, решени

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Слаби страни	**Заплахи**
и около която те да се обединят; • Натоварено движение в промишлени и индустриални зони; • Наличие на диспропорции и проява на проблеми от типа „център-периферия" както по отношение качеството на живот и характеристиките в средата на обитаване, така и по отношение на социално-икономическите характеристики; • Няма създадена процедура за систематично и регулярно събиране, обработване и анализиране на данни за мобилността и търсенето на транспортни услуги. Основната причина е липса на административна структура, която да отговаря за тези дейности. • Много висък дял на пътуванията с градски транспорт – 38% в работни/делнични дни и намалява на 30 % в почивните дни; • Обществения автобусен транспорт се ползва в голяма степен от неактивното население – учащи се и пенсионери – 74 %, с по-ниска степен на образование и доходи и от тези, които са под минималната възраст за водачи на МПС и само 25 % от работещите в работни дни; • Преобладаващата част от пътната мрежа в града е силно амортизирана, а делът на реконструираните улици е незадоволителен. Общинската пътна мрежа и уличната мрежа на града е в лошо състояние; • Липса на бус ленти;	модерно и съвместяващи основните пътникопотоци. • Най-голямата част от придвижванията в град Пловдив се извършват с личен автомобилен транспорт, който формира дял от 45% от всички пътувания. Висока степен на моторизация.

ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ	ВЪНШНИ ФАКТОРИ
Слаби страни	**Заплахи**
• Липсват „зони за успокояване на трафика“ в жилищните зони; • Амортизирана и стара пътна инфраструктура.	

5. ВИЗИЯ НА ПУГМ И КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ

5.1. Въведение

Градската мобилност на Пловдив в контекста на Европейската рамка за градска мобилност

Новата **Европейска рамка за градска мобилност** (COM (2021) 811) аргументира амбициите на общността по отношение на развитието и инвестициите в устойчива и интелигентна градска мобилност като ключов компонент от:

- Общите политики за постигане на здравословна среда на живот и опазване на околната среда;
- Поетите ангажименти и поставени цели за противодействие на климатичните промени и постигане на климатичен неутралитет;
- Трансевропейската транспортна мрежа („първа и последна миля"), който гарантира безпрепятствено и устойчиво движение на хора и стоки.

Системите за мобилност се определят като критичен аспект на социалното включване и качеството на живот на населението, включително, но не само хората със затруднено придвижване.

Мобилността е и един от най-уязвимите елементи на градските екосистеми в ситуация на кризи и бедствия, с което се застрашават и жизненоважни функции на градската среда.

Преходът към безопасна, достъпна, приобщаваща, интелигентна, устойчива и климатично неутрална мобилност е с фокус върху активните, колективни и споделени модели на придвижване, основани на решения с нулеви емисии.

В контекста на съвременните политики при формулирането на визията за градска мобилност на община Пловдив е възприето следното разбиране за **основните аспекти на устойчивост на мобилността** по принцип:

- „Зелена" мобилност – нанася възможно най-малко вреда на околната среда във всичките си компоненти: инфраструктура, подвижен състав, функциониране и управление, поведение на потребителите;
- Надеждност и стабилност – системите за градска мобилност са предвидими и устойчиви на промени, като в същото време развиват и прилагат решения за бъдещите поколения;
- Ефективност – както по отношение на използваните ресурси, така и по отношение на качеството на предлаганите услуги, основано на технологии и иновации;
- Компактност – системите за градска мобилност предлагат решения, основани най-кратки разстояния
- Безопасност – стремежът е към увеличаване на броя на колективните, споделени и активни придвижвания, но при намаляване на броя на инцидентите;

- Справедлива/ достъпна мобилност – достъпни за всички системи за придвижване, които развиват „мобилността като услуга" и осигуряват безпрепятствена, безопасна и ефикасна свързаност.

„ЗЕЛЕНА" мобилност.

Бързият и надежден обществен транспорт, който се предпочита от мнозинството граждани е гръбнакът на „зелената" мобилност. Залага се на поощряването на начин на живот, опазващ околната среда и здравето на хората, което включва и пешеходното и велосипедното движение като част от ежедневието за много от жителите на града. Стимулира се обновяването на автомобилния парк, като електромобилите заемат голяма част от него. Полагат се усилия за редуциране на автомобилния трафик и голяма част от пътуванията с автомобил са споделени. Ограничава се достъпа на автомобили с по-ниски еврокатегории до ЦГЧ.

НАДЕЖДНИ И СТАБИЛНИ системи за градска мобилност

Транспортната система на града трябва да отговори на повишените нужди от мобилност на хората, като предоставя на всички граждани и на бъдещите поколения бързи, надеждни и удобни транспортни връзки до всички части на града и региона. Технологиите и технологичните решения, в дългосрочен план, отговорят на екологичните проблеми, задръстванията, увеличения брой пътникопоток. Тази цел изисква развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града.

ЕФЕКТИВНОСТ на ресурсите и качеството на предлаганите услуги

Целта е възприемането на града като добро място за живеене, инвестиции и развитие на сектори от значение за местната икономика. Наличието на ефективна и иновативна транспортна система е ключов фактор за конкурентоспособността, затова Пловдив трябва да прилага най-новите постижения в областта на градската мобилност. Тази цел поставя ефективното управление на транспортната система и въвеждането на иновативни решения като приоритет в развитието на градската мобилност, основа за развитие на интелигентния град, зелен растеж и икономика.

КОМПАКТНОСТ на градската среда и функционалната територия

Подобряване на транспортната свързаност в и между жилищните квартали, градските паркове и зоните за труд и ЦГЧ прилага принципите на най-кратките разстояния и безпрепятственото придвижване. Основни приоритети на развитието на градската мобилност за обновяването на публичните пространства и преосмислянето на техните функции, контролът и ограничаването на паркирането в общественозначимите зони, намаляването на шумовото и визуално замърсяване.

БЕЗОПАСНИЯТ град

Създаването на условия за активно, колективно и споделено придвижване на територията на града е комбинация от подобряване на инфраструктурата и мерки за намаляване на инцидентите. Безопасността на придвижване е принос за постигане на

един от най-важните аспекти на развитието на града – сигурност и безопасност на градската среда, комфорт на обитаване, общностно самочувствие и принадлежност.

СПРАВЕДЛИВА и ДОСТЪПНА мобилност

Динамиката на градския живот, процесите на урбанизация и търсенето изискват развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града и функционалната територия. Интелигентните и персонализирани услуги за мобилност са важен елемент от утвърждаването на визията за Пловдив като достъпен и приобщаващ град.

Градската мобилност на Пловдив в контекста на стратегическите цели и приоритетни области за развитие на местно и регионално ниво

Четирите специфични цели и политиката на Пловдив разгледани в ПУГМ, са в съответствие със заложените мерки в **Програма за управление на община Пловдив 2019-2023 /ПУОП/**, а именно:

Приоритет 1. Модерен европейски град с качествена инфраструктура, зелена градска среда и умни екологични решения на ПУОП разглежда мерки за подобряване качеството и достъпността на градска среда, както и подобряване достъпа до институциите, градския транспорт, училищата и културните средища за хората в неравностойно положение и за майките с деца. В програмата е посочена и мярка свързана с подобряване състоянието на инфраструктурата за устойчива градска мобилност, чрез изграждане на вътрешно транспортни артерии за решаване на проблеми с трафика (реконструкции, изграждане, доизграждане на инфраструктура). В съответствие със стратегическия документ, във визията на ПУГМ са заложени цели за създаване на условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда, интелигентно управление на мобилността, подобряване на достъпността и интегрираността на услугите за мобилност.

ПУОП предвижда въвеждането на нова организация на движение и паркиране, подобряване на безопасността на движение и мерки за облекчаване на трафика и управление на задръстванията, оптимизиране на транспортната схема, създаване на условия за алтернативни форми на безопасно придвижване на гражданите, мерки за повишаване качеството на атмосферния въздух и понижаване шумовото замърсяване. От своя страна, визията на ПУГМ на гр. Пловдив установява рамката за развитие на модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт, условия и инфраструктура за устойчива и безопасна градска мобилност в подкрепа на подобряване на ключови за устойчивото развитие на града индикатори, включително неговите метрополисни функции.

В *Приоритет 2. Интегрирано регионално развитие, насърчаване на инвестициите, иновациите и модернизацията в интерес на хората"* от ПУОП са заложени мерки за подобряване инфраструктурата за междурегионална свързаност, реконструкция и развитие на железопътна инфраструктура.

Специфичните цели и стратегическата рамка за развитие на градската мобилност на Пловдив, разгледани в ПУГМ, са в съответствие и със стратегическите приоритети и специфични цели на **Интегрираната стратегия за териториално развитие на Южен централен район** (ИТСР-ЮЦР). ИТСР - ЮЦР възприема подход към подобряване на социалната и екологична среда на региона чрез изграждане на екологосъобразна инфраструктура, ориентирана към по-зелена и нисковъглеродна икономика. Целта е постигане на по-балансирано териториално развитие и намаляване на неравенствата на ЮЦР, чрез подобряване на транспортната и цифровата свързаност и достъпност.

На следващо място, визията на ПУГМ съответства на стратегическите цели и приоритетите за развитие на Община Пловдив в периода 2021-2027 г., местните потенциали за развитие и решаването на конкретни проблеми на Общината, посочени в **План за интегрирано развитие на общината** /ПИРО/. Предлаганат визия за градска мобилност е съобразена със заложените цели и по-конкретно *стратегическа цел 1 „Подобряване на жизнената среда - чистотата, поддържане и реновиране на обществените пространства и зелените площи в града, справяне с екологичните предизвикателства пред Общината, прилагане принципите на кръговата икономика и предоставяне на съвременни качествени услуги за населението", Приоритет 1 „Чист, зелен и привлекателен град" Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух.*

Визията на община Пловдив, разработена в настоящия документ, е съобразена с предвидените дейности и инвестиции в компонент интегриран градски транспорт, сред които: изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура и зелена инфраструктура покрай основните булеварди, реконструкция на уличното залесяване (защитно залесяване и/или реконструкция на улично залесяване/зелени клинове); изграждане на мрежа от буферни паркинги и гаражи за оптимизация на автомобилния трафик по линия на ИГТ; доставка на подвижен състав (нови електрически автобуси), ново автобусно депо и инфраструктурата към тях (в т. ч. зарядни станции); интелигентна транспортна система (ИТС); намаляване замърсяването на въздуха и въглеродните емисии чрез въвеждане на зони с ниски емисии и осъществяване на мониторинг и контрол на качеството на атмосферния въздух.

5.2. Визия за устойчива градска мобилност с хоризонт 2032 г.

ПЛОВДИВ – ГРАД НА АКТИВНА, ПРИОБЩАВАЩА И КЛИМАТИЧНО НЕУТРАЛНА МОБИЛНОСТ, ОРИЕНТИРАНА КЪМ ХОРАТА

Моделът на устойчива градска мобилност на Пловдив е интегриран комплекс от инфраструктура, технология на управление и култура на придвижване, които осигуряват здравословни, безопасни и атрактивни условия за живот на населението, среда за развитие на успешни общности и възможности за повишаване конкурентоспособността на местната икономика.

Визията за устойчива градска мобилност на община Пловдив дава посоката, в която следва да се развива транспортната система на града. За постигането на визията, ПУГМ дефинира 4 общи цели, като всяка цел съответства на един от елементите на визията.

5.3. Концепция за развитие на основните направления на ПУГМ

Формирането на приоритетите и последващите специфични цели, мерки и проекти, са основани на направеният обстоен анализ на състоянието на градската мобилност, както и на резултата от SWOT анализа – за възможностите за оптимизиране и подобряване на мобилността на града, както и на препоръките от проведените анкетни проучвания. Идентифицирани са основните проблеми на градската мобилност, с които следва да се справи града, а именно:

- Нарастващ брой на личните автомобили;
- Недостатъчна транспортна инфраструктура, особено за паркиралите автомобили;
- Относително слабо използване на градския транспорт;
- Слаба организация по управлението на допълнителния трафик и липса на координация между основните ползватели на пътната мрежа;
- Средно ниво на пътна безопасност и сигурност, насочено най-вече към уязвимите участници в движението;
- Повишено отделяне на вредни емисии в околната среда и наднормено шумово замърсяване около основните пътни артерии (републикански и общински).

По отношение и конкретно на ИТС са изведени и взети предвид следните обобщени проблеми:

Липса на ИТС инфраструктура на всички пътища от републиканската, градската и общинска мрежа.

- Липса на информационни системи за ползвателите и поддържащите пътни превозни средства.
- Липса на интегрирани (телематични) системи за управление на трафика.
- Липса на интегрирани електронни услуги в обществения градски транспорт.
- Ниско ниво на автоматизация в системите за прилагане на Закона за движение по пътищата и най-вече за определяне на нарушенията.
- Недостатъчен административен капацитет за управление на всички дейности, отнасящи се до градската мобилност и транспортната достъпност на населението до основни и допълнителни услуги.

Въпреки направените констатации в анализа на мобилността по елементи, в специализираните структури на Община Пловдив, се работи целенасочено за реализиране на различни мерки в т.ч. и ИТС инструменти. Те обаче не са достатъчни, за да се справят с нарастващите предизвикателства, които оказват влияние върху текущата транспортна ситуация, а именно - значителното увеличаване на притежаваните автомобили, сериозно затрудненото положение с осигуряване на паркинги в и около града, достъпа на населението на производствените бази и основните услуги, както и за обществената безопасност в т.ч. и на гостите на града.

Предварителният избор на приоритетни за развитие мерки и проекти бе съобразен изцяло с внедрените или в процес на реализиране в Община Пловдив такива, заложени в отделните стратегически документи и изпълнявани по различни програми.

В тази връзка визията за развитие на града е град Пловдив да се трансформира в град на устойчивата мобилност. Това включва налагане на нови мерки за мобилност в града, които да редуцират използването на личното МПС като средство за ежедневно придвижване и заместването му от обществен транспорт и в по-малка степен - от останалите екологични начини – пешеходно и велосипедно, като по този начин се подобри и екологичната обстановка и безопасността на движението в града.

Освен това е идентифицирана необходимост от задълбочаване на диалога и сътрудничеството между публичните органи и останалите дружества, отговорни за пътната инфраструктура по отношение на обмена на данни и информация, за да се ограничат пречките от нормативно естество.

В областта на управлението на трафика, инсталирането на крайпътно оборудване и изпълнението на инфраструктура за наблюдение на трафика и правоприлагане при нарушение на правилата за движение се считат за висок приоритет. В тази област се очаква висок финансов риск, произтичащ от скъпоструващото оборудване за видеонаблюдение, особено оборудването, предоставящо възможности за проследяване на автомобили и правоприлагане. Също така, финансирането на инструменти за

изпълнение на правоприлагане не е гарантирано, тъй като тази дейност не е в отговорностите на общината.

Инструментите в областта на паркирането и автоматичното плащане се класифицират като изключително важни за града. Развитието на системи за управление на паркинг пространството и за уличното паркиране и насоки за паркиране, както и информационните паркинг системи са оценени с висок приоритет, но се очакват големи финансови и технически ограничения при внедряването.

Предвид така направения преглед и анализ на данните за мобилността, свързаността и транспортната инфраструктура на града, Община Пловдив се нуждае от нови специфични цели за управление на тази екосистема. За формирането им, като отправна позиция, са използвани препоръките в Съобщението на комисията до европейския парламент, съвета, европейския икономически и социален комитет и комитета на регионите „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите"[11], както и на Приложението „Концепция за планове за устойчива градска мобилност"[12] към същото Съобщение на Комисията - COM(2013) 913.

В Съобщението е отчетено, че в градовете на Европа живее 70% от населението на ЕС, което поражда трудна и неефикасна мобилност в тях, а оттам и породени огромни разходи[13]. На градските райони също така се пада голям дял - около 23 % от всички емисии на CO_2 от транспорта, затова и за тях се препоръчва за преминаване към нисковъглероден транспорт, което може да бъде постигнато чрез популяризиране на ходенето пеша, използването на велосипеди и обществен транспорт, както и чрез по-бързото пазарно внедряване на превозни средства, задвижвани с алтернативни горива. Броят на смъртните случаи в резултат на пътнотранспортни произшествия (ПТП) също се запазва много висок, като на тези райони се падат 38 % от смъртните случаи в резултат на ПТП. В същото време резултатите от проведено наскоро за целта изследване на Евробарометър[14] показват, че мнозинството от гражданите определят като важни проблеми задръстванията, разходите и отрицателното въздействие върху околната среда и здравето на хората, до които водят моделите на градска мобилност и транспорт, но изразяват песимизъм по отношение на перспективите за подобряване на положението във връзка с трафика в своите градове.

В Съобщението се подчертава, че от решаващо значение за промяната на модела на градска мобилност, е преодоляването на фрагментираните подходи за изграждането на единен пазар на иновационни решения за градска мобилност чрез осигуряване на общи стандарти и спецификации или съвместно въвлагане на поръчки и координирани действия от лицата, отговорни за вземането на решения, и компетентните органи на всички равнища на управление. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората, поради което се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението им по отношение на мобилността.

[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=COM:2013:0913:FIN
[12] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0020.02/DOC_2&format=PDF
[13] Общ размер на разходите във връзка със задръстванията; вж. SEC(2011)358 окончателен
[14] Специално изследване на Евробарометър 406 (2013 г.)

Съществено внимание е отделено на градската логистика, която има огромно значение, за да могат градовете да функционират успешно и да поемат значителен дял от градския трафик като част от регионалните, националните и международните вериги на снабдяване. В тази връзка „градските органи трябва да осигурят необходимата рамка (например места за доставки, регулиране на достъпа, правоприлагане и др.), за да гарантират наличието на пазарна ниша за частни логистични оператори, които да инвестират в нови технологии и решения".

На последно място е обърнато специално внимание на интелигентните технологии и по-специално – на интелигентните транспортни системи като ключов фактор за планирането на градската мобилност и необходимостта от тяхното координирано внедряване в градовете. Освен за оптимизиране на ползването на съществуващата инфраструктура чрез разнообразни средства, ИТС следва да се ползват и за управление на градската логистика, както и за разработване на възможности за съвместимост между градските и междуградските транспортни мрежи, основно чрез създаване на оперативно съвместими мултимодални бази данни, в които да се събира цялата информация за градската мобилност.

Приложението към Съобщението допълва, че „основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници. В плана се разглеждат по-скоро нуждите на „функционираща град" и околните крайградски зони, а не толкова на общинския административен район". Планът трябва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която:

а) е достъпна и отговаря на основните нужди на всички ползватели във връзка с придвижването;

б) балансира и отговаря на различните нужди от услуги за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността;

в) направлява балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове транспорт;

г) отговаря на изискванията за устойчивост, като балансира нуждите от икономическа жизнеспособност, социално равенство, здраве и качество на околната среда;

д) оптимизира ефикасността и ефективността на разходите;

е) подобрява използването на градските пространства и съществуващата транспортна инфраструктура и услуги;

ж) повишава привлекателността на градската среда, качеството на живот и общественото здраве;

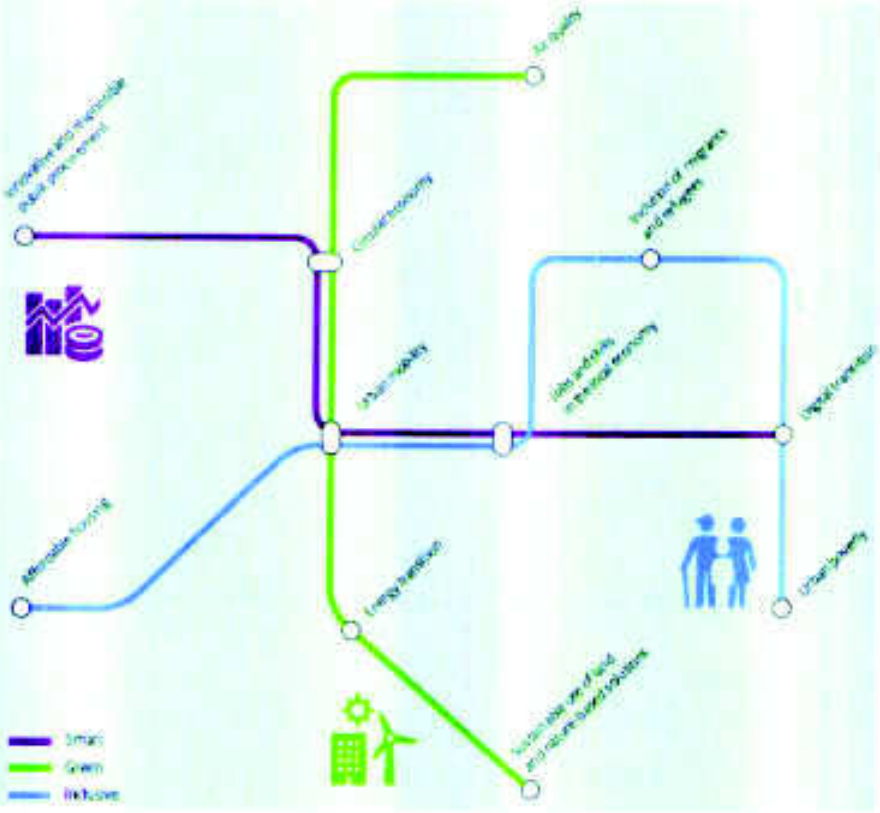
з) подобрява безопасността и сигурността на движението;

и) намалява замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия; и

й) допринася за по-добра цялостна ефективност на трансевропейската транспортна мрежа и на транспортната система на Европа.

Съществено в Приложението е отчитането на отговорностите и ресурсите и необходимостта от ясно разпределение на отговорностите за прилагането на съдържащите се в него политики и мерки, като се определят необходимите ресурси за всеки участник. Необходимо е местният орган да привлече съответните участници - граждани, представители на гражданското общество и икономически субекти в разработването и изпълнението на плана от самото начало и в целия процес, за да се гарантира висока степен на одобрение и подкрепа.

Не на последно място – използвана е и политиката на Европейския съюз, насочена към превръщане на съвременните градове в интелигентни, зелени и приобщаващи такива (Фиг.1)



Фигура 35 – Политика на ЕС „Към интелигентни, зелени и приобщаващи градове"

На база на така направеният обстоен анализ на данните и състоянието на общинската територия в транспортно отношение, са изведени следните **стратегически цели**, които са залегнали в Плана за устойчива градска мобилност на Пловдив:

5.4. Цели на ПУГМ

СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда *(зелен и привлекателен град)*

Един от основните проблеми на града са високите нива на вредни емисии и високите нива на шумово замърсяване в града. Една от причините за това е автомобилния трафик, големия брой стари автомобили, включително голям брой дизелови автомобили. Същевременно на глобално ниво емисиите на парникови газове непрекъснато нарастват и са основният причинител на климатичните промени. Непрекъснатото излагане на високи концентрации вредни емисии влияе отрицателно на здравето на хората в районите с висок трафик.

Тази цел е в подкрепа на осигуряването на здравословна и чиста околна среда за гражданите и гостите на града за превръщането на Пловдив в **Зелен град**. Развитие на транспортната система до 2032 г. може да допринесе за подобряването на въздуха и околната среда в Пловдив. Тази цел си поставя задачата да подобри транспортната система на града чрез постигане на устойчива и здравословна мобилност. Развитието на отделни части от транспортната система може да допринесе за подобряването на въздуха и околната среда в града като ще бъдат заложени няколко приоритетни области:

- Обновяване и повишаване на екологичността на автомобилния парк;
- Споделени пространства с трафика;
- Решения за Demand responsive transport;
- Стратегии за управление на търсенето /ограничения за достъп, екологични зони, въвеждане на различни инструменти за ограничаване на трафика/.

Тази цел освен това залага и развитие на Пловдив като привлекателен град и спомага за превръщането за жителите и посетителите си. ПУГМ ще допринесе за подобряване на привлекателността на града, чрез различни мерки, сред които:

- Стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение; Същите са доста добре развити, но тяхното подобряване продължава да се поставя за цел в града;
- Стимулиране развитието и използването на екологичен масов обществен транспорт, като електробуси и железопътен транспорт. Следва да се заложат постигане на критериите за бързина, надеждност, сигурност, добро покритие на маршрутите, чистота и удобство;
- Стимулиране на закупуването и използването на електрически превозни средства, ускорено изграждане на зарядна инфраструктура - обществени и частни зарядни станции, функциониращи на територията на целия град;
- Намаляване на използването на личните автомобили, стимулиране на споделената мобилност;

През 2032 г. транспортната система в Пловдив следва да е базирана главно на екологични и здравословни форми на мобилност. Целта е обществеият транспорт да е бърз и надежден, а пешеходното и велосипедното движение да са част от ежедневието за много от жителите на града. Автомобилният трафик да е силно редуциран и голяма част от пътуванията с автомобил да са споделени.

В централната градска част автомобилното движение следва да е силно ограничено за сметка на взаимно обвързани пешеходни зони и споделени улици с приоритет на пешеходното и велосипедното движение. С първата заложена стратегическа цел се предвиждат няколко приоритетни области на действие, а именно: Стратегии за успокояване на трафика и споделено движение; Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства: Условия за „зелено" придвижване: Решения за Demand responsive transport (обществен транспорт по заявка); Интегрирано градско планиране.

За постигане на заложените цели, в Плана за действие са поставени за реализиране различни проекти, концепцията се постига, чрез прилагането на следните подходи и мерки:

- ✓ Ускорено довършване и изграждане на предвидените рингови трасета в структурата на уличната мрежа;
- ✓ Ограничаване на скоростта на движение в централната градска част, чрез увеличаване на транспортно-успокоената зона 30 км/ч; накъсване на автомобилното движение през центъра със светофари, пешеходни преминавания, легнали полицаи и др.;
- ✓ Увеличаване на пешеходните зони и зоните за споделено движение в историческия център на града.;
- ✓ Намаляване на паркирането и трансформация на улици в ЦГЧ на Пловдив;
- ✓ Въвеждане на система от пешеходни пространства, споделени улици и зони с ограничение на скоростта до 30 км/ч в големите жилищни квартали;
- ✓ Подобряване на пешеходната достъпност до градските паркове.

Велосипедното движение е изключително важно за постигане на визията и целите на ПУГМ. Развитието на велосипедното движение се определя в голяма степен от осигуряване на мрежа от удобни, безопасни и взаимно обвързани трасета.

Съществуващите велосипедни алеи и трасета в Пловдив не са добре обвързани. Необходимо е тяхното обвързване и интегриране в мрежа, което да позволи комфортно и безопасно велосипедно придвижване на цялата територия на града. Основен приоритет за постигане на целите е: Довършване и изграждане на главната велосипедна мрежа на територията на град Пловдив; Довършване и изграждане на довеждаща велосипедна мрежа.

На следващо място, електрическите превозни средства имат положително въздействие върху преодоляване на проблеми като замърсяването на въздуха и шума в градска среда. Те са подходящи за използване в градовете поради гъстата транспортна мрежа, малките разстояния, интензивния трафик и наличната зарядна инфраструктура.

Изграждането на зарядни станции на територията на община Пловдив е сериозно предизвикателство, тъй като капацитета на трафопостовете в градска среда е изчерпан заради застрояването. Необходимо е този проблем да бъде преодолян със съвместни усилия на общината и електроразпределителното дружество. Необходимо е да се въведат подходящи финансови стимули и административни мерки, включително стимули за разполагане на адекватна инфраструктура за зареждане, която е съизмерима с нуждите. От 2016 г. се прилага пилотна схема за закупуване на електрически и хибридни превозни средства в публичната администрация. В съответствие с „ Интегриран енергиен и климатичен план на Република България " за периода 2021 – 2030 г. се предвижда увеличаване на дела на електрическите и хибридните моторни превозни средства и разширяване на инфраструктурата на зарядните станции за електрически и хибридни превозни средства в градските райони. Използването на споделени велосипеди и споделени тротинетки също би могло да допринесе за развитие на „зеленото" придвижване в града.

Изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС в община Пловдив.

За развитието на бърза зарядна инфраструктура е необходимо да бъде разработен модел (за вид, места за разполагане и т.н.) в съвместно сътрудничество между общината, енергийния доставчик и частния сектор. Подходящи места в кварталите и около големите търговски обекти ще бъдат добра възможност предвид достъпността и широкия обхват на потенциални ползватели за цялостно или частично бързо зареждане.

Със създаването на нормативна база, в която да се регламентира възможността определена структура/звено в общината да отговаря за разрешителния режим за поставяне и експлоатация на зарядната инфраструктура, би се оптимизирал процесът за последваща организация, управление и контрол на изградената мрежа от зарядни станции в публични пространства. За целта е необходимо и разработването на софтуер, който да свързва всички оператори (общински и/или частни) на зарядна инфраструктура в онлайн платформа, предоставяйки данни на всички заинтересовани лица информация относно:

- ✓ географско местоположение на зарядните станции;
- ✓ мощност на зарядната станция;
- ✓ тип на зарядната станция;
- ✓ тип на конектора;
- ✓ информация в реално време за режима на зарядната колонка (дали зарядната станция е свободна/заета);
- ✓ цена на услугата;
- ✓ възможности за плащане на услугата.

Проектът за зарядни станции включва изграждане на 50 бр. зарядни станции.

Изграждане на мрежа от бързо зарядни станции за ЕПС на територията на града – в публични имоти, обществени сгради, районни администрации, на входовете/изходите на основните пътни артерии в града и в близост до главните републикански пътища, около големите търговски обекти и т.н.

Популяризирането на ЕПС може да стане чрез създаване на мобилно приложение за електромобилност с полезна информация, карта на зарядните станции, услуги и др.

Данните за КАВ се анализират в различни годишни доклади както от държавните институции (ИАОС, РИОСВ), така и от община Пловдив (в програмата за КАВ). Като източник на замърсяване делът на транспорта не е определен достатъчно точно поради факта, че липсват данни за наличие на катализатори в автомобилите. Общата тенденция е, че превишения на средногодишната норма (СГН) има в 2 на брой пунктове - автоматични измервателни станции /Каменица и Тракия/, през последните години само на ФПЧ10. Средногодишна норма за опазване на човешкото здраве за една календарна година е 40 mg/m3, среднодеионощната норма (СДН) за опазване на човешкото здраве за показател ФПЧ10 е 50 mg/m3 и не трябва да бъде превишавана повече от 35 пъти в рамките на една календарна година.

Регистрираните нива и превишенията на установените норми по показатели ФПЧ10 като атмосферен замърсител са за период -2020-2022г. от предоставената ни информация от АИС е видно че, за 2020 г. СГН е превишена 52 пъти, а СДН – 84 пъти; 2021 г. СГН е превишена 47 пъти, а СДН – 84 пъти; 2022 г. СГН е превишена 39 пъти, а СДН – 74 пъти.

Решаването на проблема със замърсяването на въздуха изисква комплексен подход в множество направления и активното участие на гражданите, които всъщност се явяват основните заинтересовани страни в ролята си едновременно на замърсители и подложени на ефектите от това замърсяване. Информирането на гражданите за източниците на замърсяване, ефекта върху здравето им от експозицията им на различните замърсители и представянето на жизнения цикъл на всеки замърсител е подходът, който трябва да се следва. Невъвличането на гражданите ще доведе до невъзможност за предприемане на непопулярни мерки и забавяне на решаването на този толкова сериозен проблем. В тази връзка, ключови проблеми за Пловдив са - високата степен на моторизация използване на лични автомобили, стар и не екологичен автопарк, липса на инфраструктура за ползване на екологични превозни средства.

От друга страна продължително излагане на високи нива на шум влияе отрицателно върху здравето на хората, като понижава тяхната способност за концентрация, предизвиква главоболие, стрес, умора, нарушава нормалните процеси на почивка и отдих, нарушава съня и намалява производителността на труда.

Акустичната среда на община Пловдив, се формира основно от автомобилния трафик. Измерванията на шума на територията на общината показват утежнена акустична обстановка в града и трайно шумово замърсяване във всички зони с изключение на тези за обществен и индивидуален отдих, в крайни части на града.

Източниците на замърсяване са много, но като основен може да се посочи пътния трафик:

- ✓ Висока интензивност на пътния трафик. Постоянно нарастване на броя на МПС при съществуващата улична и пътна мрежа, които не са променяни;
- ✓ Движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията за скорост (особено по най-шумните трасета – основните булеварди и отсечки);

- ✓ Недостатъчният брой обособени зони за паркиране, задръстват градската среда;
- ✓ Транзитното движение преминава през територията на града, натоварва и без това натовареното улично движение;
- ✓ Липса на нормативно подсигурена база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства;
- ✓ Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редукция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади.

СЦ 2: Капацитет за управление на мобилността *(интелигентен град)*

Възприемането на Пловдив като добро място за живеене, инвестиране и посещение е жизненоважно за местната икономика. Наличието на ефективна и иновативна транспортна система е ключов фактор за конкурентоспособността на един град. Пловдив е най-привлекателното място за чуждестранните инвеститори в България. За да запази и увеличи своята роля, градът трябва да прилага най-новите постижения в областта на градската мобилност. С интелигентни транспортни системи може да се управлява трафикът, да се разрешат проблеми на градския транспорт като задръствания, паркиране, произшествия и аварийни ситуации, мониторинг на въздействията върху околната среда. Тяхното въвеждане създава условия за оптимална транспортна мобилност, поемаща и управляваща различните потоци.
Тази цел поставя ефективното управление на транспортната система и въвеждането на иновативни решения като приоритет за развитието на градската мобилност и спомага за развитието на Пловдив като **интелигентен град**.

В краткосрочен план, общината следва да внедри широк асортимент от ИТС системи и да създаде институционален и оперативен модел за постигане на по-голяма степен на интеграция на данни, системи и обслужване. По такъв начин градът ще постигне пълно и единно управление в транспортно отношение и ще позволи реализирането на заложените проекти в дългосрочен план. Това ще позволи дигитализация на всички дейности по контрол на движението, агрегиране данните за всички участници в движението и от отделните институции, което да осигури управление чрез моделиране и предоставяне на по-широк набор от електронни услуги.

Събраната информация от различни източници, освен за използване като инструмент за управление на мобилността, следва да се предостави за ползване от обществеността чрез подходящите методи, за да може всеки участник да планира своето пътуване, време, маршрут, цена и т.н. Предложените по-долу мерки са разделени условно в два периода - краткосрочен (2023 - 2026 г.) и средносрочен – 2027 - 2032 г. Разделянето им се налага най-вече поради факта, че предложените мерки и проекти в краткосрочен план имат по-скоро организационен характер за определяне на условията и параметрите за реализиране на същинските мерки в средносрочния период от една страна, а от друга – ключови инфраструктурни проекти от развитието на града са в процес на реализация, с изпълнението на които ще настъпят промени в общата мобилност, подвижност и транспортна достъпност до основните услуги на населението и гостите на града. В допълнение, в ход е и обществена поръчка за избор на изпълнител за таксуваща система в обществения градски транспорт и съпътстващи дейности по

управление на паркирането. В тази връзка идентични мерки и проекти в ПУГМ не са предлагани, но са предлагани допълващи такива. Не на последно място – реализирането на всички мерки е свързано с прилагането на обширна комуникационна кампания, с възприемане на предложените промени и с промяна в нагласите на начина на придвижване на населението. Следва да се има предвид, че предложените мерки и проекти са основани на констатираните проблеми и решението им включва редица организационни промени, промени на нормативната уредба, въвеждане на стандарти и нови информационни системи, което представлява сериозно предизвикателство пред общинската управа, жителите и гостите на града, за превръщането на град Пловдив в Зелен град (Green city) и в Умен град (Smart city).

ПУГМ може да допринесе за ефективността на транспортната система и нейното развитие чрез залагане на следните приоритетни области:

- ✓ **Надграждане на системите за интелигентно управление на обществения транспорт и трафика** - включително комуникационна свързаност и надграждане на светофарно регулирани кръстовища, видеонаблюдение;
- ✓ **Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността** - чрез създаване на единен център за управление, вкл. обмен на данни и създаване на регистри, осигуряване на информационни услуги;
- ✓ **Подобряване на капацитета за управление** - посредством създаване на специализирана структура за управление на градската мобилност и безопасност;
- ✓ **Мобилността като услуга** - чрез създаване на платформа, която предлага достъп до транспортни услуги, информация и решения за транспорт;
- ✓ **Иновативни решения за мобилност** - чрез насърчаване на сътрудничеството за иновативна и приобщаваща градска мобилност, въвличане на заинтересованите страни и формиране на стратегически партньорства за разработване на внедряване на иновативни решения за градска мобилност.

СЦ 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност *(безопасен и достъпен град)*

Тази цел изисква развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града, като по този начин спомага за развитието на Пловдив като достъпен град. ПУГМ може да допринесе за подобряване на достъпността и интегрираността на транспортната система на града чрез:

- ✓ Подобряване на интермодалността чрез изграждане на нови интермодални центрове;
- ✓ Трансформиране на улици –изграждане на велоалеи и увеличаване на тротоарите, ограничаване на паркирането в ъглите на кръстовищата и цялостното подобряване на паркирането;

- ✓ Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци – паркирали автомобили, колчета, саксии, стълбове, кофи за боклук и др.

Целта е в съответствие с общите политики за постигане на здравословна среда на живот и опазване на околната среда по смисъла на Европейска рамка за градска мобилност (COM (2021) 811) в частта относно основните аспекти за справедлива/ достъпна мобилност и за безопасност. Целта съответства на заложените мерки в Приоритет 1. Модерен европейски град с качествена инфраструктура, зелена градска среда и умни екологични решения от Програма за управление на община Пловдив 2019-2023 /ПУОП/, а именно, свързани с подобряване състоянието на инфраструктурата за устойчива градска мобилност, чрез изграждане на вътрешно транспортни артерии за решаване на проблеми с трафика (реконструкции, изграждане, доизграждане на инфраструктура), съответно за въвеждането на нова организация на движение и паркиране, подобряване на безопасността на движение и мерки за облекчаване на трафика и управление на задръстванията, оптимизиране на транспортната схема, създаване на условия за алтернативни форми на безопасно придвижване на гражданите.

Целта е в съответствие със стратегическа цел 1 „Подобряване на жизнената среда - чистотата, поддържане и реновиране на обществените пространства и зелените площи в града, справяне с екологичните предизвикателства пред Общината, прилагане принципите на кръговата икономика и предоставяне на съвременни качествени услуги за населението" от плана за интегрирано развитие на общината /ПИРО, където в компонент интегриран градски транспорт е предвидено изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура, изграждане на мрежа от буферни паркинги и гаражи за оптимизация на автомобилния трафик по линия на ИГТ; доставка на подвижен състав (нови електрически автобуси), ново автобусно депо и инфраструктурата към тях (в т.ч. зарядни станции);

Целеполагането е осъществено с оглед констатациите от анализа на текущото състояние и идентифицираните проблеми в целената област на интервенция, а именно неефективен обществен транспорт, в това число и като самостоятелно дефинирани проблеми неспазване на разписанията, ниска честота на някои линии, неефективна транспортна схема, неефикасен начин на таксуване, липса на достатъчно информация в реално време, амортизирана или липсваща инфраструктура, липсват подходящи обособени места за зареждане на електробуси, амортизиран подвижен състав, и липса на удобна транспортна услуга за ученици.

Цели се също така да се отговори на констатациите свързани със идентифицираните слаби места и заплахи, посочени тук, неизчерпателно изброени, а именно много ниския дял на пътуванията с градски транспорт, използването на обществения транспорт в голяма степен от неактивното население – учащи се и пенсионери и само от 25 % от работещите в работни дни, неефикасните трасета на МОПТ, дублирането на маршрути и дългите курсове, липсата на градски транспорт след 21:30 ч. в общия случай; липсата на проследяемост на приходи от продажбата на билети и неефективно разпределение на Синя зона; високата степен на моторизация и липсата на основни прекачни пунктове на СМГТ, решени модерно и съвместяващи основните пътникопотоци.

Не на последно място, съобразява се че основните причини за пътнотранспортните произшествия са повишения трафик, натовареността на уличната мрежа и неефективната организация на движение. Усещането за липса на безопасност и липсата на обособени за това пространства пречи за нарастването на дела на избралите да се придвижват пеша или с велосипед. Безопасността е свързана също така с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и др.Изпълнението на тази цел ще спомогне за увеличаване на увереността и комфорта на всички участници и ще спомогне за превръщането на Пловдив в безопасен град. ПУГМ може да допринесе за безопасността и сигурността на транспортната система чрез залагане на следните приоритетни области:

С третата заложена стратегическа цел се предвиждат няколко приоритетни области на действие, а именно: Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови); Достъпен, ресурсно ефективен и надежден обществен транспорт (електрификация); Интермодални решения; Интегрирани тарифни политики; Мерки за управление на паркирането

1.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови).

Оценява се необходимостта и важността на подобряване на тази инфраструктура, като за всеки от елементите поотделно:

- ✓ Спирки: Спирките за обществен транспорт трябва да бъдат удобни и безопасни за пътниците. Те трябва да имат добра осветеност, удобни седалки, информационни табели за разписания на автобусите, и други превозни средства. В същото време, спирките трябва да са достъпни за хора с увреждания и да имат подходящи платформи за качване и слизане.
- ✓ Инфраструктура: Инфраструктурата за обществен транспорт трябва да бъде съобразена с конкретните нужди на града. Това може да включва изграждане на специални пътища за автобуси, градска железница и велосипеди. Добра инфраструктура за обществен транспорт може да намали броя на автомобилите на пътя и да намали трафика, като по този начин се намалява и замърсяването в градската среда.
- ✓ Трасета: Трасетата на градския транспорт трябва да бъдат оптимизирани за по-бързо, безопасно и ефективно пътуване. Те трябва да имат добра сигнализация и предупреждения за пътниците, особено по места с голям трафик. Трасетата трябва да бъдат обновявани редовно, за да се предотвратят аварии и за да се поддържа градската мобилност.
- ✓ Мултимодални/интермодални острови: Мултимодалните / интермодалните острови са места в градската среда, където се осигурява съчетаване на различни видове транспорт за по-ефективна и удобна градска мобилност. Те представляват възможност за пътниците да преминават от един вид транспорт към друг, като могат да включват автобусни спирки, железопътни гари, летища и други транспортни възли. Мултимодалните / интермодалните острови могат да играят важна роля в подобряването на градската мобилност и в намаляването на трафика в градската среда, като насърчават хората да използват обществен

транспорт вместо лични автомобили. Те са инструмент за постигане на по-устойчив и екологично чист градски транспорт.

- ✓ Интермодални решения. Чрез интермодалните решения ще се осигури възможност за комбиниране на различни видове транспортни средства, съответно ще се подобри ефективността и удобството на пътуванията в градската среда. Тези решения имат за цел да предоставят на гражданите възможността да избират от различни видове транспорт, които най-добре отговарят на техните нужди и да улесняват преминаването от един вид транспорт към друг. Предпоставя се интегрирането на автобусни, маршрути, за да се предостави на пътниците по-широк избор от опции за пътуване, в това число и чрез системи за споделяне на коли и велосипеди, които могат да бъдат комбинирани с обществен транспорт за по-бързо и удобно преминаване през града. Интермодалните решения за градска мобилност водят до намаляване на трафика и замърсяването в градската среда, улесняват движението на хора и стоки и намаляват времето за пътуване, както и могат да намалят разходите за транспортиране и да увеличат ефективността на градския транспорт.

2. **Достъпен, ресурсно ефективен и надежден обществен транспорт** (електрификация). Една от основните мерки за постигане на този цел е електрификацията на обществения транспорт. Електрификацията включва прехода от дизелови на електрически превозни средства като автобуси, както и инсталиране на зарядни станции за електрически автомобили и велосипеди. Естествено следствие е намаляване на замърсяването на въздуха и шума, по-ефективен градския транспорт и по-добър достъп до обществен транспорт. Освен електрификацията, други мерки за подобряване на обществения транспорт могат да включват оптимизиране на маршрутите на транспортните средства, управление на трафика, инвестиране в модерна технология и по-добро обучение на водачите.

Ресурсно ефективният и надежден обществен транспорт ще допринесе за намаляване на замърсяването на въздуха и трафика, съответно по-добро качество на живот в града и устойчивост .

3. **Интегрирани тарифни политики**. Интегрираните тарифни политики за градска мобилност са мерки, които имат за цел да улеснят пътуването на гражданите в градовете, като предоставят интегрирана система за плащания и тарифи за различните видове транспортни средства, които се използват в градския транспорт. Такива интегрирани тарифни политики могат да включват единна карта или мобилно приложение, които позволяват на пътниците да пътуват с различни видове транспортни средства с една и съща карта или приложение, като автобуси, градска железница, електрически превозни средства и т.н. Освен това, в интегрираните тарифни политики на град Пловдив отново могат да включват и специални тарифни облекчения за различни групи от пътници, като например студенти, пенсионери, хора с увреждания и други. Предимствата на интегрираните тарифни политики за градска мобилност включват улесняване на достъпа до градския транспорт, намаляване на разходите за транспортиране и подобряване на ефективността на транспортната мрежа. Те могат да доведат и до по-добро използване на различните видове транспортни средства в градския транспорт, което може да намали замърсяването.

4. Мерки за управление на паркирането. Управлението на паркирането е ключ към управлението на градската мобилност. Управлението на местата за паркиране означава управление на потребността от леки коли в града и на задръстванията. Обикновено управлението на паркирането не изисква големи инвестиции, като нови пътища или допълнителен обществен транспорт, и, следователно, може да бъде реализирано в относително кратки срокове. Управлението на паркирането много по-приемливо за широката общественост, отколкото новите начини за управление на ползването на колите, каквито са схемите за таксуване при задръствания. Предвидени са мерки посредством които ще се управлява паркирането в града, и които включват проекти за:

- ✓ Промяна на обхвата на зоните за паркиране, актуализиране на нормативната уредба и промяна на условията за паркиране за живущите и ползващи услугата „Служебен абонамент"
- ✓ Осъществяване на строг контрол на издаваните преференциални карти на лицата в неравностойно положение
- ✓ Създаване на система за отчитане на заетостта на Синя зона и монтаж на указателни табели (тип VMS) за насочване на водачите към възможните (наличии и свободни) места за паркиране вкл. в паркингите и гаражите на територията на града
- ✓ Добавяне на нови начини за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение, със специализиран автомобил, оборудван с камери, със специализиран велосипед (лятно време)
- ✓ Въвеждане на единна система за управление на паркирането във всички общински паркинги– Въвеждане на система „Паркирай и Пътувай" и интегрирането й със системите за управлението на паркирането на територията на града (в паркингите и чрез SMS)

5. **Подобряване на условията за безопасно придвижване.**

В контекста на пътната безопасност специално внимание трябва да бъде отделено на специфичните проблеми, които движението в гъстонаселени урбанизирани територии поражда. Спазването на стандартите за пътна безопасност са индикатор за развитието и зрелостта на обществото. Пътната безопасност се отразява на благосъстоянието и качеството на живот. Основните фактори на пътната безопасност са:

- ✓ Регулаторна рамка
- ✓ Поведение на участниците в движението
- ✓ Контрол
- ✓ Пътна инфраструктура
- ✓ Автомобилен парк
- ✓ Организация на спешната и неотложна помощ.

Пътната безопасност в градска среда засяга всички участници в движението. При това съобразяване, в контекста на направения анализ на съществуващата ситуация е преценено за необходимо:

- ✓ Велосипедните трасета да са отделени от автомобилния трафик, достатъчно широки и да не създават допълнителна заплаха за велосипедистите. При

невъзможност да се изгради самостоятелно трасе да се подходи със споделени трасета, които да бъдат сигнализирани със съответните знаци;

- ✓ Безопасността е свързана с габаритите на кръстовищата и организацията на движение. В бъдещи реконструкции на кръстовищата да се предвижда успоредно изграждане на велотрасетата или въвеждане на споделено използване на същите. За подобряване на безопасността и удобството на велосипедното движение са необходими промени в градския дизайн и организацията на движение в натоварени улици и кръстовища – геометрично оформяне на кръстовищата, осигуряване на видимост за велосипедистите в кръстовищата, оформяне на подходите към кръстовищата, продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовищата и др.
- ✓ Да се избягва изграждането на велосипедни трасета през най-натоварените транспортни артерии на града, а успоредно на тях в по-спокойна и безопасна среда;
- ✓ В центъра на града и жилищни зони с тесни улици да се въведе успокоен трафик (зони 30 км/ч). По този начин велосипедисти и движение може да бъде споделено с автомобилно движение;
- ✓ Да се избягва изграждане на велотрасета върху тротоарната мрежа. Велосипедното и пешеходно придвижване е препоръчително да не се конкурират за използване на територията;
- ✓ Рекреационните велосипедни трасета сформират специфична мрежа в градските паркове и околоградския район. Велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм, като може да бъде споделен с пешеходци. Велосипедно трасе е обособено пространство за велосипедисти и по възможност да преминава само в периферията на парковете. Ако велосипедно трасе пресича парк, е необходимо то да бъде разделено от пешеходното движение и отчетливо обозначено;

Важно е да се създаде и прилага определен стандарт за сигнализация и маркировка на трасетата, който да се прилага навсякъде, тъй като това създава разпознаваемост и фактор за сигурност и удобство.

Съответно, част от мерките, които ще се предприемат за реализирането им са чрез:

- ✓ Изграждане на пешеходни надлези и подлези;
- ✓ Осветеност и повдигане на пешеходни пътеки;
- ✓ Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди;
- ✓ Разширяване на системата за видеонаблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- ✓ Увеличаване на транспортно-успокоената зона в централната градска част и въвеждането и в големите жилищни квартали;
- ✓ Обезопасяване на велосипедното движение и отделяне от автомобилното и пешеходно движение и приемане на стандарт за проектиране на велосипедна инфраструктура, отразяващ най-добрите световни практики по отношение на удобството и безопасността на велосипедното движение;
- ✓ Въвеждане на стандарти за градски дизайн и градска среда, ориентирани към пешеходците и велосипедистите;

СЦ 4: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив *(достъпен град)*

Пловдив е изключително динамичен град, в който се обособяват нови зони за живеене, бизнес, обслужване, туристически пътувания и икономически зони. Ежедневните нужди от мобилност на хората и специално работещите стават все по-големи поради повишената динамика на съвременния живот, необходимостта от балансиране между работа, свободно време, семейство и голямото разнообразие от социални роли и контакти. Транспортната система на града трябва да отговори на повишените нужди от мобилност на хората, като предостави на всички граждани и гости на Пловдив кратки, бързи и удобни транспортни връзки до всички части на града и региона.
Тази цел изисква развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града, като по този начин спомага за развитието на Пловдив като достъпен град.

Целта е в съответствие с общите политики за постигане на здравословна среда на живот и опазване на околната среда по смисъла на Европейска рамка за градска мобилност (COM (2021) 811) в частта относно основните аспекти за справедлива/ достъпна мобилност, в това число за „Зелена" мобилност и за безопасност. Целта съответства на на Интегрираната стратегия за териториално развитие на Южен централен район (ИТСР-ЮЦР). ИТСР - ЮЦР по отношение на заложената специфична цел за подобряване на социалната и екологична среда на региона чрез изграждане на екологосъобразна инфраструктура, ориентирана към по-зелена и нисковъглеродна икономика. Съответства също на заложените мерки в Приоритет 1. Модерен европейски град с качествена инфраструктура, зелена градска среда и умни екологични решения от Програма за управление на община Пловдив 2019-2023 /ПУОП/. Целта е в синхрон със стратегическа цел 1 „Подобряване на жизнената среда - чистотата, поддържане и реновиране на обществените пространства и зелените площи в града, справяне с екологичните предизвикателства пред Общината, прилагане принципите на кръговата икономика и предоставяне на съвременни качествени услуги за населението" от плана за интегрирано развитие на общината /ПИРО/);

Целеполагането е осъществено с оглед констатациите от анализа на текущото състояние и идентифицираните проблеми в целената област на интервенция, като от една страна са съобразени силните страни и възможности дефинирани в SWOT анализа, а именно регенерацията на индустриалните зони и изключителното геостратегическо разположение на общината и града, което му дава възможност за привличане на сериозни български и големи чуждестранни инвеститори и компании, които да развиват своята дейност в зоната . В допълнение, обстоятелството че гр. Пловдив е основен университетски център в рамките на Южен централен район. И не на последно място изключително богато културно наследство в съчетание с наличието на природни дадености , които са добра основа за развитие на печеливш интегриран туристически продукт. В този смисъл, целта и мерките заложени с нея обуславят възходяща тенденция по отношение на развитието на така дефинираните възможности и силни страни.

От друга страна, целта е идентифицирана и за решаването на проблемите с трафика, особено транзитния трафик при съобразяване на конкретно изведените слаби страни и заплахи, а именно амортизирана и стара пътна инфраструктура, проблеми със задръстванията, в това число и създавани чрез железниците, както и потенциалната заплаха за увеличаване на транзитния трафик при отварянето на ГКПП Рудозем-Ксанти

ПУГМ може да допринесе за подобряване на достъпността и интегрираността на транспортната система на града, поради което са заложени и следните приоритетни области:

- ✓ Решения за подобряване на функционалните връзки на гр. Пловдив с останалите населени места :
- ✓ Връзка с икономическите зони:
- ✓ Извеждане на транзитен трафик:
- ✓ Туристически пътувания и градска логистика. Архитектурно историческо наследство в контекста на градските пътувания.

С четвъртата заложена стратегическа цел се предвиждат конкретни мерки, както следва

1. ***Оптимизация на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини.***

Мярката ще допринесе за добре планирано и устойчиво развитие на транспортната инфраструктура и организация на транспортните мрежи по отношение на различни видове транспорт: пътен, воден, въздушен и железопътен. Крайният резултат трябва да е оптимизиране на транспортната свързаност на целия регион, както и подобряване на съвместните действия със съседните общини при формирането на транспортни политики и при вземането на решения за инвестиции Мярката ще се реализира посредством дейности, свързани с подобряване на транспортната схема в рамките на функционалната територия, чрез въвеждане на гъвкави транспортни разписания за подобряване на транспортното обслужване по установени линии на обществения транспорт и въвеждане на интегрирани транспортни решения за междуселищния и градски обществен транспорт (автобусен и ж. п.) - синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база зониране.

2. ***Подобряване на връзките на града и общината с икономическите зони***

Мярката е свързана с разбирането че в средносрочен и дългосрочен план, целите за постигане на конкурентоспособна икономика са в приоритетна степен свързани с развитието на индустрията. Създаването и поддържането на индустриализирана икономика е от ключово значение за развитието на Общината. Мярката ще се реализира чрез разработване и изпълнение на съвместни стратегии за осигуряване на гъвкави транспортни услуги с работодатели и икономически оператори от ТИЗ, както и чрез разработване и въвеждане на специфичен модел на тарифна политика, стимулиращ използването на обществен транспорт с цел пътуване за работа.

3. *Извеждане на транзитния трафик.*

Трафикът е един от основните източници на фини прахови частици, виновни за замърсяването на въздуха, от друга страна транзитният трафик е една от основните причини за задръствания в града затова следва да се работи в посока да се извежда транзитния трафик извън града. Мярката следва да се реализира чрез инвестиционни дейности, в това число и чрез проекти, изпълнявани от други компетентни институции. По-специално, за да се изведе транзитния трафик следва да се разшири Околовръстен път – Пловдив, да се реконструира и разшири на бул. „Голямоконарско шосе" в обхвата на Община Пловдив, ул. „Рогошко шосе" в обхвата от Мост „Адата" до землищна граница на град Пловдив. Следва да се изпълняват и административни по своя характер дейности, като мерки за ограничаване на достъпа на тежко-товарен трафик в централната градска част на Пловдив, в това число чрез промяна на местна нормативна уредба и въвеждане на организационни регулации.

4. *Подобряване на капацитета за планиране на гъвкави и иновативни решения за градска логистика.*

По този начин, ще се подпомогне бъдещия избор на най-съгласуваните проекти на местно равнище и за обединяването им във всеобхватна и многомащабна визия и политики, с които да се поддържа и развива градската логистика. Мярката е възможно да се реализира чрез административни по своя характер дейности, като актуализация на местната нормативна база за регулиране достъпа на търговски товарни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони, изготвяне на карта с най-подходящите транспортни маршрути до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически функции и разработване на дигитален близнак (digital twin) на градската логистика на Пловдив за планиране и тестване на иновативни решения за споделена, свързана и "зелена" логистика.

5. *Партньорства за споделена, свързана и климатично неутрална градска логистика.*

Мярката се реализира чрез разработване и пилотиране на местен механизъм за стимулиране на съвместни вериги за доставки на малки търговски обекти и обособяване на места за временен престой и доставки в зони за платено паркиране

6. *Транспортна достъпност на туристическите обекти.*

Посредством реализацията на мярката ще се дефинират конкретни решения за ограничаване на идентифицираните възможности и проблеми за устойчиво развитие на туризма съгласно предизвикателствата и перспективите пред туристическото развитие на града, така че да бъдат задоволени потребностите на всички целеви групи – жители и туристи . Мярката се реализира чрез инвестиционни по своя характер дейности за подобряване на пешеходната достъпност до градски паркове, туристически зони и паметници на културно - историческото наследство: парков комплекс "Хан Крум" в район Гракия, парк Коматево, Ботаническа градина, Гребна база, АИР Старинен Пловдив, Баня старинна и др., както и чрез обособяване на сезонни паркинги за организирани групови туристически пътувания

7. Ефективно управление на туристическите пътувания.

Мярката ще се реализира чрез анализ и оценка на мястото на транспортната достъпност в града и в туристическия продукт, като в това число се анализират местните регулации за развитието на транспорта и туризма в изследваната територия. Предвидено е разработване и въвеждане на интегрирани тарифни решения, които комбинират пътуване с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (city card), интегриране на решения за временен престой с цел туризъм в зони с контрол на паркирането, както и осъществяване на промоционални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти

5.5. Заключение

При изготвяне на ПУГМ Пловдив са спазени следните насоки:

- ✓ Общата визия е начална точка за развитие на конкретните дейности;
- ✓ Визията е важно качествено описание на желаното постигане на резултати;
- ✓ Визията уточнява конкретни цели, които посочват типа на желаната промяна;
- ✓ Целите са измерими.

Подготвени са добре обмислен набор от цели, които са насочени към избрани области (приоритетни области на действие). Определени са 4 измерими и изпълними специфични цели, който са включени в Плана, а именно: СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град); СЦ2: Капацитет за управление на мобилността (интелигентен град); СЦ 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (безопасен и достъпен град); СЦ4: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив (достъпен град).

Разгледани са цели в контекста на това какви социални, екологични или икономически подобрения са необходими, да се каже точно какво трябва да бъде "изградено", „подобрено", „реконструирано" или „въведено". На следващ етап са разгледани и приоритетни области, мерки, дейности и проекти. Приоритетните области са по-високо ниво намерения от Плана за устойчива градска мобилност (например стратегия за успокояване на трафика, интегрирано градско развитие и др.), докато мерките (например свързани с управление на задръстванията, реконструкция и рехабилитация на пътища, велосипедни мрежи и т.н.), са средствата за постигането им.

Планът за устойчива градска мобилност предлага набор от проекти и дейности, които е способстват за изпълнение на визията и целите на ПУГМ за превръщането на Пловдив в зелен, привлекателен, интелигентен, безопасен и достъпен град. Проектите са обединени по специфични цели за всяко направление – пешеходно движение, велосипедно движение, обществен транспорт и интермодалност, паркиране, електромобилност, градска логистика и интелигентни транспортни системи.

6. ПРОЕКТИ, МЕРКИ И ДЕЙСТВИЯ ПО ОСНОВНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ

6.1. Проекти, мерки и действия по основните направления на градската мобилност

Предложените по-долу мерки са разделени условно в два периода - в краткосрочен (до 2026 г.) и в средносрочен – до 2032 г. Разделянето им се налага най-вече поради факта, че предложените мерки и проекти в краткосрочен план имат по-скоро организационен характер за определяне на условията и параметрите за реализиране на същинските мерки в средносрочния период от една страна, а от друга – ключови инфраструктурни проекти от развитието на града са в процес на реализация, с изпълнението на които ще настъпят промени в общата мобилност, подвижност и транспортна достъпност до основните услуги на населението и гостите на града. В допълнение, в ход е и обществена поръчка за избор на изпълнител за таксуваща система в обществения градски транспорт и съпътстващи дейности по управление на паркирането. В тази връзка сходни мерки и проекти в ПУГМ не са предлагани, но се очаква осъществяването им до 2026 г. Не на последно място – реализирането на всички мерки е свързано с прилагането на обширна комуникационна кампания, с възприемане на предложените промени и с промяна в нагласите на начина на придвижване на населението. Следва да се има предвид, че предложените мерки и проекти са основани на констатираните проблеми и решението им включва редица организационни промени, промени на нормативната уредба, въвеждане на стандарти и нови информационни системи, което представлява сериозно предизвикателство пред общинската управа, жителите и гостите на града, за превръщането на град Пловдив в Зелен град (Green city) и в Умен град (Smart city).

Планираните мерки и проекти/дейности са представени по приоритетни области в таблицата в ***Приложение 4.***

7. БЮДЖЕТ И ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ

Планираният бюджет, както и източниците на финансиране са представени на ниво проект в ***Приложение 4.***

8. ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА НА ПУГМ

8.1.Финансов анализ на Плана

Виж ***Приложение 5 – Финансов анализ на ПУГМ – Пловдив***.

Финансовият анализ разглежда финансовата ефективност на ПУГМ. За изготвянето на Финансовите анализи през Програмен период 2021-2027 г. остава основен ръководен документ Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. EC, Directorate-General for Regional and Urban policy. December 2014. В тази връзка ФА е изготвен при допускане на възможност за финансиране на Плана от общинския бюджет и ЕСИФ.

По-надолу са изложени основните изводи, свързани с финансовата оценка на Плана. Повече подробности относно ФА са дадени в отделна разработка към Плана („Финансов анализа на план за устойчива градска мобилност на Община Пловдив").

Методология и основни допускания във финансовия анализ

Основната методология за изчисляване на финансовите показатели на Плана е методът на дисконтираните парични потоци. Същността на метода се изразява в определяне на бъдещите приходи и разходи за дейността и привеждане на чистите парични потоци към датата на изготвяне на анализа чрез съответната норма на дисконтиране. В случая всички парични потоци се изчисляват, като се използват сегашните стойности през базовата 2022 г.

За целите на изчисляване на ефективността се взимат само реални парични приходи и разходи. Всички счетоводни приходи и разходи, които не са реални парични потоци не се взимат под внимание. Съгласно препоръката на Европейската комисия, за целите на сравнението между европейските проекти, специфични национални разходи, като например данък печалба, не се отчитат.

При изготвяне на анализа са приети следните допускания:

- ✓ Разработеният финансов модел на плана обхваща всички проекти в Плана, които са остойностени по окрупнени показатели, включително тяхното въздействие след тяхната реализация върху приходната и разходната част на бюджета на Община Пловдив;
- ✓ Всички парични потоци, генерирани от Плана през референтния период са посочени в лева (BGN);
- ✓ В анализа се взимат предвид само действителните парични потоци. Счетоводните непарични приходи и разходи не се включват;
- ✓ Анализът е изготвен посредством използване на инкрементален подход, т.е. чрез разглеждане на съществуващата ситуация с и без План. Сценарият „без План" означава запазването на състоянието на транспортната инфраструктура и

подвижния състав на обществения градски транспорт такова, каквото е в момента;

- ✓ Разглежданият период на анализа включва инвестиционна и експлоатационна фаза на Плана. Инвестиционната фаза обхваща периода 2023 – 2028 г. Началната година на експлоатационната фаза на Плана е 2023 г., като за отделните проекти тя е различна предвид продължителния инвестиционен период.:
- ✓ Финансовият модел обхваща времеви хоризонт до 2032 г., включително;
- ✓ Финансовите прогнози са изчислени в реални цени, на база 2022 г., без отчитане на инфлацията.
- ✓ Използвана е дисконтова норма в размер на 4% за изчисление на финансовите показатели на Плана.
- ✓ Данните са представени по години.

Финансова ефективност на Плана

За изчисление на индикаторите на финансовата ефективност на инвестициите в Плана се вземат предвид следните инкрементални входящи и изходящи парични потоци:

Изходящи парични потоци:

- инвестиционни разходи;
- експлоатационни разходи.

Входящи парични потоци:

- приходи от оперативна дейност;
- остатъчна стойност на инвестициите.

Финансова нетна настояща стойност на инвестицията (ФННС/И)

Един от най-важните показатели за финансовата ефективност на Плана е финансовата нетна настояща стойност (ФННС). Той представлява количествен израз на кумулативния ефект от направените инвестиции за целия хоризонт на Плана. Тъй като дисконтовата норма представлява алтернативна възможност за инвестиране, то нетната настояща стойност изразява чистия прираст на инвестирания капитал над нарастването, което би осигурила тази алтернативна инвестиция. Положителна величина на нетната настояща стойност означава, че приходите при отчитане на дисконтирането за целия планиран период ще превишат сумарните разходи.

Финансовата нетна настояща стойност на инвестициите (ФННС/И) е отрицателна -296 567 031 лв.), което означава, че Планът не може да бъде изпълнен без безвъзмездно финансиране. Този резултат е характерен за проектите/плановете, предвиждащи инвестиции в транспортна инфраструктура. Предвид че тарифите за използване на тази инфраструктура следва да бъдат социално поносими, инвестициите в тях не са печеливши от финансова гледна точка. Освен че за финансирането на първоначалната инвестиция са необходими средства в големи размери, чиито източници могат да бъдат

безвъзмездно финансиране от ЕС, грантови схеми, общински/републикански бюджет, заеми, финансови инструменти и ПЧП, осигуряването на финансова устойчивост във времето на вече изградената инфраструктура предполага отпускането на допълнителни общински и/или държавни субсидии.

Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестицията (ФВНВ/И)

Финансовата вътрешна норма на възвръщаемост (ФВНВ) е вторият основен индикатор за определяне на ефикасността на инвестициите на Плана. Тя в интегриран вид дава ефекта като усреднен процент на възвръщаемост на вложените средства за целия планов период. Получената в анализа стойност на ФВНВ показва степента на финансова привлекателност на Плана чрез сравнението ѝ с финансово обоснованата норма за инвеститора.

Финансовият модел показва отрицателна норма на възвръщаемост на инвестициите (ФВНВ/И) -5,37%. Финансовите индикатори за ефективност на инвестициите са отрицателни и показват, че Планът не може да бъде реализиран без безвъзмездно финансиране – основно финансова помощ от ЕС.

8.2. Икономически анализ на Плана

Градската мобилност има ключова роля за икономическия растеж и околната среда на дадена урбанизирана територия. Предложените в Плана дейности и мерки предвиждат преминаване към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — например ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и нови форми на използване и притежаване на автомобили.

Най-общо, ефектите от изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на община Пловдив биха допринесли положително в следните направления:

- Развитие на икономиката
- Намалени разходи за транспорт
- Насърчаване на туризма и подобряване на привлекателността на град Пловдив
  Опазване на околната среда и чистотата на въздуха
- Подобряване на благосъстоянието на населението, в това число и чрез спестено време за придвижване и по-удобен и функционален транспорт
- Безопасност и здраве

Ефекти на Плана върху развитие на местната икономика, развитие на туризма в частност и намаляване на разходите

Основна цел на ПУМГ Пловдив е подобряването на условията за пътуване на стоки и пътници както в района на общината, така и достъпността до и от района както и подобрения в качеството на околната среда и в благосъстоянието на обслужваното население. Планът си поставя за цел да подобри средата за придвижване в рамките на

община Пловдив и от и до нея, като оптимизира на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини и подобри връзките на общината с икономическите зони. Това ще има пряко положително въздействие върху икономиката на общината, като ще благоприятства както местния бизнес, така и ще насърчава привличането на инвестиции. Тези мерки също така ще отговарят и на нуждите на увеличаващото се население. Създаването на благоприятна градска среда, която е съществен фактор за подобряване на благосъстоянието на населението е условия за превръщане на града в притегателен център за трудова мобилност и привличане на млади и образовани професионалисти. Целите в плана, свързани с градската логистика ще отговорят на нуждите на бизнеса и ще помогнат за създаване на условия за икономическо развитие и оптимизиране на разходите на предприятия. В този контекст предвидените мерки ще бъдат и от полза за развитие на туризма като се подобри транспортната достъпност до туристическите обекти.

Сред очакваните икономически ефекти на Плана са и намалени разходи за гражданите, за бизнеса и за общината от спестено време за придвижване, спестени разходи за поддържане на транспортните средства, спестени разходи за здравеопазване.

Планът също така взима предвид нарастващи нужди на местния бизнес и нарастващите инвестиции в община Пловдив. От тук предвидените в плана мерки ще имат положително въздействие върху промишлената и логистична структура и развитие на общината, отговаряйки на нуждите на местния бизнес и концентрираните икономически зони и дейности, логистичната структура и очаквани развития в организацията на веригата за доставки (групиране, обединяване, промяна в моделите на дистрибуция).

Положителен икономически/социален ефект е и създаването на работни места - както в подготвителната, така и в строителната фаза. Това включва освен работни заплати, но и осигуровки, придобиване на допълнителен опит, допринасяне развитието на проектантския и строителния сектор и свързаните с него доставчици на суровини и материали.

В допълнение планът, ще има и преки икономически ефекти от спестени разходи за транспорт, спестено време, спестени оперативни разходи на превозните средства и по-икономична поддръжка на различните видове съоръжения, намаляване на оперативните разходи на превозвачите, спестявания на разходи при злополуки и ПТП, намалени замърсявания на въздуха, които имат също монетарно изражение.

Градският транспорт и добре уредената градска мобилност е съществена част от облика на всеки град и от неговата привлекателност като туристическа дестинации. Чрез предвидените в плана мерки градът ще стане не само привлекателен за младите професионалисти и младите семейства, но ще бъде и ключова предпоставка за развитие на туризма. Подобряване на удобствата на транспорта ще повишат привлекателността на града и ще спомогнат за по-доброто туристически предлагане и развиване на туристическия продукт на територията на община Пловдив.

Ефекти на Плана върху околната среда и чистотата на въздуха

Страните членки на ЕС, са задължени да намалят парниковите газове от транспорта с поне 60% до 2050 г. спрямо равнищата им през 1990 г., като тази цел е залегнала в Бялата книга за транспорта. Транспортът, различните горивни процеси, индустриалната дейност са съпроводени с увеличаване на концентрацията на замърсителите на въздуха. Това замърсяване от своя страна предизвиква различни проблеми, като повишен риск за човешкото здраве, разрушаване на строителните материали, повреждане на историческите паметници, негативно въздействие върху растенията и животните. Във всички европейски градове се наблюдават смог и трайно повишаване на концентрациите на такива опасни замърсители на въздуха, като: олово, бензол, прахови частици, бензопирен и др. Шосейният транспорт допринася за отделяне на повече от половината от емисиите на NOx и над 35 % от емисиите на летливи органични съединения. Дизеловите мотори произвеждат голямо количество частици с много фини размери, които са изключително опасни за човешкото здраве.

Предвидените в Плана мерки за намаляване на задръстванията ще имат положително въздействие върху качеството на въздуха и ще допринесат за намаляване на шумовото замърсяване. Изследванията показват, че градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69% от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете .

Предвидените в плана мерки за намаляване дела на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда ще има съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, за намаляване на емисиите на парникови газове, както и за намаляване на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. Развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за електрическите транспортни средства ще създаде благоприятна среда за преход към електрическа мобилност както в обществения, така и в личния транспорт.

Замърсяване на въздуха

Емисиите на локализирани замърсители на въздуха като азотен оксид, серен диоксид или малки прахови частици и др., отделяни в резултат на транспорта, имат отрицателно въздействие върху човешкото здраве, причиняват материални щети и загуба на култури и засягат екосистемите. С намаляване на трафика и времето на придвижване, като и с намаляване на задръстванията, тези негативни последствия от транспортната дейност ще бъдат намалени и въздействието в краткосрочен и дългосрочен план ще бъде положително.

Емисии на парникови газове.

Транспортните средства отделят парникови газове (ПГ) в атмосферата директно, напр. емисии от изгаряне на гориво, или непряко чрез закупена електроенергия и/или топлинна енергия. Емисиите на парникови газове имат световно въздействие поради глобалния мащаб на причинените щети, поради което няма разлика в това къде възникват емисиите на парникови газове. Предвидените в плана марки за увеличаване на дела на електрическите превозни средства ще доведе до намаляване на емисиите на парникови газове през целия им жизнен цикъл, което означава, че тези външни ефекти, свързани с парникови газове, ще бъдат положителни в краткосрочен и дългосрочен план.

Замърсяване на почвата. Това замърсяване се причинява от отделянето на химикали, които при неправилно отвеждане чрез дъждовните води в градска среда могат да доведат до замърсяване на почвите в урбанизираната територия. Ефектите на този тип замърсяване върху производството, потреблението и човешкото здраве могат да бъдат отложени във времето. С подобряване на инфраструктурата на града Плана ще има положително въздействие като предотврати и намали риска от такива замърсявания.

Замърсяване на водите. Транспортът може да влияе на замърсяването на водите като прахът и химикалите от пътните артерии попадат чрез дъждовните води в отпадните води на територията. Предвидените в Плана мерки за подобряване на инфраструктурата ще имат положително въздействие като се съобразят със съществуващата нормативна уредба и възприетите мерки за подходящо пречистване за отстраняване на вредните съединения, които се отделят от транспорта.

Биоразнообразие. Чрез инвестициите за споделени пространства и чрез мерките за създаване на благоприятна социална среда, с която транспортът не е в конфликт ще се създадат условия за запазване и подкрепа на съществуващите местообитанията в градска среда, за развитие на биологичното разнообразие в урбанизираната територия и предотвратяване на рисковете от загуба на местообитания и видове.

Подобряване на ландшафта. Мерките за споделени пространства и премахване на градските бариери ще имат благоприятно въздействие върху градската среда и върху подобряване на развлекателната, социалната и естетическа стойност на градското пространство.

По отношение на въздействието върху околната среда следва да се отчетат и някои основни негативни ефекти:

- ✓ С краткосрочен характер (в инвестиционната/строителната фаза):
  - увеличение на шумовите и праховите емисии вследствие изпълнение на СМР;
  - увеличение на емисиите на вредни газове (от двигатели на специализирани превозни средства и машини);
  - затруднения в съществуващия транспортен трафик;
  - възникване на временно социално напрежение (във връзка с всички горни) и затруднения в нормалната икономическа среда (доставка на материали, транспорт на готова продукция, работници и др.);
  - използване на природни ресурси (инертни материали - пясък, филц; нефтопродукти, основно битум; железни руди - за производство на армировка).
- ✓ С дългосрочен характер (в част от случаите в строителна фаза и във всички случаи в експлоатационна фаза):
  - загуба на земи, които в базовия сценарий (вариант "без проект") могат да бъдат използвани за озеленяване. Последното предполага абсорбция на вредни газове (основно въглероден диоксид), която икономическа/екологична полза бива елиминирана след изпълнението на предвидените мерки. В допълнение, загубата на земи ограничава

възможностите за развитие на алтернативни проекти, най-вече с рекреационен характер (паркови пространства, такива за отдих, спорт, развлечения). В случая се установяват не толкова икономически/екологични загуби, а пропуснати икономически/екологични/социални ползи;

- улесняването на транспортния достъп предполага увеличаване на транспортния трафик, съпроводен с увеличение на емисиите на вредни газове, фини прахови частици и др. До голяма степен този негативен ефект се елиминира доколкото съществува правопропорционална връзка между ограничените транспортни възможности и увеличаване на времепрестоя на МПС в задръствания, предполагащи отново емитиране на вредни газове и прахови частици;
- намаляване на общото биоразнообразие поради ускоряване на урбанизационните процеси (обратнопропорционална зависимост между тях)

Влияние на Плана върху здравето и благосъстоянието на гражданите

Влияние на шума и вибрациите

Всяко увеличаване или намаляване на шумовите емисии оказва влияние върху дейността и здравето. Включените в Плана мерки ще доведат до намаляване на трафика, намаляване на задръстванията, увеличаване дела на велосипедния транспорт и пешеходното придвижване, както и до намаляване на времето на придвижване. В същото време Плана предвижда намаляване на транзитния трафик в града. Всичко това ще повлияе положително и ще доведе до намаляване на шума и вибрациите, които транспорта в града предизвиква.

Влияние върху благосъстоянието

Предвидените в Плана мерки ще доведат до промяна във времето за едно пътуване, дължаща се като цяло на подобряване на качеството и надеждността на транспортните услуги, както и на възможността за оптимално планиране на пътуванията като в същото време в дългосрочен план се очаква да се повиши комфорта на пътуване в новите превозни средства на обществения градски транспорт.

Намаляването на транзитния трафик в града също ще повлияе положително на благосъстоянието като се отрази положително на градската среда и направи градските пространства по-привлекателни и по-съобразени с нуждите на жителите и на пешеходците.

В същото време, положително въздействие на Плана върху благосъстоянието ще бъде регистрирано и чрез подобряване на достъпността до периферните зони и райони на града.

Положителните ефекти от изпълнението на Плана се очаква да бъдат наблюдавани и по отношение на по-добро покриване на специфичните нужди на бизнеса и населението и по задоволяване на нарастващото транспортно търсене с по-качествени транспортни услуги и подходяща инфраструктура.

Намаляването на нивото на използване на автомобили, особено в централна градска част, ще направи улиците по-привлекателни, превръщайки ги от пътни артерии в места за градски живот и социално сближаване. В същото време, намаляване на трафика в градски условия с около 30% би довело до спад емисии на вредни вещества в атмосферата от пътен транспорт като общия ефект би бил в рамките на около 25% по-малко емисии на въглероден двуокис (CO_2).

Удобства за гражданите

Инвестициите в модернизация на системите за информация на пътниците и системи за интелигентно управление на обществения транспорт ще създадат удобства за гражданите, които ще превърнат града в привлекателно за живеене място, превръщайки рутинните придвижвания в кратки и удобни, което ще спести време и средства на гражданите като значително повиши положителните преживявания в ежедневието на града. Спестеното време ще резултира и в увеличаване на свободното време и времето за развлечения на местното население, което ще има своето положително въздействие и върху свързаните с този тип дейности индустрии. Предвидените мерки за управление на задръстванията ще се отразят положително както върху времето на придвижване, така и върху околната среда и чистотата на въздуха.

Инвестиции в системи за електронно таксуване и подобряване на инфраструктурата за паркиране са други мерки, които ще създадат удобства за гражданите и ще се отразят благоприятна на тяхното ежедневие и съвместно живеене на територията на общината.

Планът също така поставя акцент и на безопасността и културата на придвижване, които освен, че ще имат пряко положително въздействие върху здравето, на практика ще подобрят съвместното живеене и споделянето на общите пространства при спазване на правилата и културата на придвижва, зачитайки интересите на всички участници в движението и при взаимно уважение.

Друг важен аспект от благосъстоянието на гражданите е средата на живот, която често е в конфликт с трафика и транспорта в дадена урбанизирана територия. Въвеждането на мерки за решения за споделени градски пространства и изграждането на зони с успокоен трафик ще допринесе за създаване на благоприятна среда в жилищните зони, както и в зоните със социални функции и споделените пространства.

Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства ще създаде условия за екологично придвижване, а премахването на градските бариери ще се отрази благоприятно на градската среда и на споделените градски пространства, като се засилят техните социални функции.

Преходът към екологично чисти автомобили ще се отрази благоприятно на околната среда, а от тук и на благосъстоянието на населението.

Здраве

Различните видове транспорт имат отношение към общественото здраве и безопасността по пътищата. Поредица от проучвания изследват влиянието на транспортните системи върху здравето и благосъстоянието на местното население.

Британско проучване установява, че рискът от рак е с 45% по-нисък сред хора, които редовно пътуват с велосипед до работа. Чрез инвестиции в обществена инфраструктура, Тарту, вторият по големина град в Естония, успява да удвои модалния дял на колоезденето от 4% на 8% само за пет години. Планирането на устойчивата градска мобилност цели последователност на политиките, като същевременно има за цел да свърже транспорта и здравето. Дори ако има много причини градовете да имат добри политики за обществено здраве, най-успешните общини имат планове за устойчива градска мобилност и това не е случайно.

Безопасност

Мерките за устойчива мобилност ще допринесат ефективно за справяне с проблемите на пътната безопасност на града и да помогнат за постигане на целта на ЕС за 50% по-малко смъртни случаи и тежки наранявания по пътищата до 2030 г.

За да се осигури промяна в моделите на градска мобилност, пътната безопасност се се разглежда като критично предизвикателство. Реалната и възприемана безопасност има дълбок ефект върху избора на начин на пътуване, особено за най-устойчивите начини на пътуване: ходене, колоездене и достъп до обществен транспорт. Важно е да се подчертае, че устойчивите пътища всъщност са по-безопасни пътища. Интегрираните политики, например подобрена велосипедна инфраструктура, по-широки тротоари и наложени ограничения на скоростта, подобряват пътната безопасност в града.

Правенето на улиците безопасни за всички, независимо от начина им на придвижване, ще увеличи градската достъпност и ще допринесе за по-високо качество на живот.

Добрият обществен транспорт е от ключово значение за устойчивата градска мобилност, тъй като — заедно с „активната мобилност" (транспорт, който се основава на физическата активност на хората, например ходене пеша и каране на велосипед) е алтернатива на използването на лични автомобили. За добрия обществен транспорт е необходим, наред с другото, лесен достъп (голяма част от населението да се намира в близост до инфраструктура за обществен транспорт), честота, скорост и висока степен на свързаност с мрежата.

Човешки капитал и пазар на труда

Когато служителите имат повече възможности за мобилност, бизнесът също се възползва чрез увеличен набор от кандидати и по-малко време, загубено в трафик. Висококвалифицираните хора са по-склонни да търсят работа в привлекателни градове, а уязвимите групи – включително хората с увредена мобилност или в неравностойно икономическо положение – са по-склонни да намерят работа, когато бариерите за пътуване бъдат премахнати. Това означава, че подобрената мобилност води до по-голяма социална справедливост чрез повишаване на стандартите за всички, вместо да се възползват една група за сметка на друга.

Колкото по-разнообразни и интегрирани са възможностите за устойчива мобилност, толкова по-голяма е ефективността и устойчивостта на транспортната система като цяло.

Дългосрочният и интегриран характер на плана за устойчива градска мобилност е най-ефективният начин за реализиране на много потенциални ползи. Тъй като включва дългосрочен ангажимент и широко съгласувани цели, планът за устойчива градска мобилност помага да се управлява несигурността и да се определят ясни показатели за работа стъпка по стъпка към поставените цели. Поставянето на целите преминава през целеполагане по отношение на подобряване на устойчивата мобилност чрез насърчаване на придвижването с обществен транспорт за превоз на пътници, подкрепа на пешеходното и велосипедното движение, създаване на предпоставки за намаляване използването на леки автомобили, мотоциклети, мотопеди и други моторни превозни средства (МПС), причиняващи замърсяване на въздуха и шумово замърсяване в урбанизираните територии

8.3. Мултикритериен анализ на Плана

Конвенционалният подход, използван за приоритизиране на проекти, обикновено се фокусира върху количествена оценка на финансовите и икономическите аспекти на инвестициите.

Мултикритерийният анализ (МКА) се използва като средство за предварителна оценка, най-вече защото в началото ефектите (разходи и ползи) е трудно за определяне. Друга причина за прилагането на МКА е фактът, че той позволява бързо, лесно и ефективно предварително определяне на приоритети, особено с различни (хетерогенни) или несъизмерими индекси или елементи и, повече от всеки друг вид анализ, прави възможно постигането на компромис между различните елементи, които са важни за процеса на вземане на решения.

Основната характеристика на МКА е акцентът върху оценката за вземане на решения, предвид поставените цели, като оценката е направена въз основа на значимостта на различните критерии и тяхната относителна важност, според приноса на всеки от вариантите.

Подробният Мултикритериен анализ на ПУГМ – Пловдив е даден в ***Приложение 6.***

9. ПРИОРИТИЗИРАНЕ И ВРЕМЕВО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО – ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2022 – 2026 Г.

Настоящият План за действие (ПД) на Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ) е изготвен в съответствие със заданието на Община Пловдив и обхваща периода 2022-2026 г. Този план предлага пакет от политики, проекти и инициативи, които са приоритетни от гледна точка на значителното въздействие за подобряване на градската мобилност в Пловдив, приложимостта им и възможностите за финансиране.

В плана са посочени индикативните стойности на необходимия финансов ресурс за всяка дейност, както и възможните източници и форми за финансиране на проектите и инициативите, включени в него.

Настоящият План за действие обхваща първия период за изпълнение на ПУГМ – 2022-2026 г. Тъй като периодът започва преди разработването на самия документ, рамката за изпълнение още повече се съкращава, така, че в този период могат да бъдат включени само проекти, които имат висока проектна готовност и за изпълнението им са осигурени или биха били осигурени финансови средства. В ПД не са включени и проекти, които вече се изпълняват и изпълнението им ще продължи през периода на плана. Същите не са включени в настоящия план за действие, тъй като основната му цел е да определи последващите стъпки за изпълнение, предвидени в ПУГМ с цел покриване на изискванията за устойчива градска мобилност, определени на европейско ниво в краткосрочен план, както и рамката за изпълнението им, отговорните участници, и да обобщи необходимите финансови средства и източници.

Подробният План за действие е представен в ***Приложение 7.***

10. НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА НА ПУГМ

10.1. Механизъм за наблюдение и оценка на цялостното изпълнение на ПУГМ

Системата за наблюдение/мониторинг и оценка на изпълнението на ПУГМ осигурява систематично събиране, анализ и използване на информация с цел управленски контрол и вземане на решения. Целта на мониторинга е да осигури ефективно и ефикасно изпълнение на плана. Той предоставя навременна информация за планираната и извършената работа, като тази информация е достъпна за всички заинтересовани страни. Осъществяването на текущото наблюдение ще подпомогне процеса на идентифициране на рискове и съответно да способства за вземане на адекватни мерки за тяхното преодоляване.

Докато наблюдението/мониторингът се осъществява периодично, оценката се осъществя на междинен и краен период. На база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, ПУГМ подлежи на оценка и актуализация най-малкото веднъж на пет години, за да се гарантират неговата ефективност и актуалност. Доколкото ПУГМ 2022-2032 г. се обвързва с Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Пловдив възможно е да се приеме първата оценка на ПУГМ да съвпадне по време с междинната оценка на ПИРО. Конкретното решение зависи от динамичното развитие на процесите през плановия период.

Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

- ✓ Кметът на общината, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление
- ✓ Общинската администрация – основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация, ОП „ОКТ" ОП „Паркиране и репатриране", „Екобус", Общинска комисия за безопасност на движението;
- ✓ Представителите на партньорите/заинтересовани страни на общинската администрация, участващи в изпълнението на ПУГМ.

Организация на работата по наблюдението и оценката

Наблюдението на изпълнението на мерките, заложени в рамките на ПУГМ, ще се извършва на оперативно ниво от страна на оторизирани за целта експерти от общинската администрация, които ще бъдат отговорни за събирането, обработката и анализа на първичните и вторичните информационни източници.

Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект.

Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на мерките на ПУГМ ще се извършва от външни експерти, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени доклади относно напредъка в изпълнението на ПУГМ.

Актуализация на ПУГМ

Необходимост от актуализиране на ПУГМ може да възникне вследствие на дългосрочното планиране на документа (десет годишен период) и динамичните процеси, които се протичат на територията на общината, нормативната уредба и ценовите параметри на необходимите инвестиции. Резултатите от това са основа за евентуална актуализация на целия или на части от документа, най-вече по реализация, дефинираните срокове, както и заложените индикатори.

Актуализирането следва да обхваща промени със съществено значение, които не противоречат на визията, общите цели на документа и съответно могат да бъдат свързани с:

- ✓ Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирани нови потребности;
- ✓ Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирането на нови възможности за финансиране чрез програми и проекти;
- ✓ Планиране на нови мерки, свързани с конкретна държавна и европейска политика
- ✓ Възникване на други промени след преоценка на тяхното съответствие с целите и приоритетите и др.

Процедурата за актуализация на документа има следните основни стъпки:

- ✓ Събиране на необходимата информация, подготовка на обосновка за предлаганите промени и извършване на консултации с експерти от заинтересованите страни;
- ✓ Организиране на срещи, групови дискусии и други форми на обсъждане на предложенията;
- ✓ Експерти от общината подготвят окончателното(ите) предложение(я) за изменение;
- ✓ Предложението(ията) се приема(т) или отхвърля(т) след публично обсъждане.

10.2. Видове индикатори за измеримост на постигането на целите

Всяка една публична финансова интервенция се базира на идентифицирането на определени проблеми или нужди. Тези нужди могат да бъдат измерени чрез финансови и физически средства. Физическите индикатори служат за отчитане на физическото изпълнение на целите на проекта. Делят се на: индикатори за вложени средства (input indicators), индикатори за изпълнение (output indicators), индикатори за резултат (result indicators) и индикатори за въздействие (impact indicators).

- ✓ **Индикаторите за вложени средства** (Input indicator) - отчитат какви средства: финансови, човешки, материални или организационни са определени за постигането на конкретната цел;
- ✓ **Индикаторите за изпълнение** (Output indicators) - определят какъв е крайният резултат от изпълнението на конкретна дейност по проекта. Измерват се чрез

физични мерни единици (например: брой нови превозни средства, обслужващо обществения транспорт, км изградена/рехабилитирана трамвайна мрежа).

- ✓ **Индикаторите за резултат** (Result indicators) - свързани са с директния незабавен ефект (физически или финансов) в полза на населението вследствие на изпълнението на даден проект. Например, в случай че специфичната цел е *развитие на системата на наземния транспорт и намаляване на времепътуването*, индикатор за изпълнение може да бъде "*дължина на изградена пътна мрежа*", а индикатор за резултат може да бъде "*население, обслужвано от новоизградената пътна мрежа*".
- ✓ **Индикаторите за влияние** (Impact indicators) – отнасят се до последиците от изпълнението на проекта отвъд незабавните ефекти/резултати. Разграничават се два вида влияние: *специфично влияние* – това са ефекти, които възникват след определен период от време, които са пряко свързани с предприетото действие и пряко засегнатото население, и *глобално влияние* – отчита дългосрочните ефекти, засягащи широк кръг население.

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

Всеки индикатор обикновено се характеризира с *дефиниция* (наименование на индикатора), *мерна единица*, *базова стойност* (при стартиране на изпълнението) и *целева стойност* (след изпълнението). В конкретния случай на ПУГМ – Пловдив, наличната информация не позволява да се определят базови стойности на индикаторите.

Базовата стойност на индикатора съответства на първоначално измерената стойност на съответния индикатор преди започване на отчитането на напредъка.

10.3. Индикатори за изпълнение на ПУГМ на Община Пловдив

Индикаторите имат съществена роля за оценка на напредъка при изпълнението на настоящия План. Както бе отбелязано, напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделна мярка/дейност/проект.

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на дадената мярка/дейност/проект.

Индикаторите на ниво проект, включително мерна единица и целева стойност, са представени в обобщената таблица в ***Приложение 4.***

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ на ОБЩИНА ПЛОВДИВ 2022 - 2032 г.

Сц 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град)

Приоритетни области на действие	Мерки*	№	Дейности/ проекти	Бюджет лв	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
								стил	цел	Водещ	Партньори
	Въвеждане на режими за споделено градско пространство	1	Проучване и разработване на концепция и стандарти за въвеждане на модели на "споделени" улици за гр. Пловдив, както и Анализ и картиране на търсенето за въвеждане на конкретната "споделена улица" на територията на гр. Пловдив	40 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г. 2025 г.	Подобрена безопасност на придвижване; Създадени условия за активно придвижване и градска среда; Естетизация на градските пространства	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
		2	Подготовка и изпълнение на пилотен проект за създаване придвижване в зона с жилищно застрояване	2 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Проектиране и изграждане на зони с ограничен трафик	3	Анализ и идентифициране на "пулсиращи точки" с интензивно пешеходно и велосипедно движение	15 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градската среда; Подобрени градски индикатори, свързани с качеството на околната среда; Подобрена среда и комфорт на обитаване	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		4	Проектиране и изготвяне на планове за промяна на организацията на движение за въвеждане зони с ограничен трафик	30 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени планове/ инвестиционни проекти - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		5	Изпълнение на пилотни проекти за въвеждане на зони с ограничен трафик	150 000,00 лв.	публично - частни	2026 г.		бр.	бр. реализирани проекти - 1	Община Пловдив	ОД на МВР
	Управление на търсенето	6	Изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура за ефективно управление на трафика и задържането с приоритетни обекти на интервенция: - Изграждане на бул. „Свобода" – от бул. „Кягавенски кюсе" до Карловския надлез/до ул. „Побърна"; - Изграждане на нов мост над река Марица с развързки – гр. Пловдив / от бул. „Хитревенска" до бул. „България"; - Продължаване на бул. „Александър Стамболийски" и свързването му с бул. „Цар Симеон" като елемент на първостепенната уличка, в участъка между бул. „Руски/Кягавенски кюсе" и бул. „Асеновградски кюсе", в обхвата на гр. Пловдив; - Реконструкция и разширение на бул. „Александър Стамболийски" от бул. „Коматевско кюсе" до бул. „Кукленско кюсе"	(включително в градско планиране)							
		7	Допълнителна транспортна инфраструктура: - Осигуряване и разширение на бул. „Коматевско кюсе" – от бул. „Ал. Стамболийски"	(включено в градско планиране)							

1. Стратегии за успокояване на трафика и споделено движение

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ

			до кв. Асеновец, Етап II (разширение); - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Напредничав" до ул. „Люр"; - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Васил Априлов" до бул. „Освобождение"; - Реконструкция и разширение на бул. „Васил Априлов" – от централна гара до бул. „Шести септември", Етап II; - Реконструкция на ул. „Цоревец" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Свобода" Етап; - Реконструкция и модернизация на бензинов мост; - Изграждане на Кръстовище на бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. „Цариградско шосе" в участъка на пресичане с ул. „Арчарска" и ул. „Ева Лостей"								
	Инфраструктура в подкрепа на активната мобилност	8	Въвеждане на система за велосипеди, скутери и други персонални електрически средства за споделено ползване	800 000,00 лв.	публичен - частни частни инвестиции	2025 г.	Подобрена инфраструктура и условия за активна мобилност; Подобрени достъп и информация за възможностите и ползите от алтернативно на личните автомобили придвижване в градска среда; Повишен дял на придвижванията с пеш и с велосипеди транспорт.	бр.	Бр. въведени системи за електронни средства за споделено ползване - 1	Община Пловдив	Неинвестиционна операция НПО
		9	Изграждане на велосипеди за обществено ползване в междублоковите пространства	100 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	Бр. изградени велосипедни стойки - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив НПО
		10	Пилотни проекти за "мобилни" острови в пресечните точки на обществения транспорт, велосипедната мрежа, пешеходните пространства	100 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2026 г.		бр.	Бр. реализирани иновативни проекти - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Операторите на масовия обществен транспорт
		11	Надграждане и популяризиране на дигитална карта на активните нагледи за придвижване в градска среда (велоалеи, пешеходни пространства, велосипедни тротоари, мобилни острови)	30 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		бр.	Бр. въведени/ надградени дигитални инструменти - 1	Община Пловдив	Операторите на обществения транспорт Масовите обществени оператори
	Разработване на съществуващи и изграждане на нови велосипедни алеи	12	Доизграждане и разширяване на главната велосипедна мрежа на територията на гр. Пловдив	750 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.	Подобрена инфраструктура за велосипедно придвижване	км.	км. изградени велосипедни алеи - 30	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		13	Доизграждане и разширяване на довеждащи велосипедни мрежи по периферията на жилищните квартали в гр. Пловдив	450 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		км.	км. изградени велосипедни алеи - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		14	Доизграждане и реконструкция на рекреационната велосипедна мрежа на територията на гр. Пловдив	450 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2027 г.		км.	км. изградени велосипедни алеи - 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив

2. Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства	Преустройство на градска магистрала	15	Изграждане на достъпна среда - адаптиране на съществуващи тротоари, пресичания, изграждане на нови тактилни ивици, рампи и др., включително за хора със затруднена мобилност, както и изграждане на нови тротоари и зони с тактилни плочки с цел подобряване безопасността на хора със сензорни нарушения.	2 900 000.00 лв.	Общински бюджет Програми софинансирани от ЕС Общински бюджет	2027 г.	Достъпна и безопасна градска среда	Бр., км./площта	Бр. реализирани инвестиционни проекти - 20, км.	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		16	Пункт за достъпност на ключовите градски зони	50 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		км	Бр. населени места за достъпност на средата - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		17	Изпълнение на нова организация на движение за осигуряване на велосипедна и велосипедна достъпност и свързаност между градските зони	500 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС Общински бюджет	2027 г.		км	Бр. зони/ пространства с нова организация на движение - 20	Община Пловдив	ОП на МВР Общински съвет Пловдив
		18	Провеждане на кампании за безопасно придвижване, насочени към активни участници в движението	100 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	Бр. проведени кампании - 10 бр. участници в кампаниите - 1000	Община Пловдив	ОДМ на МВР НПО
3. Условия за „меко" придвижване	Безопасна среда и условия за активно придвижване на деца и младежи	19	Програма „Първи аплуа младежи", с която се осигуряват обучения за велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години	75 000.00 лв.	общински бюджет работилници - частни	ежегодно	Подобрена среда за активно придвижване на младите хора	бр.	Бр. инвестиции с напълнени програми - 1 бр. обхванати участници - 600	Община Пловдив	ОДМ на МВР НПО
		20	Провеждане на ученически инициативи за стимулиране на предпочитането на велосипеда до и от учебните заведения в гр. Пловдив - изграждане на велостоянки в дворовете на образователните институции, велосъоръжения и др.	50 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	Бр. обхванати образователни институции - 10	Община Пловдив	Образователни институции
4. Реализиране на Demand responsive транспорт (обществен транспорт по заявка)	Осигуряване на възможности и услуги за обществен транспорт адаптирани към търсенето	21	Пилотен проект, реализиран обществен електрически транспорт по заявка - за четирите маршрутни линии	5 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2025 г.	Подобрено качество на услугите за обществен транспорт	бр.	обслужвани градски територии/ квартали - 3	Община Пловдив	ЕКСБУС ПЛОВДИВ ЕООД
		22	Анализ на възможностите и предложения за прилагане на софтуерни решения за намаляване на емисиите на замърсители	80 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Предложения за промяна на маршрута средства в брой	Община Пловдив	Превозни организации
		23	Надграждане на услугата за превоз на хора с увреждания по заявка	120 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Бр. въведени пилотни услуги - 1	Община Пловдив	НПО
	Подобряване и модернизация на транспортно - комуникационната инфраструктура на гр. Пловдив	24	Реконструкция на пътна и уличната мрежа	177 644 814.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	в 2026 г.	Транспортно - комуникационна инфраструктура адаптирана към хората и високо качество на градската среда	км.	км. реконструирани пътна и уличната мрежа - 7	Община Пловдив	ОП ОКТ
		25	Изграждане на нови улици и кръстовища	203 139 092.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	в 2026 г.		км.	км. изградена улици - 7	Община Пловдив	Община Пловдив

		26	Пилотен проект за благоустрояване на ключови кръстовища от инфраструктурата за обществения транспорт и новата социалистическа градската среда – многофункционални зони	1 000 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2026 г.			Бр.	Стандарт на новост Бр. реализирани пилотни проекти - 1	Община Пловдив	НПО
5. Интегрирано градско развитие	Инвестиции за устройване на времена или психологични части автомобили	27	Изграждане на инфраструктура за зарядни ел. автомобили	9 360 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2027 г.	Създаване условия за развитие на електронната мобилност в градската среда		Бр.	Бр. интелигентни зарядни станции - 50	Община Пловдив	ЕМОБИС ПЛОВДИВ ЕООД
		28	Пилотен проект за изграждане на ел. инфраструктура и зарядни станции	500 000.00 лв	общински бюджет	2024 г.			Бр.	Бр. изготвени технически документи - 1	Община Пловдив	СП СКТ
		29	Въвеждане на зона с ниски емисии, в обхвата на зона за контролирано паркиране	5 400 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.			Бр.	Бр. въведени зони с ниски емисии - 1	Община Пловдив	СП ПР
		30	Поетапна подмяна на служебни превозни средства, обслужващи градските територии с електрически такива	1 400 000.00 лв.	общински бюджет Държавен бюджет Програми	2027 г.			Бр.	Бр. електрически превозни средства - 29	Община Пловдив	СД по МВР
			ОБЩО СЦ 5	417 268 500.00 лв.								

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на няколко етапа
*** Планират стотици нови проекти

ЦЕ 2: Намаляване на задръстванията (интелигентен град)

Приоритетно направление	Мярка*	№	Действие/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Наименование на показателя***		Отговорник по показателя	
								вид	мерна		Източник
2. Подпомагане на системите за интелигентно управление на трафика	Интелигентни системи за управление на трафика в градската среда -	3	Изграждане на комуникационна свързаност на всички светофарни регулирани кръстовища в града с възможност за развитие и надграждане	8 000 000.00 лв.	общински бюджет Програми	2025 г.	Оценка функционалността и ефективност на системите за управление на трафика в града, подмяна на стълбовете, фундамент и кабелна мрежа	Бр.	Бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ПКТ
		7	Разширяване и обновяване чрез добавяне на допълнителни функции на системата за видеонаблюдение и текстовата на всички камери във вградената комуникационна система	4 600 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		Бр.	Бр. видеонаблюдателни/ наблюдателни системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ПКТ
		9	Доставяне на датчици на всички светофарно регулирани кръстовища в града и свързването им към единната комуникационна мрежа	1 150 000.00 лв.	общински бюджет Програми	2026 г.		Бр. кръстовища	Бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ПКТ
		4	Подмяна на всички светофарни контролери и уредби със съвременни такива и свързването им към единната комуникационна мрежа	20 500 000.00 лв.	общински Бюджет	2030 г.		Бр.	Бр. модернизирани кръстовища - 115	Община Пловдив	ОПСИГ
1. Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността	Инфраструктура за ефективно управление на данни	5	Модернизиране на единния център за данни - за интегрирана и съвместна обработка на информацията за нуждите на управлението на градската мобилност	1 600 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура за управление на данни, планиране и наблюдение на ефективни решения за подобряване на градската мобилност	бр.	Бр. модернизирани/ обновени центрове за управление - 1	Община Пловдив	ОПСИГ
		6	Инсталиране (увеличаване на броя на спирки (датчици) за интелигентна мониторинг на движение пристанища	900 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	Бр. оборудвани пристанища - 10	Община Пловдив	ОПИР
		7	Доставка и инсталиране интелигентни софтуер за автоматизирано управление на светофарните уредби в града и свързването им с цел за обработка на всички данни, генерирани от движението, при управлението на мобилността на пътниците, на интегрираната дигитална пристанищата и тяхно за създаването модели за предвиждане	5 000 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	Бр. интелигентни системи за автоматизирано управление - 1	Община Пловдив	ЦУИ
		8	Създаване на система за управление на пътната инфраструктура и най-вече на уличните платна и свързването и към най-интернетизираните системи за навигация	600 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		Бр.	Бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ЦУИ
		9	Разширяване и обновяване чрез добавяне на допълнителни функции на системата за видеонаблюдение в полза на общинския градски транспорт, по спирките на големите места в града и свързването им към единни центрове или единната комуникационна мрежа и центъра за управление	11 000 000.00 лв.	общински бюджет	2028 г.		Бр.	Бр. модернизирани/ надградени системи за управление - 1	Община Пловдив	ЦУИ,ОП ПКТ
		10	Създаване на нов уеб/мобилно приложение за навигация на придвижване в реално време и онлайн, комбиниращо всички възможни начини на придвижване в града и общината (обществен	470 000.00 лв.	общински бюджет	2028 г.		Бр.	Бр. допълнителни инструменти за информация в реално време - 1	Община Пловдив	ЦУИ ПКТ
		11	Доставка и интегриране на Системи за автоматично разпознаване на нарушения, базирани на обновените и разширени видеонаблюдателни и	900 000.00 лв.	общински бюджет	2028 г.		Бр.	Бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ПКТ

			трафик. Системата да включва и контролиране на маршрут и достъп чрез светофарите на специализираните автомобили									
	Информационно обезпечаване на гражданите за планиране на трафика и градската мобилност	12	Събиране на нови данни, които имат отношение към управлението на градската мобилност в единна платформа за обработка на пространствена информация, включително умишлено количество - географска информационна система (ГИС).	900 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Осигуряване на актуална информация за управление на всички аспекти на градската мобилност	бр.	бр. внедрени системи за управление - 1	Община Пловдив	100 000
		13	Въвеждане на данните от датчиците от светофарите в специализиран софтуер за анализиране и визуализиране на взаимодействието на всеки вид транспорт в съществуващ комплекс за управление (напримерчрез RTA система)	650 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. внедрени системи за управление - 1	Община Пловдив	ЦТМ
		14	Създаване на цифров регистър за контрол на товарните автомобили, автобуси, специализирани автомобили и на специалните автомобили в града	360 000.00 лв	общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. създадени цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ЦТМ, ОП СИТ
		15	Създаване на цифров регистър за имащих на туристическите автобуси и онлайн услуги за заявяване на достъп до града	120 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. съществуващи цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ЦТМ
		16	Актуализиране на информацията в специализираните сайтове, представяща информация за начина на придвижване на жителите и гостите на града	240 000.00 лв	общински Бюджет	ежегодно		бр.	бр. актуализирани информационни платформи - 1	Община Пловдив	ОП СИТ
	Подобряване на капацитета за управление градската мобилност	17	Създаване на специализирано партньорство, което да управлява мобилността и пътните безопасност	600 000.00 лв	общински Бюджет	2026 г.	Подобрен институционален капацитет за устойчиво управление на градската мобилност	бр.	бр. създадени структури/ звена за управление - 1	Община Пловдив	ОП СИТ
		18	Изготвяне и приемане на местни нормативни уредби за паркиране, анализ и следващи на транспортната обслужване при повишаване кръвите с Р(Н над 10 000 m2	50 000.00 лв.	общински Бюджет	2028 г.		бр.	бр. разработени и приети нормативни актове - 1	Община Пловдив	ОП СИТ
3. Модернизиране на парка	Разработване и въвеждане на интегрирана платформа за градска мобилност	19	Разработване на концепция за мобилността като услуга в специфичния контекст на община Пловдив	15 000 000 лв.	публично - частно партньорство	2026 г.	Осигурен достъп до актуална информация и качествени услуги за мобилност; Подобрено ниво на интегрираност на транспортните модели на Пловдив; Повишено доверие на потребителите на услуги за обществен транспорт	бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ЕКОЗУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператора на Икономическия комплекс
		20	Разработване и внедряване на иновативна платформа за информация, планиране и плащане за всички системи на придвижване на територията на гр. Пловдив	420 000.00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2027 г.		бр.	бр. внедрени цифрови решения за мобилност - 1	Община Пловдив	ЕКОЗУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператора на Икономическия комплекс
		21	Пилотен модел и внедряване на споделяване на публично-частно партньорство за предоставяне на услуги за мобилност с оператора на обществен транспорт	15 000 00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2026 г.		бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ЕКОЗУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператора на Икономическия комплекс
4. Въвеждане решения за мобилност	Насърчаване на сътрудничеството за въвеждане и прилагането градски мобилност	22	Създаване и развитие на стратегическо партньорство за разработване и внедряване на иновативни решения за градска мобилност	0.00 лв.	общински Бюджет публично - частно Европейски Европа	2028 г.	Подобрено качество и ефективност на услугите за градска мобилност в съответствие с търсенето. Създадена основа за развитието на градската мобилност в община Пловдив	бр.	бр. консорциуми/ партньорства - 1; бр. разработени и внедрени решения	Община Пловдив	Различни организации Икономически НПО
		23	Създаване и участие в мрежи за обмен на добри практики в Европа	0.00 лв.	общински бюджет публично - частно Европейски Европа	2028 г.		бр.	бр. консорциуми/ партньорства - 0	Общински съвет Пловдив	Общински съвет Пловдив
		24	Съвместно сътрудничество с университети и развойни центрове в различни области, свързани с мобилността, свързани със специфични	100 000.00 лв	общински Бюджет Европейски Европа	2028 г.		бр.	бр. съвместни инициативи - 1; бр. внедрени	Община Пловдив	Оператора на обществен транс пловдив

		предприемачество на община Пловдив		СУТ			разработени документи - 3		Университети	
	03	Разработване и прилагане на стратегии за съвместна навигация и управление на местните политики за устойчива градска мобилност в именувания на празниците	25 000.00 лв.	Норвежки Европа общината бюджет инвестиции по публични инфраструктури	1 2026 г.		бр.	бр. планирани мероприятия - 4	Община Пловдив	ЕКПОС ГАЗОВИЗ ЕООД Оператори на НПО
		ОБЩО ОД 4	67 945 000.00 лв.							

*Единични обвързващи номера

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ на ОБЩИНА ПЛОВДИВ 2022 - 2032 г.

СЦ 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (безопасни и достъпни улици)

Приоритетно област на действие	Мерки*	№	Дейности/ Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорници за изпълнение	
								Тип	Дейност	Водещи	Партньори
1. Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (гари, инфраструктура, тунели, мултимодални/ интермодални възли)	Модернизация на вторична инфраструктура на обществения транспорт	1	Изграждане на общински междусекторен заряден интермодален терминал	12 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2027 г.	Качествена и ефективна вторична инфраструктура на обществения транспорт	Бр.	Бр. автогари - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен
		2	Реконструкция и обновяване на спирките на обществения транспорт	450 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		Бр.	Бр. атмосферизирани спирки -30	Община Пловдив	ОП ОКТ
		3	Нов автобусен депо - в южна посока	30 000 000.00 лв.	общински бюджет	2034 г.		Бр.	Бр. напълно автобусни депа - 1	ЕКОВУС ПЛОВДИВ ЕООД	Община Пловдив
	Модернизация на системите за информация на пътниците	4	Разширяване и надграждане на системата за информация на пътниците в реално време, вкл. използване на преносими устройства на спирки	5 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2026 г.	Подобрено качество, надеждност и предвидимост на услугите на обществения транспорт	Бр.	Брой нетактови средства с инсталирана система за инф. в реално	Община Пловдив	Оператори на обществен
	Транспортна - комуникационна инфраструктура с приоритет на обществения транспорт	5	Въвеждане на обособени платформени трасета за обществения транспорт (BUS lanes)	60 000.00 лв.	общински бюджет	2034 г.	Подобряване на обслужването от страна МПС и велосипедистите със намаляване броя	км.	км обособени BUS ленти	Община Пловдив	ОП ОКТ
		6	"Пилотна карта" за велосипеди на Зелена и Пловдив	15 000.00 лв.	общински бюджет	2033 г.		Бр.	Бр. пилотни документа и тротоарни - 1	Община Пловдив	евент
2. Достъпен, ресурсно ефективен и модерен обществен транспорт (електрифициран)	Поетапно подобряване на подвижния състав на обществения транспорт с нископо средства с нисък емисии	7	Доставка на нов подвижен състав - нови електробуси	24 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2025 г.	Електрификация на обществения транспорт	Бр.	Бр. броя нови средства превозени в експлоатация - 20	Община Пловдив	ЕКОВУС ПЛОВДИВ ЕООД
		8	Изграждане на тягова инфраструктура за ЕПС от обществения транспорт	200 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2035 г.		Бр.	Бр. изградени нощни гаражи - 10	ЕКОВУС ПЛОВДИВ ЕООД	Община Пловдив
	Системи за интелигентно управление на обществения транспорт	9	Въвеждане на система за оценка на приоритет на светофарните уредби на ОТ	100 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2034 г.	Подобряване ефективността на обществения транспорт и качеството на обслужване	Бр.	Бр. въведени системи за оптимизиране на обществения транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Оптимизация на транспортната схема	10	Оптимизиране и актуализация на транспортната схема в централната зона	50 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване Подобрена производителност на ключ ресурси Привличане на повече нови обществения транспорт	Бр.	Бр. интегрирани схеми на обществен транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		11	Въвеждане на устройства/механизми за събиране на данни, необходими за правилна или актуализация на транспортната схема	40 000.00 лв.	общински бюджет	2023 г.		Бр.	Бр. въведени конструкции за установяване на данни - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		12	Доставка на оптимизиран софтуер за планиране/актуализация на транспортната схема	60 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		Бр.	Бр. въведени системи за планиране и управление на транспорта - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		13	Промяна и въвеждане на нощна транспортна схема	300 000.00 лв.	общински бюджет	в 2026 г.		Бр.	Бр. актуализирани схеми на обществен транспорт -1	Община Пловдив	ОП ОКТ
3. Интермодални решения	Решения за интермодалност, стимулиращи придвижването с обществен транспорт във функционалната територия	14	Получаване за въвеждането на обслужване на градския железопътен от общината, както и Подготовка/Осъществяване на проекта за градска железница в Пловдив	50 000.00 лв.	общински бюджет	2033 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване Подобрена производителност на ключ ресурси Привличане на повече нови обществения транспорт	Бр.	Бр. въведени проучвания - 1	Община Пловдив	евент
		15	Подготовка/Осъществяване на проекта за изграждане на интермодален терминал „Кричим" - ЖПК – Спирка гара – Централна гара	10 000.00 лв.	общински бюджет	инвестиция		Бр.	Бр. изготвени инвестиционни проекти - според необходимостта	Община Пловдив	евент

		16	Изграждане на трамвайна мрежа в Пловдив, в т. ч. ЖП връзки към индустриалните зони и летище	242 000 000.00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС	2028 г.							
		17	Изграждане на трамвайна мрежа в Пловдив и нст. връзки и летище - доизграждане за отчитане	27 000 000.00 лв	Държавен бюджет общински бюджет	2028 г.							
6. Интегрирана транспортна политика	Инвестиции в системи за електронно таксуване	18	Разработване на нов обществено достъпен финансов модел за управление на обществения транспорт	500 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобряване достъпността на обществения транспорт	Бр.	Бр. разработени финансови модели - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен		
		19	Надграждане, модернизация и поддържане на системи за управление на градския транспорт и услугите по организиране, администриране и контрол на продажбите на обществени услуги за градски наземен	11 900 000.00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС	2025 г.		Бр.	Бр. надградени/ модернизирани системи за управление на транспорта - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен		
7. Мерки за управление на паркирането	Подобряване на инфраструктурата за паркиране	20	Поемане на абонати на техните задължения, интегриране на центъра и мобилната среда в т.ч. поемане на условията за паркиране на живущите и платената услуга „Спешен абонамент"	400 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобряване инфраструктурата и капацитет за управление на паркирането в градската среда	Бр.	Бр. интегрирани звена за зонен контрол на паркирането - 1	Община Пловдив	ОПУП		
		21	Изграждане на нови бр. буферни паркинги и гаражи за отчитане дял на автомобилния трафик	12 209 519.00 лв.	общински бюджет	2029 г.		Бр.	Бр. изградени буферни паркинги - 10	Община Пловдив	ОП ОКТ		
	Подобряване на капацитета за ефективно управление и контрол на паркирането	22	Осъществяване на строг контрол на нарушения чрез информационни табла за водачи и видеонаблюдение – електронна регистрация и защита срещу фалшифициране	60 000.00 лв.	общински бюджет	2026 година	Подобряване инфраструктурата и капацитет за управление на паркирането в градската среда	Бр.	Бр. средства за автоматизирана регистрация за управление на паркирането - 1	Община Пловдив	ОП ПР		
		23	Разширяване и надграждане на системата за отчитане на замърсяване на Синя зона и онлайн на увеличени табели (вкл. VMS) за насочване на водачи към възможни паркинги и свободни места за паркиране и справяне на нарушенията	3 200 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		Бр.	Бр. въведени системи за управление на камери за контролирано паркиране - 1	Община Пловдив	ОП ПР		
		24	Въвеждане на нови системи за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение, със специализирани автомобили, оборудвани с камери, със специализирани велосипеди (чрез системи камери)	8 600 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		Бр.	1. Брой нови камери, интегрирани от камери за паркиране; 2. Брой нови коли, оборудвани от камери камери за контрол на паркирането; 3. Брой специализирани автомобили, снабдени с камери и съответния периферен софтуер за автоматизиран контрол на паркирането; 4. Брой специализирани велосипеди, снабдени с камери и съответния периферен софтуер за автоматизиран контрол на паркирането.	Община Пловдив	ОП ПР	https://drive.google.com/drive/folders/1Ab2cNmzkLqRsTuVwXyZ0123456789abcdefghijklmnopqrstuvwxyz	
		25	Въвеждане на единна система за управление на паркирането във всички общински паркинги	1 000 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		Бр.	Бр. въведени системи за управление на обществено паркиране - 1	Община Пловдив	ОПМ		
		26	Въвеждане на система „Паркирай и Пътувай" и интегрирането ѝ със системите за управление на паркирането на територията на градската	1 000 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		Бр.	Бр. въведени системи за интегрирано управление - 1	Община Пловдив	ОПМ		

			Изграждане и чрез ОУП, осигуряващи на цялото историческо ядро								
		27	Анализ на възможностите и възможност за "Б.Б.Б.Б.Б." зона в близост до улица в ЦГЧ и изпълнителите - към одобряването	30 000.00 лв.	общински бюджет	инвеститори					
1. Подобряване условията за безопасно придвижване	Инвестиции в безопасна и сигурна градска среда	28	Осветност и защитени на пешеходни зони. Безопасно възможно пространство на живота на улицата	2 000 000.00 лв.	общински бюджет	2023 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градска среда	Кр.	Бр. пешеходни алеи - 1 Бр. обновени образователни институции - 33 от общо 77 училища	Община Пловдив	33 ин.ИЗ*
		29	Подобряване на уличното осветление в близост до пешеходните зони и публични пространства	1 500 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		Кр.	Бр. реконструирани зони за пешеходно пространство - 1	Община Пловдив	001 СКТ
	Нови възможности в културния предложение	30	Осветление инсталации и отдалеч на пълно безопасно	400 000 лв.	общински бюджет	инвеститори		Кр.	Бр. благоустроени площадни зони публични пространства - 10	Община Пловдив	100 СКТ
			общо за 1					Кр.	Бр. интегрирани пешеходни - 10	Община Пловдив	001 СКТ

**** 804 519.00 лв.**

* Един индекс обхваща няколко проекта/ дейности
**Позиция се на няколко индекса
*** Попълват се няколко пъти

СЦ4: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на интегрираните функции на гр. Пловдив (достъпен град)

Приоритетни области на действие	Мерки*	№	Дейности/ Проекти	Бюджет	Финансиране на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
								Цел	Целеви	Водещ	Партньори
1. Взаимодействия в рамките на функционалната територия	Оптимизиране на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини	1	Анализ и изготвяне на критериите за подобряване на транспортната свързаност в рамките на функционалната територия	20 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрени функционални връзки на община Пловдив със съседни общини;	бр.	бр. изготвени анализи - 1	Община Пловдив	Областна администрация Пловдив Оператори на обществен транспорт
		2	Въвеждане на съвместно транспортно разписание и контрол за подобряване на транспортното обслужване по установени линии на обществения транспорт. Въвеждане на интегрирана транспортна система за междуселищния и градски обществен транспорт (автобуси и ж. п.) - синхронизация на разписания, интегриран тарифен продукт на база измерване		Допълнителен бюджет	2026 г.	Увеличен дял на пътуванията с обществен транспорт; подобрен достъп до услуги за устойчива мобилност.	бр.	бр. оптимизирани/ реновирани транспортни схеми - 1; бр. оптимизирани/ реновирани транспортни схеми - 2	Оператори на обществен транспорт	Областна администрация Пловдив Община Пловдив общински партньори
	Подобряване на връзките по линия и общините с икономическите зони	3	Разработване и изпълнение на съвместна стратегия за осигуряване на гъвкави транспортни услуги с работодатели в икономическите центрове от ТИТ			2026 г.	Повишена добавена стойност на обществения транспорт за стимулиране на икономическия растеж.	бр.	бр. партньорства - 1	Община Пловдив	Икономически оператори
		4	Разработване и въвеждане на специфични мерки на тарифна политика, стимулиращи използването на обществен транспорт с цел пътуване на работа			2025 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени мерки на тарифна политика - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на обществен транспорт
	Изграждане на транспортна трафик	5	Ремонт и реконструкция на Околовръстен път Пловдив	125 000 000.00 лв.			Създадени условия и изграждане на транспортни трафик и намаляване на задръстванията			АПИ	Община Пловдив
		6	Реконструкция и разширение на бул. „Освобождение" в участъка на Община Пловдив	43 000 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		%	намаляване на транспортния трафик 10%	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		7	Реконструкция на ул. „Рогошко шосе" в участъка от Мост „Адата" до околовръстна отбивка на град Пловдив	25 000 000.00 лв.	общински бюджет	2027 г.		%	намаляване на транспортния трафик - 10%	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		8	Въвеждане на мерки за ограничаване на достъпа на тежкотоварен трафик в централната градска част на Пловдив - изграждане и организиране	200 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		%	намаляване на тежкотоварен трафик в градската среда - 50 %	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
	Подобряване на капацитета за използване на първични и аналитични умения за градска логистика	9	Актуализация на системна информационна база за регулярно достъпа на тежкотоварни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони			2024 г.	Подобрен капацитет и информационна основа за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. актуализирани/ модернизирани нормативни документи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Икономически
		10	Изготвяне на карта с най-подходящите транспортни маршрути до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически функции	15 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. анализи/ инструменти - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		11	Разработване на дългосрочна визия (2 дни) за развитие на градската логистика на Община Пловдив и тестване на иновативни решения за споделена, свързана и "зелена" логистика	150 000.00 лв.	Кохезионен Европа	2027 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени документи/ инструменти - 1	Община Пловдив	Икономически оператори Университети

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ

	Партньорства за споделена, гъвкава и алтернативна наземна градска логистика	12	Разработване и тестиране на местни механизми за стимулиране на съвместни форми за доставки на малки търговски обекти	-		2025 г.	Улеснени добри практики за устойчиво управление на градската логистика	бр.	Бр. съдържание (анализ/ концепции - 1	Община Пловдив	Неправителствен сектор/ браншови
		13	Обособяване на места за временен престой и доставки в зона за платено паркиране	20 000.00 лв.		2025 г.		бр.	Бр. технически/ инвертори с достъп до споделени решения за градска логистика - 100	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
3. Градската мобилност като част от визията на туристическите услуги и продукти	Транспортна достъпност на туристическите обекти	14	Подобряване на пешеходната достъпност до градски паркове, туристически зони и паметници на културно - историческото наследство: парково пространство "Кан Йоан" в район Тракия, парк Колелото, Ботаническа градина, Гребна база, АИР Старинен Пловдив, Баня старинна и др.	4 780 000.00 лв.	Програма Европейски съюз от ЕС финансови инструменти	> 2028 г.	Подобрена транспортна достъпност на градските зони, които генерират туристически интерес; Атрактивна и достъпна градска среда, подпомогнат алтернативни методи на предвижване	бр.	Бр. културно исторически и природни обекти с подобрен пешеходен достъп - 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		15	Обособяване на големи паркинги за организирани групови туристически пътувания			2024 г.		%	% от организираните туристически пътувания, които използват инфраструктурата за паркиране - 100%	Община Пловдив	ОП ПР СО на МВР
	Ефективно управление на туристическите потоковете	16	Разработване и въвеждане на интегрирани транспортни решения, които комбинират пътуване с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (city card)			2025 г.	Ефективни механизми за управление на трафика; Модели на градска мобилност в подкрепа на местните икономики	бр	Бр. разработени и въведени тарифи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на култури
		17	Интегриране на данните за временен престой с дан. туристи в тази с хостове на паркомати			2024 г.		бр.	Бр. паркинги за временен престой - 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив ОП ПР
		18	Преференциални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти	55 000.00 лв.	Програма Общински бюджет инвестиции на публични предприятия	2024 г.		бр.	Бр. проведени инициативи/ кампании - 5	Община Пловдив	Общински съвет Оператори на обществен транспорт културни институти
			ОБЩО СЦ 4	109 135 000.00 лв.							

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
**Мярката се на няма мярка
***Мярката се да няма проект

СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в контекста на пребиваваща и атрактивна градска среда (зелен и ориентиран град)

Приоритетни области на действие	Мерки*	Действия/ Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
							Вид	целеви	Водещи	Партньори
1. Стратегии за успокояване на трафика и споделено движение	Въвеждане на решения за оформяне градски пространства	Проучване и разработване на концепция и стандарти за въвеждане на модела на "споделени" улици за гр. Пловдив	30 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС Общински бюджет	2025 г.	Подобрена безопасност на придвижване; Създадени условия за активно придвижване в градската среда; Естетизиран облик на градските пространства	бр	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
			15 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС Общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Проектиране и изграждане на зони с успокоен трафик	Анализи и идентифициране на "горещи точки" с интензивно пешеходно и велосипедно движение	15 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градската среда; Подобрени градски индикатори, свързани с качеството на околната среда; Подобрена среда и комфорт на обитаване	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		Проектиране и изготвяне на планове за промяна на организацията на движение за въвеждане зони с успокоен трафик	30 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени планове/ инвестиционни проекти - 3	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		Изпълнение на пилотни проекти за въвеждане на зони с успокоен трафик	150 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр	бр. реализирани проекти - 3	Община Пловдив	ОД на МВР
	Управление на задръстванията	Изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура за ефективно управление на трафика и задръстванията с приоритетни обекти на интервенция: - Изграждане на бул. „Скопие" – от бул. „Брезовско шосе" до Карловския надлез (до ул. Победа); - Изграждане на нов мост над река Марица с развързък – гр. Пловдив / от бул. „Хемусница" до бул. „България"; - Продължаване на бул. „Александър Стамболийски" и свързването му с бул. „Цар Симеон" като елемент на пръстеновидната улична мрежа, в участъка между бул. „Кукленско шосе" и бул. „Асеновградско шосе", в обхвата на гр. Пловдив; - Реконструкция и разширение на бул. „Александър Стамболийски" от бул. „Конгресно шосе" до бул. „Кукленско шосе"	(включена в градско планиране)							
		Допълнителна транспортна инфраструктура: - Основен ремонт и разширение на бул. „Кукленско шосе" – от бул. „Ал. Стамболийски"	(включена в градско планиране)							

		да кв. Южняк, Етап II (разширение); - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Костенарска" до ул. „Вер"; - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Витан Андреев" до бул. „Асеновградско"; - Реконструкция и разширение на бул. „Васил Априлов" – от централна гара до бул. „Шести септември", Етап II; - Реконструкция на ул. „Царевец" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Свобода" II етап; - Реконструкция и модернизация на Затонен мост; - Изграждане на кръстовище на бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. „Цариградско шосе" в участъка на пресичане с ул. „Дечаница" и ул. „Лев Гонтой"							
	Инфраструктура и подкрепа на активната мобилност	Въвеждане на система за велосипеди, скутери и други персонални електрически средства за споделено ползване	800 000.00 лв.	публично - частно частни инвестиции	2025 г.	Подобрена инфраструктура и условия за активна мобилност; Подобрен достъп и информация за възможностите и ползите от алтернативно на личните автомобили придвижване в градска среда; Повишен дял на придвижванията пеш и с велосипеден транспорт.	бр.	Бр. въведени системи за електронни средства за споделено ползване - 1	Община Пловдив	Икономически оператори НПО
		Изграждане на велостойки за обществено ползване в междублоковите пространства	100 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	Бр. изградени велосипедни стоянки - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив НПО
		Пилотни проекти за "зелени" острови в пресечни точки на обществения транспорт, велосипедната мрежа, междублоковите пространства	50 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС общински бюджет	2026 г.		бр.	Бр. реализирани инвестиционни проекти - 3	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на икономически дейности
	Промиване на градски бариери	Одит за достъпност на външна градска среда	50 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Бр. изготвени одити за достъпност на средата - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		Провеждане на кампании за безопасно придвижване, насочени към всички участници в движението.	100 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	Бр. проведени кампании - 10 Бр. участници в кампаниите - 1000	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Безопасна среда и условия за активно придвижване на деца и младежи	Програма: „Първа велоучилища", с цел се осигурят обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години	75 000.00 лв.	общински бюджет публично - частни	ежегодно	Подкрепяща среда за активно придвижване на младите хора	бр.	Бр. въведени и изпълнени програми - 1 Бр. обхванати участници - 500	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
		Провеждане на ученически инициативи за популяризиране на придвижването с велосипед до и от учебните заведения в гр. Пловдив - изграждане на велостойки в дворовете на образователните институции, велопаркинги и др.	50 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	Бр. обхванати образователни институции - 10	Община Пловдив	Образователни институции

3.Условия за „делимо" предлагане	Интегриране на превозни средства с нулеви емисии в транспортната система на обществения транспорт	Въвеждане на електрически автобуси в схемата на градски транспорт за нуждите на оператор „Автобус Пловдив" ЕООД	(включено в СЦ1 1.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови)							
		Разширяване на нови маршрутни линии, обслужвани от електрически транспортни средства, включително паркиране на електробуси в обръщало на крайните спирки	(включено в СЦ 1 1.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови)							
4. Решения за Demand responsive transport (обществен транспорт по заявка)	Осигуряване на възможности и услуги за обществен транспорт ориентиран към търсенето	Пилотен проект, реализиран обществен електронен транспорт по заявка	5 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2025 г.	Подобрено качество на услугите за обществен транспорт	бр.	обслужвани градски територии/ квартали - 3	Община Пловдив	ЕМОБУС ПЛОВДИВ ЕООД
		Анализ на възможностите и предложения за приемане на: преференциални режими за използване на индивидуални превози	30 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Предложения за промени на местната уредба - 3 броя	Община Пловдив	Външни изпълнители
		Пилотна услуга за превоз на хора с увреждания по заявка	120 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. въведени иновативни услуги - 1	Община Пловдив	НПО
	Подобряване и модернизация на транспортно – комуникационната инфраструктура в гр. Пловдив	Пилотни проекти за благоустрояване на ключови възлови от инфраструктурата за обществен транспорт и нейната осъвременяване в градската среда - мултифункционални зони	3 000 000.00 лв.	Програми софинансирани от ЕС	2026 г.	Транспортно - комуникационната инфраструктура ориентирана към хората и високо качество на градската	бр.	Стандарт за живот бр. реализирани пилотни проекти - 3	Община Пловдив	НПО
	Инвестиции за услуги за превоз към екологични автомобили	Пътна карта за изграждане на ел. инфраструктура и зарядни станции	100 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Създадени условия за развитие на електрическа мобилност в градската среда	бр.	бр. изготвени планови документи - 2	Община Пловдив	ОП ОИТ
		Въвеждане на ниво с нулеви емисии, в обхвата на зона за контролирано паркиране	5 000 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. въведени зони с нулеви емисии - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		ОБЩО СЦ 1	38 125 000.00 лв.							

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на ниво мярка
*** Планират се на ниво проект

СЦ 2: Капацитет за управление на мобилността (интелигентен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	Действие/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на изпълнение	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
							Тип	Описание	Водеща институция	Партньори
1. Надграждане на системите за интелигентно управление на трафика	Интелигентни системи за управление на трафика и градската среда -	Надграждане на комуникационната свързаност на всички светофарни регулации кръстовища в града с оборудването за реакция и задържане	8 000 000.00 лв.	общински бюджет Програми	2025 г.	Подобрена функционалност и ефективност на системата за управление на трафика в града	Бр.	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	СИТИПАРК
		Реконструкция и обновяване чрез добавяне на допълнителни функции на системата за видеонаблюдение и сигурността на всички камери към единната комуникационна мрежа	4 500 000.00 лв.	Програми (софинансирани от ЕС, общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. модернизирани/ надградени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
		Изграждане на детекция на всички светофарни регулирани кръстовища в града и свързването им към единната комуникационна мрежа	1 500 000.00 лв.	общински бюджет Програми	2026 г.		бр. кръстовища	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
		Подмяна на всички светофарни контролери и уредби със съвременни такива и свързването на детекторите към тях	26 000 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. модернизирани кръстовища - 115	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
2. Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността	Инфраструктура за ефективно управление на данни	Модернизиране на единния център за данни - за събиране и последваща обработка на информацията за нуждите на управлението на градската мобилност	1 650 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура за управление на данни, планиране и вземане на ефективни решения за управление на градската мобилност	бр.	бр. модернизирани/ оборудвани центрове за управление - 1	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
		Инсталиране (увеличаване на броя на сензори (детектори) за непрекъснато мониторинг на ключови кръстовища	900 000.00 лв.	Програми (софинансирани от ЕС, общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. оборудвани кръстовища - 50	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
	Информационно осигуряване на процесите за управление на трафика и градската мобилност	Въвеждане на всички данни, които имат отношение към управлението на градската мобилност в единна платформа за обработка на пространствена информация, включително умни системи - геопространствена информационна система (ГИС)	700 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Осигурено на актуална информация за управление на всички аспекти на градската мобилност	бр.	бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
		Създаване на цифров регистър за контрол на туристическите автобуси и онлайн опция за заявяване на достъп до града	300 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. създадени цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ЦГИ
		Актуализиране на информацията в специализираните сайтове, предоставяща информация за начина на придвижване на жителите и гостите на града	500 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. актуализирани информационни платформи - 1	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
	Подобряване на капацитета за управление градската мобилност	Създаване на специализирани търговско дружество за управление на мобилността и паркирането	8000000 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрен институционален капацитет за устойчиво управление на градската мобилност	бр.	бр. създадени структури/ звена за управление - 1	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ
		Изготвяне и приемане на местна нормативна уредба за въвеждане, анализ и контрол на транспортното обслужване при извършване	50 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. разработени и приети нормативни актове	Община Пловдив	ОПТИКАБЕЛ

		проекти с РЗП над 10 000 лв						1		
3. Мобилността като услуга	Разработване и въвеждане на интегрирана платформа за градска мобилност	Разработване на концепция за мобилността като услуга в специфичния контекст на община Пловдив	15 000.00 лв.	общински бюджет - публично - частно	2026 г.	Осигурен достъп до актуална информация и качествени услуги за мобилност. Подобрена мрежа на интегрираност на транспортните модове на Пловдив. Повишен брой на потребители на услуги за обществен транспорт	бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ОКОЛНС ПЛОВДИВ ГОСД Оператори на пикапчинести
		Правен анализ и концепция за осъществяване на публично-частно партньорство за предоставяне на услуги за мобилност с оператори на обществен транспорт	15 000.00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2026 г.		бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ОКОЛНС ПЛОВДИВ ГОСД Оператори на пикапчинести оператори
		общо за 3	44 470 000.00 лв.							

* Една мярка обхваща няколко

СЦ 2: Модерни и добре функциониращи системи на обществения транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (достъпни и достъпни град)

Планирани области на действие	Мерки*	Действия/Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на изпълнение	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорности за изпълнение	
							Вид	Целеви	Водещ	Изпълнители
1. Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, кръстовища/ кръстовищни острови)	Модернизация на вторична инфраструктура на обществения транспорт	Реконструкция и обновяване на спирките на обществения транспорт	450 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	качествена и атрактивна вторична инфраструктура на обществения транспорт	бр.	бр. реконструирани спирки: 80	Община Пловдив	сигнал
		Оборудване на депо за електрически автобуси, оборудвано с ФЕЦ за производство на електроенергия за собствени нужди, както и покрити паркинги за съхранение на автобуси за нуждите на депото. С цел осигуряване на оптимална енергия за функциониране системи	6 000 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. оборудвани автобусни депа - 1	ПКВИС Пловдив ЕООД	Община Пловдив
	Модернизация на системите за информация на пътниците	Разширяване и надграждане на системите за информация на пътниците в реално време, вкл. интелигентни терминални устройства на спирки	2 000 000.00 лв.	Програма Европа свързана на ЕС	2025 г.	Подобрена капацитет, надеждност и предвидимост на услугите на обществения транспорт	бр.	Цифрови информационни табла с информация свързана със инф. в реално	Община Пловдив	Оператори на обществен
	Транспортно - комуникационна инфраструктура с приоритет на обществения транспорт	Въвеждане на обособени скоростни трасета за обществения транспорт (BUS lanes)	60 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.	Подобряване на обслужването от страна АПОГ и на взаимодействие със заинтересованите лица	км.	км обособени ВЛП ленти	Община Пловдив	ЦГМ ЕАД
		"Пълна карта" за реновация на S-bahn в Пловдив	15 000.00 лв.	общински бюджет	2023 г.		бр.	бр. планови документи (проучвания - 1	Община Пловдив	външни
2. Достъп, запушек ефективна и надеждна обществен транспорт (електрификация)	Подмяна на подвижен състав на обществения транспорт с нулеви емисии	Доставка на подвижен състав - нископодови електробуси за превоз на пътници по автобусни на нулеви емисии транспорт и инфраструктурата за тях	24 000 000.00 лв.	Програма Европа свързана на ЕС	2025 г.	Електрифициран обществен транспорт	бр.	бр. нови превозни средства за електрически	Община Пловдив	външно финансиране
		Изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС от обществения транспорт в гр. Пловдив и изграждане на съвместими интелигентни марки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства	000 000.00 лв.	Програма Европа свързана на ЕС	2025 г.		бр.	бр. зарядни зарядни станции - 20	ПКВИС Пловдив ЕООД	Община Пловдив
	Системи за интелигентно управление на обществения транспорт	Въвеждане на система за електронно предплатено картоплащане (карта за ГТ	6 200 000.00 лв.	Програма Европа свързана на ЕС	2026 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване	бр.	бр. внедрени системи за интелигентно обществено транспорт - 1	Община Пловдив	ЦГ ОКТ
	Оптимизиране на транспортната схема	Оптимизация и актуализация на транспортната схема в пригородния план	40 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване. Подобрена привлекателност за бързо движение. Привличане на повече клиенти на обществения транспорт	бр.	бр. актуализирани схеми на обществен транспорт - 1	Община Пловдив	ЦГ ОКТ
		Въвеждане на устойчиви мениджъри за събиране на данни, необходими за промяна или актуализация на транспортната схема	40 000.00 лв.	общински бюджет	2023 г.		бр.	бр. въведени инструменти за установяване на данни - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Доставка на специализиран софтуер за планиране/актуализация на транспортната схема	80 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. внедрени системи за планиране и управление на транспорта - 1	Община Пловдив	ЦГ ОКТ
3. Интермодални решения	Развитие на интермодалност, синхронизиране предлагането с обществен транспорт или функционалните територии	Получаване на консултантски за обслужване на градската мобилност от общината	20 000 лв.	общински бюджет	2023 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване. Подобрена привлекателност за нови решения. Привличане на повече клиенти на обществен транспорт	бр.	бр. консултантски проучвания - 1	Община Пловдив	външно
		Подготовка/изготвяне на проекта за градски велосипед в Пловдив	50 000.00 лв.	общински бюджет	външно		бр.	бр. изготвени инвестиционни проекти - 2	Община Пловдив	външно
		Подготовка/Съгласуване на проучване за изграждане на ЖП връзка с летище „Кронево" – ЮЖЗ – Стамо гара – Централна гара	30 000 000 лв.	общинска бюджет / общински бюджет	външно		бр.	бр. изготвени инвестиционни проекти - според необходимостта	Община Пловдив	външно
4. Интелигентни транспортни системи	Инвестиции в системи за контрол и управление	Разработване нови обществено достъпни системи за управление на обществен транспорт	70 000.00 лв.		2024 г.	Подобрена дейността на обществения транспорт	бр.	бр. разработени финансови модели - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен

		Укрепване, модернизиране и внедряване на системи за управление на градския транспорт и услуги по организиране, администриране и контрол на продажбата на обществени услуги на градски транспорт	11 000 000.00 лв.	Програма „Транспорт“ на ЕС	2025 г.		бр.	бр. модернизирани системи за управление на транспорта - 1	Община Пловдив	Оперативна обществена
9. Мерки за управление на паркирането	Подобряване на инфраструктурата за паркиране	Проучване на обекти за зони за паркиране, натоварване на цените и изпълнение услуга в т.ч. проучване условията за паркиране за инвалиди и оказване услуги „Служебен абонамент“	340 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобряване инфраструктурата и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. актуализирани зони за зонов контрол на паркирането - 1	Община Пловдив	ОП ПТР
		Изграждане на паркинг от буферни паркинги в района за взаимовръзка на автомобилния трафик	10 000 519.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изградени буферни паркинги - 10	Община Пловдив	ОП ОКС
	Подобряване на капацитета за ефективно управление и контрол на паркирането	Осъществяване на строг контрол на издаване на инвалидни карти на лицата с намалена подвижност - електронен регистър и защита против фалшифициране	80 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно	Подобряване инфраструктурата и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. създадени регистри за управление на паркирането - 1	Община Пловдив	ОП ПТР
		Въвеждането на системи за отчитане на заетост на Синя зона и паркинг за увеличаване събираемостта (напр. VMS) за насочване на водачите към паркинги (наличие и свободни) места за паркиране вкл. в паркингите и паркинг на територията на града	1 100 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. въведени системи за управление на заетост на контролирана паркирана - 1	Община Пловдив	ОП ПТР
		Изграждане на нови системи за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение, със специализирани автомобили, оборудвани с камери, със специализирани велосипеди (чрез камери)	8 400 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	1. брой нови камери, използвани за контрол на паркирането - 2. брой нови зони, обхванати от новите камери за контрол на паркирането - 3. брой специализирани автомобили, снабдени с камери и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането - 4. брой специализирани велосипеди, снабдени с камери и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането.	Община Пловдив	ОП ПТР
		Анализ на възможностите и въвеждане на "Кол апарк" зони в близост до учебните и висшите учебни заведения в града	30 000.00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. изготвени анализи - 1 бр. обхванати образователни институции - 35 от общо 77 учебни	Община Пловдив	ОД на МВР
4. Подобряване условията на бизнес средата	Инвестиции в бизнеса и култура	Осигуряване и поддържане на инвалидни паркинги, безплатни пешеходни преходи на входа на обекта	1 000 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобряване условията за безопасно придвижване в градска среда	бр.	бр. реконструирани зони за пешеходен престъпи - 5	Община Пловдив	ОП ОКС
		Подобряване на уличната осветеност в близост до инвестиционни зони и публични пространства	1 500 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. благоустроени пешеходни зони и публични пространства - 10	Община Пловдив	ОП ОКС
	Зелена инфраструктура и култура на придвижване	Синхронизиране на светлината светофарите	400 000 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. синхронизирани кръстовища - 10	Община Пловдив	ОП ОКС
		ОБЩО СЦБ	84 846 519.00 лв.							

СЦ3: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив (достъпен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	Дейности/ Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорности за изпълнение	
							мерна	целева	Водещо	Партньор(и)
1. Взаимодействия в рамките на функционалната територия	Оптимизиране на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини	Анализ и изготвяне на предпоставки за подобряване на транспортните схеми в рамките на функционалната територия	20 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрени функционални връзки на община Пловдив със съседни общини; Повишен дял на пътуванията с обществен транспорт; подобрен достъп до услуги за устойчива мобилност	бр.	бр. изготвени анализи - 1	Областа	Община Пловдив Операторите на общинс.
		Въвеждане на съвместни транспортни разписания за подобряване на транспортното обслужване по установените линии на обществения транспорт			2026 г.		бр.	бр. оптимизирани/ реновирани транспортни схеми - 1	Операторите на обществен транспорт	Областа администрация - Пловдив Община Пловдив общин. - партньори
		Въвеждане на интегрирани транспортни решения за комбинирани и градски обществени транспорт (автобусен и ж. п.) - синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база карта/карта	-		2026 г.		бр.	бр. оптимизирани/ реновирани транспортни схеми - 2	Областа	Община Пловдив общин. - Оператор на обществен транспорт
	Подобряване на връзките на града и общината с икономическите зони	Разработване и сключването на съвместни стратегии за осигуряване на съвместни транспортни услуги с работодатели и икономически оператори от ТИЗ	-		2026 г.	Повишена добавена стойност на обществения транспорт за стимулиране на икономическия растеж	бр.	бр. партньорства - 1	Община Пловдив	Икономически Оператори на
		Разработване и въвеждане на специфични модели на тарифна политика, стимулиращи пътуването на обществен транспорт с цел пътуване за работа	-		2025 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени модели на Тарифна политика - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Операторите на Икономическа интеграция
	Повишаване на транспортния трафик	Ремонт и разширение на Околовръстен път - Пловдив	325 000 000.00 лв.			Създадени условия и повишаване на транспортния трафик и намаляване на задръстванията			АПИ	Община Пловдив
		Въвеждане на мерки за ограничаване на достъпа на тежко-товарен трафик в централната градска част на Пловдив - нормативни и организационни	100 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		%	намаляване на тежко товарния трафик в градската среда - 50 %	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
2. Иновативни решения за градска логистика	Подобряване на капацитета за планиране на съвместни и иновативни решения за градска логистика	Актуализация на местната нормативна база за регулиране достъпа на търговски товарни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони	-		2025 г.	Подобрен капацитет и информационна основа за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. актуализации/ планирани нормативни документи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Икономически
		Изготвяне на карта с най-подходящите транспортни коридори до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически функции	15 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. анализи/ инструменти - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
	Партньорства за споделена, сигурна и климатично неутрална градска логистика	Разработване и тестиране на местни споразумения за стимулиране на съвместни вериги за доставки на малки търговски обекти	-		2025 г.	Утвърдени добри практики за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. подкрепени проекти/ споразумения - 1	Община Пловдив	Икономически оператори Браншови
		Обозначаване на места за временно престой и доставки в зони за пешеходно пространство	20 000.00 лв.		2025 г.		бр.	бр. икономически оператори с достъп до споделени решения за градска логистика - 100	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		Обозначаване на сезонни пренасочвания за организирани групови туристически пътувания	-		2026 г.		%	% от организираните туристически	Община Пловдив	ОП ПР ОД на МВР

								пътувания, които използват инфраструктурата за паркиране 100%		
	Ефективно управление на туристическите пътувания	Разработване и въвеждане на интегрирана тарифна система, която комбинира пътувания с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (City card)	-		2025 г.	Ефективни механизми за управление на трафика; Модел на градска мобилност в подкрепа на местната икономика	Бр.	Бр. разработени и въведени тарифи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на културни
		Интегриране на дизайнов за времеви престой с цел туристи в зонас контрол на паркирането	-		2024 г.		Бр.	Бр. паркоместа за времеви престой - 50	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив ОП ПР
		Промоционални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти	10 000.00 лв.	Програми общински бюджет инвеститори на собствени предприятия	2024 г.		Бр.	Бр. проведени информационни кампании - 5	Община Пловдив	Общински съвет Оператори на обществен градски културни институции
		ОБЩО СЦ 4	325 205 000.00 лв.							

* Една марка обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на нова марка
*** Планират се на нови проект

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Приложение 1.1

Правен анализ в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градска среда, както и документи, относими към тях в рамките на Община Пловдив.

I. Политики и стратегически документи на европейско и национално ниво:

На ниво Европейски съюз основният източник на финансиране за градска мобилност са два от петте европейски структурни и инвестиционни фонда (ЕСИФ) — Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионният фонд (КФ). Други налични фондове са програмата **„Хоризонт Европа" в областта на научните изследвания и иновациите и Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) в областта на транспорта**.

На национално ниво са маркирани следните източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност:

1) **Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ);**
2) **П25 - „Зелена мобилност" - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи.**
3) **Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., приета с Решение No 336/23.06.2017 г. на Министерски съвет.**
4) **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА. Европейският зелен пакт.**

Актуалният стратегически документ в сектор Транспорт е ***Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., приета с Решение No 336/23.06.2017 г. на Министерски съвет***, който представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Документът включва приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа. Основната цел на политиката ще продължи да бъде осигуряването на по-добра свързаност между и достъпност на населените места в страната. Усилията за подобряване на съществуващата инфраструктура за железопътен, автомобилен и воден транспорт ще доведат до подобряване на условията за бизнес и търговия, като същевременно способстват и за постигането на по-високо ниво на безопасност в транспортната система на страната. Освен към подобряване на качеството на наличната транспортна инфраструктура, следва да продължи работата по внедряване на интелигентни транспортни системи в сектора, както и по въвеждане на цифрово предаване на информация за товарни превози, което ще допринесе за намаляване на административната тежест и подобряване на логистичните операции. Наличието на ПУГМ е задължително условие за изпълнението на Предварителните условия на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 – 2020 г. в сектор „Транспорт" и е в съответствие със Споразумението за партньорство на Република България. В документа са определени 3 стратегически цели, които обхващат 9 стратегически приоритети, всеки от който съдържа рамка от конкретни цели (задачи). На тази база са набелязани мерки, които са най-подходящи за постигане на съответните цели.

Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са:

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор;

Стратегическите приоритети в развитието на транспорта са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Подобряване на управлението на транспортната система;
- Развитие на интермодален транспорт;
- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар;
- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта;
- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство;
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

Темата на градската мобилност и транспорт е регулирана на европейско ниво в чл. 70 от Договора за присъединяване на страната към Европейската общност, който предвижда обща транспортна политика. Параграфи в) и г) на чл. 71 също засягат градската мобилност и транспорта. Те постановяват, че за целите на прилагането на чл. 70 Съветът и Европейският парламент ще определят мерки за подобряване на транспортната сигурност, както и на други подходящи мерки. Отговорността за транспорта се поделя между Комисията и държавите - членки. Правото да се предприемат действия в областта на градската мобилност на равнището на ЕС произтича от задължението на Комисията да осъществява и защитава основните цели, определени в Договора.

5) Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие.

През месец декември 2020 г., Комисията прие **Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие**, поставящи фокус върху фундаменталната трансформация на транспортния сектор в посока неговата екологична устойчивост и безопасност. С тази стратегия се полагат основите за екологосъобразната и цифровата трансформация на транспортната система на ЕС и за увеличаване на нейната стабилност при бъдещи кризи.

Определени са 10 основни етапа до 2050 г. (междинни цели до 2030 и 2035 г.), ключови стълба, 10 водещи инициативи и 82 мерки, които ще помогнат постигане на целите.

В стратегията са определени основните политически действия, очертани за всеки от трите ключови стълба: Устойчива мобилност, Интелигентна мобилност, Справедлива мобилност.

Съгласно тази стратегия, всички видове транспорт трябва да станат по-устойчиви, с широко достъпни зелени алтернативи и правилни стимули.

До 2030 г. по европейските пътища следва да има поне 30 млн. коли с нулеви емисии;

- 100 европейски града ще бъдат неутрални по отношение на климата;
- движението по високоскоростни железопътни линии ще се удвои;
- колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km следва да бъде въглеродно неутрални в рамкит е на ЕС;
- автоматизираната мобилност ще бъде внедрена в широк мащаб;
- ще бъдат подготвени за пускане на пазара плавателни съдове с нулеви емисии;

до 2035 г.:

- ще бъдат подготвени за пускане на пазара големи въздухоплавателни средства с нулеви емисии;

до 2050 г.:

- почти всички леки автомобили, микробуси, автобуси, както и нови тежкотоварни превозни средства ще бъдат с нулеви емисии;
- товарните железопътни превози ще се удвоят;
- движението по високоскоростни железопътни линии ще се утрои;
- мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), оборудвана за устойчив и интелигентен транспорт с високоскоростна свързаност, ще бъде въведена в експлоатация за нуждите на широкообхватната мрежа.

Планът за действие за градска мобилност има две основни цели на политика:

• да осигури стимули и подкрепа за градовете, за регионалните и националните органи, да ги подпомогне при изготвянето и прилагането на политика за градската мобилност, която да допринася за постигането на общите цели за борба с изменението на климата, за постигане на функциониращ вътрешен пазар в полза на бизнеса и потребителите, и за насърчаването на една ефикасна европейска транспортна система, на социалното сближаване и благополучието;

• да увеличи базата от знания, на която се опират решенията на политиците на всички нива, за да ги подпомогне при прилагането на една интегрирана, осведомена и иновативна политика, каквато е необходима днес за решаването на изключително сложните и многоизмерни въпроси, свързани с градската мобилност.

Пакет „Адаптирани към цел 55"

Пакетът „Адаптирани към цел 55" (Fit for 55), представен от ЕК през юли 2021 г., представлява най-амбициозното предложение на ЕС за климатична политика. Той се опира на 12 законодателни стълба, отнасящи се до важни сектори като транспорт, енергетика, околна среда и сгради. Тази широка, но все пак конкретна рамка от мерки,

има за цел съществено да намали емисиите от парникови газове в ЕС с поне 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г., като основната цел е постигане на климатична неутралност до 2050 г., при гарантиране на справедлив преход за всички. Целенасоченото планиране и проектиране на пешеходна, велосипедна и транспортна (за обществен транспорт) инфраструктура са предпоставки за безопасността на уязвимите категории ползватели, като важен елемент на комуникационно-транспортните системи.

Използването на устойчиви и новаторски транспортни средства играе важна роля за постигането на целите на ЕС в областта на енергетиката и климата. ЕС подкрепя транспортните системи, за да се справят с основните предизвикателства:

- задръствания;
- устойчивост — транспортът все още зависи от петрола за по-голямата част от енергийните си потребности, а това е неприемливо в екологично и икономическо отношение;
- качество на въздуха — до 2050 г. ЕС трябва да намали емисиите от транспорта с 60 % в сравнение с равнищата през 1990 г. и да продължи да намалява замърсяването от превозните средства;
- инфраструктура — нейното качество не е еднакво в целия ЕС;
- конкуренция.

Транспортната политика на ЕС има за цел да повиши мобилността, да отстрани основните пречки в ключови области и да допринесе за растежа и заетостта. В членове 90—100 от Договора за функционирането на Европейския съюз са предвидени правните основания за транспортната политика на ЕС. Правната и техническата рамка, приложими към разработването и внедряването на интелигентни транспортни системи в Република България са нормативно уредени в националното законодателство чрез транспониране на Директива 2010/40/ЕС в две фази. Основната и част е залегнала в „Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози" (приет от 41-то Народно събрание на 30.11.2012, влязъл в сила с Указ No 419 на Президентът на републиката, публикуван в ДВ бр.99/14.12.2012), а техническите елементи - чрез Постановление на Министерския съвет (ПМС No14/21.01.2013), с което е приета „Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт" (доп., бр. 80 на ДВ от 16.10.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.).

6) Европейският зелен пакт.

Европейски зелен пакт, предназначен за Европейския съюз (ЕС) и неговите граждани. В него се подновява ангажиментът на Комисията за справяне с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда — определящата задача на настоящото поколение. Европейският зелен пакт представлява отговор на тези предизвикателства. Това е нова стратегия за растеж, която има за цел превръщането на ЕС в справедливо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж не зависи от използването на ресурси. Като част от Зеления пакт, Комисията ще пренасочи процеса на макроикономическа координация, така че да се интегрират целите за устойчиво развитие на ООН, като устойчивостта и

благосъстоянието на гражданите бъдат поставени в центъра на икономическата политика. Една от политиките включва и ускоряване на прехода към устойчива и интелигентна мобилност.

Транспортът представлява една четвърт от емисиите на парникови газове в ЕС , като неговият дял продължава да расте. За да се постигне неутралност по отношение на климата, до 2050 г. е необходимо намаляване на емисиите в транспортния сектор с 90 %. Пътният, железопътният, въздушният и водният транспорт — всички те ще трябва да допринесат за намаляването. Постигането на устойчив транспорт означава потребителите да се поставят на първо място и да им се осигурят по-евтини, по-достъпни, по-здравословни и по-чисти алтернативи на сегашната им обичайна мобилност.

Мултимодалният транспорт се нуждае от силен тласък. Това ще повиши ефективността на транспортната система. Трябва да се разглежда като приоритет преминаването на значителна част от тези 75 % от вътрешните товари, превозвани днес по шосе, към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища. 1 г. Комисията също така ще обмисли оттегляне на първоначалното и представяне на ново предложение за преразглеждане на Директивата относно комбинирания транспорт 18 , за да я превърне в ефективен инструмент в подкрепа на мултимодалните товарни операции с железопътен и воден транспорт, включително морски превози на къси разстояния.

Автоматизираната и свързаната мултимодална мобилност ще играе все по-голяма роля заедно с интелигентните системи за управление на трафика, станали възможни благодарение на цифровизацията. Транспортната система и инфраструктура на ЕС ще бъдат в състояние да подкрепят нови устойчиви услуги за мобилност, които могат да намалят задръстванията и замърсяването, особено в градските райони. Чрез своите инструменти за финансиране, като например Механизма за свързване на Европа. Комисията ще помогне за разработването на интелигентни системи за управление на трафика и решения за мобилност като услуга (MaaS).

Цените на транспорта трябва да отразяват въздействието му върху околната среда и върху здравето.

Успоредно с това ЕС следва да активизира производството и въвеждането на устойчиви алтернативни транспортни горива. До 2025 г. ще са необходими около 1 милион обществени станции за презареждане с електричество и гориво за 13-те милиона превозни средства с нулеви и ниски емисии, очаквани по европейските пътища. Комисията ще подкрепи разполагането на обществени станции за презареждане с електричество и гориво там, където те трайно отсъстват, по-специално за пътувания на далечни разстояния и в по-слабо населени райони, и ще отправи възможно най-скоро ново искане за финансиране в подкрепа на това предложение. Тези стъпки ще допълнят мерките, предприети на национално равнище. Съществено трябва да се намали замърсяването, дължащо се на транспорта, особено в градовете. Следва да се подготви набор от мерки за справяне с емисиите, задръстванията в градовете и подобряването на обществения транспорт.

II. Преглед на действащото законодателство.

С цел формулиране на изводите и препоръките във връзка с изработването на План за устойчива градска мобилност на община Пловдив, в анализа са разгледани редица актове, в това число и с незадължителен характер, от европейското и националното законодателство, както и на регионално и местно равнище в областта на устойчивото развитие на градската мобилност и среда, които имат отношение към разработването на ПУГМ:

1. Преглед на приложимото европейско законодателство:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност" - 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и авто-мобилен транспорт ;
- Регламент (ЕС) 2021/1153 за създаване на Механизъм за свързване на Европа;
- Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 55/1 от 28 февруари 2011 г.);
- Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета;
- Директива (ЕС) 2021/1187 се рационализират мерките за напредък в реализацията на трансевропейската транспортна мрежа чрез хармонизиране на процедурите за издаване на разрешителни, необходими за изпълнение на определени проекти;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност - 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система" на Европейската комисия - 2011 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите" на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа" – 2013 г.;
- Работен документ на службите на Комисията „Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 – Следващи стъпки към „Визия нула", определяща

акцентите на политиката в областта на безопасността на движението по пътищата за десетилетието 2021 – 2030 г.;

- Стратегия „Транспорт 2050" на ЕС;
- Европейска зелена сделка - 2019 г;
- Стратегия „Европа 2020" на ЕС;
- Програма „Хоризонти 2020" на ЕС;
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие - 2020 г.;
- Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.;
- Сближаването в Европа до 2050 г. Осми доклад за икономическо, социално и териториално сближаване;
- Европейско споразумение за главните международни пътни артерии (AGR);
- Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество;
- Резолюция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. относно изоставащите региони в ЕС (2017/2208(INI)).

В съответствие с принципа на субсидиарност, градската мобилност се управлява на местно равнище и няма регламенти или директиви на ЕС, които да я уреждат. Предвид важността на този въпрос, Комисията е издала няколко документа за Национална нормативна рамка и стратегически документи .

2. Национална нормативна рамка и стратегически документи.

- Национална програма за развитие „България 2030";
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. ;
- Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., както и План за действие 2021 – 2023 г. с приложения към него;
- Актуализирана национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата – 2019г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост ;
- Програма „Развитие на регионите" 2021-2027 г. (проект) ;
- Програма „Транспортна свързаност" 2021-2027 г. (проект);
- Програма „Околна среда" 2021-2027 г. (проект) ;
- Закон за автомобилните превози ;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух ;
- Закон за защита от шума в околната среда;

- Закон за регионалното развитие;
- Закон за обществените поръчки;
- НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2002 г. за транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси / Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (загл. изм. - дв, бр. 44 от 2011 г.);
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба № 3 от 09.06.2004 г. за устройството на електрическите уредби и електропроводните линии;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба №7/2003 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии;
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба №17/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт приета;
- Наредба № РД-02-20-10 от 05.07.2012г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях;
- Наредба № РД-02-20-22 от 20.12.2017г. за планиране и проектиране на комуникационно транспортната системи на урбанизираните територии ;

- Наредба № РД-02-20-2 от 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията (ДВ, бр. 12 от 2021 г.)";
- Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.;
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021 – 2027 г;
- Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Република България (2012 – 2030 г.);
- Актуализирана Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2014 – 2030 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с РМС №336/23.06.2017;
- Национална концепция за насърчаване на активния живот на възрастните хора в България (2012 – 2030 г.);
- Национална програма за развитие: „България 2030";
- Националина стратегия за адаптиране към климатичните промени, МОСВ, 2018 г;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Програма „Развитие на регионите" 2021-2027 г.;
- Програма „Транспортна свързаност" 2021-2027 г.;
- Програма „Околна среда" 2021-2027 г.;

Най-важният документ, касаещ обществените превози, е **Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007** г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.

Новият Регламент влезе в сила от 03.12.2009 г. и поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ:

- уводни разпоредби (цел и обхват на договора; дейности на превозвача; финансови отговорности; общо транспортно планиране);
- права и задължения на превозвача (обществени превозни услуги; превозни средства; безопасност; качество на услугите; тарифен план; продажба на билети и билетни системи; информация за пътувания; маркетингови дейности; контрол на пътниците; обезщетения);
- права и задължения на възложителя (плащания за превозни услуги, формула за изчисление на плащанията; контрол на законовите и договорни задължения; транспортна инфраструктура и мерки за контрол на движението; оплаквания от пътници);
- общи разпоредби (срок; надзор и управление на договора; корпоративна информация; контрол и одит; фактуриране и плащане; изменения на договора; форс мажорни обстоятелства; разрешаване на спорове; прекратяване);

- приложения към договора (референтен план за обслужване; експлоатационен план; подвижен състав, технически и екологични изисквания; показатели за качество на услугите; показател за удовлетвореност на клиентите; тарифен план; стимули и санкции; формула за индексация на цените; първоначална цена на км пробег; списък на обектите за продажба на билети).

Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. По-специално, по този регламент сключването на договори за обществени услуги между органа и оператора почти навсякъде е задължително. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Това се регламентира в чл. 5 т. 2, а също при определени условия и в чл. 5 т. 4., която обаче изрично е определена в Закон за автомобилните превози като неприложима (чл. 19 ал. 3). Въпреки това, тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Основни понятия, използвани в регламента са:

- компетентен орган: всяка публична власт или група от обществени органи в една или повече държави-членки, които могат да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район, или всеки орган, на който е предоставено такова право;
- задължение за извършване на обществена услуга: изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да се гарантират услугите от общ интерес по отношение на пътническите превози, които даден оператор, ако изхожда само от своите търговски интереси, не би поел или не би гарантирал в една и съща мярка или при същите условия без право на възнаграждение;
- обществена поръчка за услуги: всички споразумения, сключени между един или повече транспортни оператори с един или повече компетентни органи за всички права и задължения на въпросната услуга, включително всякакви едностранни публични актове.

Регламент (ЕС) 2021/1153 за създаване на Механизъм за свързване на Европа

За срока на действие на многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2021—2027 г., с регламента се създава Механизъм за свързване на Европа за периода 2021—2027 г. (МСЕ 2.0), определят се неговите цели и бюджет и се очертават формите на финансирането от Европейския съюз (ЕС) и правилата за допустимост.

Основните аспекти на регламента са: устойчивостта, декарбонизацията и намаляването на емисиите, взаимното допълване между всички видове транспорт (както и полезните взаимодействия между секторите на транспорта, енергетиката и цифровите технологии), подобряване на военната мобилност в целия ЕС.

Общата цел на Механизма е да се изграждат, развиват, модернизират и допълват трансевропейските транспортни мрежи в секторите на транспорта, енергетиката и

цифровите технологии и да се улесни международното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници, по-специално като се допринесе за 3 области, сред които и транспорт.

Област Транспорт, съгласно Механизма предвижда:

Ефикасни, взаимосвързани и мултимодални трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T) и инфраструктурни проекти за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност. Адаптиране на части от инфраструктурата на TEN-T с оглед подобряването както на гражданската, така и на военната мобилност (при спазване на специфични правила за допустимост).

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) представлява механизъм на ЕС, който обединява в един фонд финансирането от ЕС за трите набора от трансевропейски инфраструктури — енергийната, транспортната и цифровата. Проектите за трансевропейските мрежи (TEN) осигуряват липсващите звена в енергийните, транспортните и цифровите опорни мрежи на ЕС. Дял XVI от Договора за функционирането на ЕС осигурява правното основание за трансевропейските мрежи. Проектите за трансевропейските мрежи се финансират отчасти от ЕС и отчасти от участващите държави от ЕС. Първоначално механизмът беше създаден за периода 2014—2020 г., за да се насърчат инвестициите в трансевропейските мрежи и да се привлече финансиране както от частния, така и от публичния сектор. Неговото действие беше удължено за периода на финансовата многогодишна рамка за 2021—2027 г. От бюджета на ЕС са разпределени следните суми за програмата Транспорт: 11,4 млрд. евро (плюс 10 млрд. евро от Кохезионния фонд), от които 1,4 млрд. евро са за основните липсващи трансграничии железопътни връзки между държавите — бенефициери на Кохезионния фонд;

Основните цели на МСЕ са следните:

- Да се разработят проекти от общ интерес за изграждане на ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност;
- Да се адаптират части на трансевропейската транспортна мрежа така, че транспортната инфраструктура да стане с двойно предназначение с оглед подобряване на гражданската и военната мобилност.

Трансевропейски мрежи (TEN)

Трансевропейските мрежи (TEN) имат за цел създаване на модерна и ефективна инфраструктура, която да свързва европейските региони и националните мрежи. Трансевропейските мрежи са важни за правилното функциониране на единния пазар на Европейския съюз (ЕС) и за заетостта, тъй като те осигуряват свободното движение на стоки, хора и услуги. Членове 170, 171, 172 и член 194 от Договора за функционирането на Европейския съюз предоставят правното основание за трансевропейските мрежи, които съществуват в три сектори на дейност. Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) обхващат проекти от общ интерес за създаване на нова транспортна инфраструктура или за модернизиране на съществуващата, за запълване на липсващите връзки, за премахване на задръстванията и за отстраняване на техническите пречки пред

транспортните потоци между държавите членки на ЕС. Трансевропейските енергийни мрежи (TEN-E) обхващат секторите на електроенергията и природния газ. Те имат за цел свързване на енергийната инфраструктура на държавите членки на ЕС, за да се спомогне за създаването на единен енергиен пазар и да се допринесе за сигурността на доставките. Трансевропейските далекосъобщителни мрежи (eTEN) имат за цел премахване на цифровите пречки, които спъват завършването на цифровия единен пазар, и постигане на целите на ЕС за свързване на всички домакинства в Европа към интернет. Механизмът дава възможност за финансиране и на градски компонент с приоритет bottlenecks на транспортната мрежа в големите градски центрове по TEN-T мрежата Транспорт. 11,4 млрд. евро (плюс трансфер от 10 млрд. евро от Кохезионния фонд), от които 1,4 млрд. евро са за основните липсващи трансгранични железопътни връзки между държавите — бенефициери на Кохезионния фонд.

Директива (ЕС) 2021/1187.

С Директива (ЕС) 2021/1187 се рационализират мерките за напредък в реализацията на трансевропейската транспортна мрежа чрез хармонизиране на процедурите за издаване на разрешителни, необходими за изпълнение на определени проекти. Новите правила за „интелигентни TEN-T" изясняват процедурите, които организаторите на проекти трябва да следват по отношение на предоставянето на разрешителни и обществените поръчки за трансгранични проекти. Директивата обхваща проекти, които са част от предварително определени участъци от основната мрежа на TEN-T. Освен това тя обхваща и други проекти в коридорите на основната мрежа, чиято обща стойност надхвърля 300 милиона евро. Проекти, свързани изключително с телематика и други нови технологии, не са обхванати от директивата, тъй като тяхното разполагане не е ограничено до основната мрежа на TEN-T. Въпреки това държавите членки могат да прилагат директивата за други проекти в основната и всеобхватна мрежа на TEN-T като част от по-широк, по-хармонизиран подход към проектите в областта на транспортната инфраструктура.

Директива 2009/33/ЕС.

Директива 2009/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства има за основа да стимулира пазара за чисти и енергийно ефективни превозни средства, с цел намаляване на вредните емисии в транспортния сектор.

Тя изисква възлагащите органи, възложителите, както и определени оператори да вземат предвид въздействията върху живота на енергията и околната среда, включително потреблението на енергия и емисиите на CO2 и на определени замърсители, при покупката на пътни превозни средства с цел да насърчава и стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства и подобряването на приноса на транспортния сектор за околната среда, климата и енергийната политика на Общността.

Въвежда се изискване, че органите и операторите ще вземат разхода на енергия и въздействието върху околната среда под внимание при покупка на превозно средство.

Що се отнася до приложното поле, директивата обхваща пътните превозни средства, закупени от възлагащи органи и възложители, независимо от това дали тези органи и лица са публични или частни. Освен това, директивата обхваща покупката на

пътни превозни средства, използвани за извършване на обществени услуги за пътнически превоз в рамките на обществена поръчка за услуги, като държавите-членки имат свободата да изключат малки покупки с цел да се избегне ненужната административна тежест. В съответствие с Директива 2007/46/ЕО и с цел да се избегне ненужната административна тежест, държавите-членки могат да освобождават органите и операторите от изискванията, определени в директивата при закупуване на превозни средства, проектирани и конструирани за специално ползване.

Държавите-членки трябва да гарантират, че от 4 декември 2010 г. всички възлагащи органи, възложители и оператори в обхвата на директивата, при закупуване на пътни превозни средства, ще вземат под внимание въздействието върху околната среда на базата на оценка, която трябва да включва най-малко следните критерии: (а) потребление на енергия; (б) емисиите от CO2, и (в) емисии на NOx, NMHC и прахови частици.

Държавите-членки трябва да приложат една от следните опции:

(А) чрез определяне на технически спецификации за енергийните и екологичните характеристики в документацията за покупка на пътни превозни средства на всеки от разглежданите въздействия, както и всички допълнителни въздействия върху околната среда; или

(Б) чрез включване на енергетиката и околната среда в решението за покупка, при която:

- в случаите, когато се прилага процедурата за обществена поръчка, това се извършва с помощта на тези последици, като критерии за възлагане; и
- в случаите, когато тези въздействия са в парично изражение, те трябва да бъдат използвани в методиката за изчисляване на експлоатационните разходи за включване в решението за покупка.

Закон за автомобилните превози - в сила от 17.09.1999 г. Този закон урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи; превозите за собствена сметка; контрола при осъществяването на превозите и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.

Относно обществения превоз на пътници по автобусни линии изискването е той да се извършва съгласно утвърдените транспортни схеми – републиканска, областни и общински. Общинските транспортни схеми включват следните видове автобусни линии:

- градски основни и допълнителни - за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план;
- междуселищни-за превози, свързващи две или повече населени места в границите на общината.

Общинските транспортни схеми се утвърждават от съответните общински съвети. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на регионалното развитие и благоустройството с наредба определя условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси.

Законът третира взаимодействието между маршрутите на линиите от областните транспортни схеми и на линиите от републиканската транспортна схема, както и регламентира интервалите между часовете на тръгване.

Превозите по автобусни линии се възлагат на лицензирани превозвачи чрез конкурс след проведена процедура по Закон за концесиите или Закон за обществените поръчки и в съответствие с Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.), когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга.

Законът изисква превозвачите да изпълняват възложените им автобусни линии и разписания в съответствие с изискванията и на Закон за движението по пътищата, подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на тях, и постигнатите договорености с възложителя. Превозите по автобусни линии се извършват само от превозвачи, сключили договор с възложителя

Закон за устройство на територията – в сила от 31.03.2001 г. . Територията на Република България е национално богатство. Нейното устройство гарантира устойчиво развитие и благоприятни условия за живеене, труд и отдих на населението. 1. Този закон урежда обществените отношения, свързани с устройството на територията, инвестиционното проектиране и строителството в Република България, и определя ограниченията върху собствеността за устройствени цели.

Законът за местното самоуправление и местната администрация- в сила от 17.09.1991 г.. Този закон урежда обществените отношения, свързани с местното самоуправление и местната администрация.

Закон за общинската собственост- в сила от 01.06.1996 г. С този закон се уреждат придобиването, управлението и разпореждането с имоти и вещи – общинска собственост, освен ако в специален закон е предвидено друго.

Закон за пътищата - обн. ДВ. бр.26 от 29 Март 2000г.

1. чл. 1. (1) (Доп. - ДВ, бр. 39 от 2011 г.) С този закон се уреждат обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България.

2. (2) Този закон не се прилага за: 3. (доп. - ДВ, бр. 75 от 2009 г.) улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища; 4. селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи; 5. горските пътища; 6. частните пътища, неотворени за обществено ползване. ал. 2. (1) Пътищата образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари.

(2) Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението.

Закон за опазване на околната среда- обн. ДВ. бр.91 от 25 Септември 2002г.

1. Чл. 1. Този закон урежда обществените отношения, свързани с:2. опазването на околната среда за сегашните и бъдещите поколения и защитата на здравето на хората: 3. съхраняването на биологичното разнообразие в съответствие с природната биогеографска характеристика на страната; 4. опазването и ползването на компонентите на околната среда; 5. контрола и управлението на факторите, които увреждат околната среда; 6. осъществяването на контрол върху състоянието на околната среда и източниците на замърсяване; 7. предотвратяването и ограничаването на замърсяването; 8. създаването и функционирането на Националната система за мониторинг на околната среда; 9. стратегиите, програмите и плановете за опазване на околната среда; 10. събирането и достъпа до информацията за околната среда; 11. икономическата организация на дейностите по опазване на околната среда; 12. правата и задълженията на държавата, общините, юридическите и физическите лица по опазването на околната среда.

Закон за движението по пътищата-обн. ДВ бр.20 от 05.03.1999 г. Този закон урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Закон за чистотата на атмосферния въздух. Обн., ДВ, бр. 45 от 28.05.1996 г., в сила от 29.06.1996 г . Със закона се уреждат: определянето на показатели и норми за качеството на атмосферния въздух;. ограничаването на емисиите; правата и задълженията на държавните и общинските органи, на юридическите и физическите лица по контрола, управлението и поддържането на качеството на атмосферния въздух; (нова - ДВ, бр. 102 от 2001 г., доп., бр. 99 от 2006 г.) изискванията за качеството на течните горива, в това число контролът за спазване на изискванията за качеството на течните горива при пускането им на пазара и тяхното разпространение, транспортиране и използване; (нова - ДВ, бр. 99 от 2006 г.) ограниченията в емисиите на серен диоксид при използването на течни горива, ограниченията за допустимо сярно съдържание на петролните деривати и начинът на тяхното изгаряне от плавателни средства, които се намират в пристанищата на република България в българския участък на р. Дунав, вътрешните морски води, териториалното море и в изключителната икономическа зона

Закон за защита от шума в околната среда – в сила от 01.01.2006 г. Този закон урежда: 1. оценката, управлението и контрола на шума в околната среда, причинен от автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт, както и от промишлените инсталации и съоръжения, включително за категориите промишлени дейности по приложение № 4 към чл. 117, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда, и от локални източници на шум; 2. определянето на степента на шумовото натоварване в околната среда чрез измерване, оценка и картотекиране на шумовите нива в околната среда и разработването на стратегически карти за шум; 3. акустичното планиране чрез разработването на плановете за действие въз основа на резултатите от картотекирането с оглед предотвратяване и намаляване на шума в околната среда, най-вече в случаи, при

които превишаването на стойностите на даден показател за шум може да предизвика вредно въздействие върху здравето на хората, или за запазване стойностите на показателите за шума в околната среда в районите, в които стойностите не са надвишени; 4. достъпа и предоставянето на информация на обществеността за шума в околната среда и неговото въздействие; 5. компетенциите на държавните органи и органите на местното самоуправление, правата и задълженията на юридическите лица и едноличните търговци, свързани с оценката, управлението и контрола на шума в околната среда

Закон за регионалното развитие – в сила от 31.08.2008 г. С този закон се уреждат: 1. планирането, програмирането, управлението, ресурсното осигуряване, наблюдението, контролът и оценката по изпълнението на стратегиите, плановете и програмите за провеждане на държавната политика за регионалното развитие; 2. (изм. - ДВ, бр. 15 от 2016 г.) планирането на пространственото развитие на територията на национално и регионално равнище. 3. Държавната политика за регионално развитие създава условия за балансирано и устойчиво интегрирано развитие на районите и общините и обхваща система от нормативно регламентирани документи, ресурси и действия на компетентните органи, насочени към: 4. намаляване на междурегионалните и вътрешнорегионалните различия в
степента на икономическото, социалното и териториалното развитие; 5. осигуряване на условия за ускорен икономически растеж и високо ниво на заетост; 6. развитие на териториалното сътрудничество.

НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

С нея се транспонират разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

С нея са регламентирани нормите за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии при тяхното изграждане, реконструкция и преустройство. Тези системи обхващат уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното движение, велосипедното движение, паркирането и гарирането, съоръженията за обслужване на транспорта, като сервизи, бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, автогари, автостопанства и др., както и средствата за регулиране и управление на движението. Те следва да се проектират обвързано със структурата на урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи. Основната цел на комуникационно-транспортната система е осигуряването на бърз, удобен, безопасен и икономичен транспорт за пътниците и товарите при спазване на изискванията за опазване на здравето на населението и на околната среда от наднормен шум, опасни газове, пари и/или вещества. При планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система и нейните елементи се правят проучвания и прогнози за степента на моторизация, транспортните навици и потребности на населението, използваемостта и дела на ползващите различните форми на обществен транспорт за превоз на пътници, дела на пешеходното и велосипедното движение и др.

С наредбата са регламентирани и изискванията към обществения транспорт за превоз на пътници. Според тези изисквания, мрежата на обществения транспорт за

превоз на пътници се проектира в съответствие със структурата на урбанизираната територия и с първостепенната улична мрежа, като пътническият транспорт поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението и икономична експлоатация.

Регламентирано е и пешеходното движение. Организацията на пешеходното движение е неразделна част от плана на комуникационно-транспортната система и е свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план. С наредбата е предвидена възможността да се създават пешеходни зони, транспортно обезопасени пешеходни маршрути - пешеходни и велосипедни алеи, уширени тротоари по обслужващи улици, огради съоръжения, напречни неравности за намаляване на скоростта на превозните средства, пътни знаци, маркировка и др., насочени към повишаване на безопасността на пешеходното движение и отделянето му от моторното движение

С наредбата, в съответствие с Директива 2014/94/ЕС, се урежда режима за паркиране и гариране. Регламентиран е начинът за определяне на необходимият брой на местата за паркиране и гариране на МПС и велосипеди, разработването и проучването за въвеждане на системата "П + П" ("Паркирай и пътувай"), съобразена със системата на обществения транспорт за превоз на пътници, за ограничаване на паркирането по време ("синя зона") и/или за въвеждане на платено паркиране. Обществени велосипедни паркинги се проектират и изпълняват в съответствие с плана за развитие на велосипедния транспорт и/или ПУГМ на съответната община. Въведени са и изискванията за велосипедното движение. То се планира и проектира като цялостна система, като се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски, екологични и здравно-хигиенни особености, както и навиците, традициите и нагласите на населението, предвижданията на общия устройствен план и при спазването на принципите за безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство. Изборът на подходящия начин на провеждане на велосипедното движение се извършва в съответствие с предвижданията на ОУП и с ПУГМ на съответната община.

С тази наредба се определят принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС) в урбанизираните територии. Изискванията на наредбата се прилагат при планиране и проектиране на нови КТС, както и при реконструкция, основен и текущ ремонт на съществуващи улици.

При извършване на основни и текущи ремонти на съществуващи улици, чиито функционални, транспортни и технически характеристики не могат да бъдат приведени в съответствие с изискванията на тази наредба, се предвиждат организационно-технически мероприятия за осигуряване на безопасността на движението. Комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии обхваща:

1. уличната мрежа, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други, осигуряващи пешеходното движение, включително в парковете и градините;

2. системата на обществения транспорт за превоз на пътници, включително мрежата на релсовия селищен транспорт;

3. системата от велосипедни трасета и велопаркинги, осигуряващи велосипедната инфраструктура, включително в парковете и градините;

4. системата от автомобилни паркинги и гаражи, осигуряващи паркирането и гарирането на леките и другите видове автомобили, включително и уличните паркинги;

5. съоръженията за обслужване на транспорта - спирки, сервизи, станции за зареждане (бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, в т.ч. за електробуси и др.), гари (жп, морски, речни и аерогари), интермодални терминали, стопанства на подвижния състав (депа за трамваи, локомотиви, вагони, автобуси, тролеи и др.), пристанища;

6. бази и комплекси за обучение на водачи на ППС, велосипедисти и на деца - предучилищна възраст и ученици;

7. средствата за регулиране и управление на движението.

(Доп. - ДВ, бр. 79 от 2022 г., в сила от 06.04.2023 г.) Комуникационно-транспортната система и нейните елементи се планират и проектират обвързано със структурата и нуждите на населеното място или урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи в съответствие с предвижданията на концепциите и схемите за пространствено развитие и устройствените планове.

Изчисляването на транспортните потоци по уличното платно в урбанизираните територии след анализите и прогнозите се извършва в транспортни единици, приведени към лек автомобил (ЕЛА). Коефициентите за приравняване на различните видове МПС към разчетната единица лек автомобил са посочени в приложение № 1 и влизат в сила от 06.04.2023 г.

Планирането и проектирането на КТС на урбанизираните територии се осъществява на три равнища:

1. общ устройствен план (ОУП);

2. подробен устройствен план (ПУП);

3. инвестиционен проект (ИП).

Системата на обществения транспорт за превоз на пътници се планира и проектира въз основа на проучвания, анализи, оценки, модели и прогнози в съответствие със структурата на урбанизираната територия, нейните топографски и екологични особености и наличната и проектна улична мрежа. С ПКТС се осигурява възможност за въвеждането в експлоатация на мрежата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници. При планирането на градската мобилност обществеият транспорт за превоз на пътници поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението, екологична среда и икономична експлоатация.

При планиране на мрежата и инфраструктурата на обществения транспорт за превоз на пътници се спазват следните принципи:

1. достъпност;

2. интегрираност;

3. безопасност;

4. ефективност;

5. привлекателност;

6. удобство.

Принципите се приоритизират в зависимост от целта на мрежата на обществения транспорт, зададена от общините, като достъпността и интегрираността са с най-висок приоритет. Делът на пътуващите с обществен транспорт за превоз на пътници и неговите различни форми се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и Програма за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове.

НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

С наредбата се определят условията и редът за внедряване и използване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. Наредбата се прилага за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и техните интерфейси с други видове транспорт, без да се засягат въпросите, свързани с националната сигурност или които са в интерес на отбраната.

Внедряването на приложения и услуги по чл. 2 на територията на Република България се осъществява в съответствие с приетите от Европейската комисия спецификации за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи и приетите от органите по стандартизация стандарти.

По смисъла на наредбата: "Интелигентни транспортни системи (ИТС)" са системи, при които се прилагат информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността, както и за интерфейси с останалите видове транспорт.

Спецификациите за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи, приети от Европейската комисия, и стандартите, приети от съответните органи по стандартизация, се предоставят за използване в следните приоритетни области:

1. оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;

2. непрекъснатост на услугите в сферата на интелигентните транспортни системи за управление на движението и товарните превози;

3. приложения относно интелигентните транспортни системи за пътна безопасност и сигурност;

4. свързване на превозното средство с транспортната инфраструктура.

Приоритетните действия по съответните приоритетни области по чл. 4 включват предоставяне на:

1. информационни услуги за мултимодални превози;

2. информационни услуги в реално време за движението по пътищата;

3. минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, когато е възможно, безплатна за потребителите, както и събиране на данни и изработване на процедури за предоставяне на такава информация;

4. оперативно съвместима система "eCall";

5. информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили;

6. резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили.

Приоритетните действия към всяка приоритетна област и съответните спецификации и стандарти към тях са описани в приложението.

За да се идентифицират проблемните области в транспортната система е нужно да се определят нейните параметри във функция на времето, мястото и различни смущаващи събития, като лоши атмосферни условия, аварийни и ремонтни дейности и различни икономически фактори. Измерването на натоварването, определянето на местата с чести задръствания и ПТП и идентифицирането на основните автомобилни потоци и пикови часове, ще помогнат значително при откриването на причините и решаването на съществуващите транспортни проблеми.

Основните принципи, заложени в директива 2010/40/ЕС рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорто отношение на прилагането на спецификации и за внедряването на ИТС, са:

- Ефективност;
- Икономическа изгода – съотношението разходи – крайни резултати;
- Пропорционалност;
- Непрекъснатост на услугите;
- Спазване на съществуващите характеристики на националните инфраструктури и мрежи;
- Насърчаване на равните възможности за достъп;
- Осигуряване на възможности за достигане на зрялост;

- Осигуряване на качествено определяне на времето и местоположението чрез

инфраструктури на спътникова или друга основа;

- Улесняване на интермодалността;
- Съгласуваност при реализацията на проекти за внедряване на ИТС между страните – членки на ЕС.

3. Общински наредби.

Общините имат законово право да възлагат предоставянето на обществен транспорт на тяхната територия. Общините нямат права извън собствената им територия, с изключение на линии до съседни общини, но те могат да се обединят, за да осигурят координирани услуги в рамките на други обединени територии.

Общините могат да издават местни разпоредби за управление на обществения транспорт. Такива локални регламенти съществуват и регулират условията за превоз на пътници, като например задължението за закупуване на билет, глобите, размерът и видът на багажа, който може да се транспортира, различните видове билети и правата на контрольорите.

Документи на местно и регионално ниво:

- Общ устройствен план на гр. Пловдив (2007 г.), включително проекти за актуализация и изменение;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Пловдив (2013 г.);
- Генерален план за организация на движението на Община Пловдив;
- Програма за енергийна ефективност на Община Пловдив за периода 2020 – 2025;
- Общински план за развитие на Община Пловдив 2014-2020г.;
- Културна стратегия на Община Пловдив 2014-2024г.;
- ПИРО 2021 - 2027 г.;
- Наредба № 2 на ОбС Пловдив за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на Община Пловдив;
- Наредба за организацията на движението и паркирането на територията на община Пловдив (Загл. изм. - Р. № 350, пр. № 19 от 22.12.2020 г.);
- Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на община Пловдив;
- Наредба на ОбС Пловдив за опазване на околната среда на територията на Общ ина Пловдив;
- Наредба на ОбС Пловдив за управление на местните пътища в Община Пловдив;
- Наредба на ОбС Пловдив за условията и реда за провеждане на обсъждане на проекти, които предстои да бъдат финансирани чрез поемане на дългосрочен общински дълг от Общ ина Пловдив;
- Наредба за насърчаване на инвестициите в Община Пловдив;

- Правилник за устройството и дейността на Общинско предприятие "Организация и контрол на транспорта" към Община Пловдив;
- Приложение № 2 към Правилник за устройството и дейността на Общинско предприятие "Организация и контрол на транспорта" към Община Пловдив - II част;

Наредба № 2 на ОбС Пловдив за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на Община Пловдив.

Тази наредба урежда правилата за местните изисквания, ограничения и забрани, свързани с движението на пътни превозни средства (ППС) и пешеходците по улиците (пътищата), отворени за обществено ползване на територията на Община Пловдив.

Съгласно наредбата на територията на Община Пловдив се определят следните зони:

1. Зона "Център" – зоната е с граници:

Бул. "Руски", бул. "Марица-юг", бул. "Цар Борис III Обединител", ул. "Ив. Вазов".

2. Зона "Широк Център" – зоната е с граници:

Бул. "Васил Априлов", бул. "Марица-юг", бул. "Източен", бул. "Христо Ботев".

3. Зона "А" – останалата част от града.

Наредба за организацията на движението и паркирането на територията на община Пловдив (Загл. изм. - Р. № 350, пр. № 19 от 22.12.2020 г.)

Тази наредба урежда въпросите за местните изисквания за ограничения, забрани, санкции и контрол, свързани със спирането, престоя и паркирането на пътни превозни средства /ППС/ на територията на град Пловдив. Допуска се въвеждането на временни ограничения на движението, спирането, престоя и паркирането на превозните средства на територията на града по разпореждане на компетентните общински органи, съгласувано със службите за пътен контрол. Ограниченията се сигнализират съобразно Закона за движението по пътищата /ЗДвП/ и нормативните документи за неговото прилагане.

На територията на община Пловдив, престой и паркиране, освен съгласно указания в нормативните актове ред, може да се извършва само:

1. В зони за платено и безплатно паркиране в определени часове на денонощието, определени по реда на гл. Втора, Раздел II от тази наредба. Местата за паркиране в тези зони се обозначават с пътни знаци, пътна маркировка и надписи, чрез които на водача се указват условията за паркиране.

2. На специално отредени и сигнализирани за това места (паркинги), извън платното за движение. Паркингите могат да бъдат държавна, общинска или частна собственост на физически и/или юридически лица.

Местата по т. 2 се определят на основание проект, утвърден от Главния архитект на Общината. Местата, освен по предвидения от ЗДвП ред и свързаните с него подзаконови нормативни актове, могат допълнително да се обозначават и обособяват, по начин, предвиден в проект, както и по преценка на контролните общински органи. Не се допуска нерегламентирано поставяне и/или разполагане върху общинска територия на

всякакви подвижни, неподвижни и други прегради, знаци, табели, съоръжения, предмети и др. подобни, които затрудняват и/или възпрепятстват видимостта, преминаването, спирането, престоя и паркирането на моторните превозни средства, както и движението на пешеходците.

Наредба на ОбС Пловдив за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на община Пловдив.

Настоящата наредба регламентира условията и правилата за пътуване по маршрутите на основни автобусни линии на обществения градски транспорт на територията на община Пловдив. Правилата за пътуване определят правата и задълженията на пътниците, пътуващи по основни автобусни линии от общинската транспортна схема. Наредбата урежда видовете превозни документи и реда и условията за издаването им, както и условията за преференциални пътувания. Общинско предприятие "Организация и контрол на транспорта" /ОП "ОКТ"/, съобразно правилата, одобрени с решения на Общински съвет – Пловдив, осъществява:

- организации на процеса по издаване на превозни документи;
- контрол по редовността на пътниците;
- реализацията на организация, управление, контрол, отчитане и анализ на пътническите превози по основни градски автобусни линии като интегриран превозен процес, възложени от община Пловдив на транспортните оператори;
- организация на инкасирането, съхранението и реализацията на приходите от дейността обществен превоз на пътници по основните линии на обществения градски транспорт на територията на община Пловдив при спазване на относимото законодателство, действащите договори, правила и механизми, определени от Общински съвет – Пловдив. Настоящите разпоредби следва да се спазват от всички пътници, водачи на превозни средства/транспортните оператори по маршрутите на основните линии на обществения градски транспорт на територията на община Пловдив и контрольори по редовността на пътниците.

НАРЕДБА на ОбС Пловдив за управление на местните пътища в Община Пловдив.

С тази наредба се определят редът и условията за уреждане само на въпроси и отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, изграждането, ремонта и поддържането на общинските пътища, както правата и задълженията на общинските органи и правомощията на Кмета на общината, произтичащи от разпоредбите на Закона за пътищата и Правилника за неговото прилагане.

Тази наредба не се прилага за:

1. републиканските пътища, с изключение на участъците от тях, които са в населените места и селищни територии;

2. селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи;

3. горските пътища;

4. частните пътища, неотворени за обществено ползване.

Пътищата и улиците в населените места и селищните територии в общината образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари. Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението.

Общински пътища са отворени за обществено ползване, осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища. Областната администрация издава списък на пътища на територията на общината.

Основания за разработване на ПУГМ:

От друга страна, поради важността на тази тема, през последните години Европейската Комисия (ЕК) работи целенасочено в посока осигуряване на условия за създаване на устойчива градска мобилност. Основните документи, които е приела са както следва:

През 2006 г.: „Тематична стратегия за градската среда";

През 2007 г.: Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност";

През 2009 г.: „План за действие за градска мобилност". Това е първият всеобхватен пакет от мерки за подкрепа относно градската мобилност, с който се създава рамка за инициативите на ЕС в областта на градската мобилност;

През 2011 г.: Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите";

През 2013 г.: „Пакет за градска мобилност: „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите". С този пакет Комисията поставя рамка за постепенна промяна в подхода към градската мобилност. Целта е да се гарантира, че градските райони ще се развиват по по-устойчив начин и че приоритетите на ЕС за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система ще бъдат изпълнени;

През 2016 г.: Насоки за държавите членки относно интегрираното устойчиво градско развитие, както и Програма за градовете, приета на неформална среща на министрите от ЕС, отговарящи за въпросите на градоустройството, на 30 май 2016 г. в Амстердам, Нидерландия;

През 2017 г.: Програма „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички". В тази програма се съдържа набор от инициативи за модернизиране на европейската мобилност и транспорт;

През 2020 г.: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето".

Естествено продължение на политиката на ЕС във връзка с устойчивата градска мобилност е Докладът на Съвета на ЕС от 2021 г., с който одобрява последният от горезброените документи: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето" и подкрепя визията на Комисията за промяна на европейския транспорт.

Стратегически документи на ниво община:

Създаването на условия за устойчива градска мобилност се определя на местно, регионално и национално равнище и няма регламенти или директиви на ЕС, които да я уреждат.

Планът за устойчива градска мобилност се изготвя успоредно и в координация с други стратегически документи, касаещи дългосрочното развитие на град Пловдив, а именно:

Проект „Интегрирани действия за устойчиво градско развитие", Проект: BG16M1OP002-5.003-0006-C01 „Мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух в община Пловдив чрез намаляване на емисиите на ФПЧ10 от битовото отопление", Община Пловдив, Проект Подобряване на градската среда в Зона с потенциал за икономическо развитие „Гладно поле", Проект: „Обновяване на градската среда в община Пловдив – 2020-2023 г.", Проект: № BGENVIRONMENT-4.001-0001 Предефиниран проект № 3 „Прилагане на иновативни мерки за смекчаване и адаптация към изменението на климата в общините в България". Община Пловдив е партньор по проекта Финансираща програма/институция: Програма „Опазване на околната среда и климатични промени" на Финансовият механизъм на Европейското икономическо пространство. Проект: BGCULTURE-1.001-0016-C01 „Културното наследство на Пловдив, представено в ревитализирани, реставрирани и реновирани места".

Общините са субекти, натоварени със задължението да предоставят обществени услуги в сферите, както на образованието, културата, спорта, туризма, и околната среда, на устройството и развитието на техните територии и населени места, като цяло, така и на осъществяването на обществен превоз на пътници и организацията на транспорта и движението на територията на общината.

Реализацията на техните отговорности изисква:

- развитие и подобряване на системата за планиране и управление;
- рехабилитацията, възстановяването и модернизацията на инфраструктурата;
- модернизиране и обновяване на подвижния състав;
- подобряване условията за ползване и улесняване връзките между различни видове обществен транспорт;
- подобряване градската среда и улесняване връзките между различни начини на придвижване – пешеходно, велосипеден транспорт и обществен транспорт;
- предлагане на качество и комфорт при пътуванията;
- създаване на условия и стимули за развитие използването на съществуващите и създаване на нови алтернативни и екологични начини на придвижване.

Изброените отговорности ще бъдат ефективно поети, чрез процеса на изпълнение на проекти, свързани с подобряване условията на устойчивата градската мобилност и среда

в града. За целта е необходимо осъвременяването и актуализирането на съществуващия модел на движението на община Пловдив, предлагането на приоритети за продължаване осъществяването на инвестиционни проекти. В тази връзка и Плана за управление на градската мобилност на град Пловдив, следва да бъде насочен към развитие процеса за задоволяване нуждите от мобилност на хората и бизнеса във всички населени места на територията на общината за по-добро качество на живот.

Съгласно ПИРО, проектите, които ще се реализират в гр. Пловдив и са свързани с градска мобилност и транспорт са следните:

1. Мерки.

Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух.

Сектор „Транспорт" Рехабилитация и модернизация на съществуващата пътна инфраструктура за осигуряване на оптимална скорост и оптимални режими на управление на автомобилните двигатели.

Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух: Проект за Интегриран градски транспорт на гр. Пловдив, вкл. изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура, буферни паркинги, надграждане на системата за управление и контрол на транспорта и трафика и др.

Мярка 4.1. Интегрирани териториални инвестиции за подобряване транспортната свързаност с агломерационния център: - Ремонт и разширение на Околовръстен път - Реконструкция и разширение на бул. „Голямоконарско шосе" - Реконструкция на ул. "Рогошко шосе" Намалени въглеродни емисии от автомобилния транспорт и насърчаване на устойчивата градска мобилност; Оптимизиране на автомобилния трафик и извеждането му от централната градска част. Изградени / реконструирани обекти– основни транспортни артерии с оптимизиран трафик. Увеличаване дела на обществения електрически транспорт - железопътен, тролейбусен, трамваен, метро;

Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух: Проект за Интегриран градски транспорт на гр. Пловдив, вкл. на електрически автобуси и др. Повишен дял на пътуванията с електрически обществен транспорт Проект за въвеждане на електрически автобуси Целева стойност: 1 Изградена градска ЖП линия Цел / сектор Дейност Мярка/проекти в ПИРО Резултати Индикатори

Мярка 4.2. Интермодална свързаност с национално значение: Изграждане на Градска железница в Пловдив за осигуряване на свързаност на всички райони на общ. Пловдив, както и 11 близки населени места, чрез съществуващата жп мрежа и изграждане на нови връзки. Зона с ниски емисии (LEZ) в големите агломерации Проект 1.1.2.1. Въвеждане на зони с ниски емисии на територията на община Пловдив Ограничаване на използването на автомобили от тип „Евро" и „Евро I" (дизелови пътнически автомобили) за достъп до градски центрове в съответствие с Националната програма за контрол на замърсяването на Въздуха 2020-2030.

Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух: Проект за Интегриран градски транспорт на гр. Пловдив, вкл. изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура, буферни паркинги, надграждане на системата за управление и контрол на транспорта и трафика и др. Подобрена устойчивост на критичната пътна инфраструктура и по-малко нарушения на автомобилното движение.

2. Проекти.

2.1. Проект за Интегриран градски транспорт на гр. Пловдив Проектът за ИГТ включва следните компоненти:

1. **КОМПОНЕНТ 1 на ИГТ** - Изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура, включително изграждане на осветление, пешеходни пътеки и велоалеи по протежение на транспортната инфраструктура, част от ИГТ; и зелена инфраструктура покрай основните булеварди, и реконструкция на уличното залесяване (защитно залесяване и/или реконструкция на уличо залесяване/зелени клинове), част от ИГТ, вкл.:

1.1. Приоритетни обекти на интервенция:

1.1.1. Изграждане на бул. „Северен" – от бул. „Брезовско шосе" до Карловския надлез/до ул. Победа/ - 30 млн. лв.; 1.1.2. Изграждане на нов мост над река Марица с развръзки – гр. Пловдив / от бул. „Копривщица" до бул. „България"/ - 30 млн. лв.; 1.1.3. Продължение на бул. „Александър Стамболийски" и свързването му с бул. „Цар Симеон" като елемент на първостепенната улична мрежа, в участъка между бул. „Кукленско шосе" и бул. „Асеновградско шосе", в обхвата на гр. Пловдив - 50 млн. лв.; 1.1.4. Реконструкция и разширение на бул. „Александър Стамболийски" от бул. „Коматевско шосе" до бул. „Кукленско шосе" – 40 млн. лв.

1.2. Допълнителна транспортна инфраструктура, подходящи за включване в проект за ИГТ, в т.ч.: 1.2.1. Основен ремонт и разширение на бул. „Коматевско шосе" – от бул. „Ал. Стамболийски" до кв. Коматево. Етап II (разширение) – 20 млн. лв.; 1.2.2. Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Копривщица" до ул. „Явор" – 10 млн. лв.; 1.2.3. Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Васил Априлов" до бул. „Копривщица" – 8 млн. лв.; 1.2.4. Реконструкция и разширение на бул. „Васил Априлов" – от централна гара до бул. „Шести септември", Етап II – 5 млн. лв.; 1.2.5. Реконструкция на ул. „Царевец" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Свобода" II етап – 7 000 000 лв.; 1.2.6. Реконструкция и модернизация на Бетонен мост – 35 300 000 лв.; 1.2.7. Изграждане на Кръстовище на бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. „Цариградско шосе" в участъка на пресичане с ул. „Арчарица" и ул. „Лев Толстой - 1703,583 хил. лв.

1.3. Обекти от ИГТ, в процес на изпълнение към момента на изготвяне на ПИРО (финансовите ресурси за реализацията им не са включени в индикативния бюджет в Приложение 1 и Приложение 2 на ПИРО): 1.3.1. Реконструкция на бул. „Хаджи Димитър" – в участъка от бул. „Хр. Ботев" до ул. „Царевец" – 4, 607 млн. лв.; Приложение № V.1. към Програма за реализация на ПИРО на Община Пловдив за периода 2021-2027 г. 2 1.3.2. Реконструкция на ул. „Даме Груев" в участъка от транспортен възел „Родопи" до бул. „Македония" – 7, 397 млн. лв; 1.3.3. Рехабилитация на бул. „Кукленско шосе" в

участъка от ул. „Даме Груев" до землищната граница на община Пловдив – 6000 хил. лв.; 1.3.4. „Пробив на водна палата – Транспортен възел на две нива за връзка на бул. Цар Борис III Обединител и бул. Марица – юг" – Етап 2 - 9,360 млн. лв; 1.3.5. Реконструкция на ул. „Царевец" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Хаджи Димитър" I етап - 4, 2066 млн. лв.

2. КОМПОНЕНТ 2 на ИГТ - Изграждане на мрежа от буферни паркинги и гаражи за оптимизация на автомобилния трафик - в процес на изпълнение към момента на изготвяне на ПИРО (финансовите ресурси за реализацията им не са включени в индикативния бюджет в Приложение 1 и Приложение 2 на ПИРО): 2.1. Буферен паркинг в район Източен (бул. Източен и бул. 6ти септември) - 6 200 000.00 лв; 2.2. "Многоетажен гараж", УПИ III-540.1329, общ. обсл. и многоетажен гараж, кв.31 по плана на ЖР - Тракия, гр. Пловдив - 7 009 519.00 лв.

3. КОМПОНЕНТ 3 на ИГТ - Доставка на подвижен състав - нови електрически автобуси, ново автобусно депо и инфраструктурата към тях (в т.ч. зарядни станции) - 20 млн. лв.

4. КОМПОНЕНТ 4 на ИГТ - Интелигентна транспортна система (ИТС), включваща: 4.1. Компонент 1 на ИТС - Надграждане на системата за управление и контрол на транспорта и трафика, вкл. видеонаблюдение - 2.5 млн. лв.; 4.2. Компонент 2 на ИТС - Осъвременяване на електронната система за таксуване на пътници в градския транспорт - 3.5 млн. лв.; 4.3.Компонент 3 на ИТС - Изграждане на система за велосипеди под наем; 4.4. Компонент 4 на ИТС - Разширение на контролирана зона към главни входни артерии и ключови кръстовища (надграждане на системата за управление на трафика и видеонаблюдението поне до 90 кръстовища).

2.2. Проект от група дейности Градска среда на територията на град Пловдив

1. Списък на подходящи обекти от транспортната инфраструктура, в съответствие с проектната им готовност, вкл.: 1.1. Обекти от транспортната инфраструктура, подходящи за включване в проекти за реконструкция на пътна и улична мрежа в градска среда: • Реконструкция/основен ремонт/ на ул. „Любен Каравелов" от бул. „Васил Априлов" до бул. „Христо Ботев" – 3 000 000 лв.; • Реконструкция на бул. „Марица – север" – от бул. „Цар Борис III Обединител" до ул. „Победа" / до бул. „Васил Априлов" - ЕТАП 1, от ул. „Победа" до новия мост – ЕТАП 2 – 20 000 000 лв.; • Реконструкция и благоустрояване на улици на територията на Тютюневия град – Пловдив – 10 000 000 лв.; • Реконструкция на ул. „Арх. Камен Петков" от бул. „Княгиня Мария Луиза до ул. „Богомил" – 2300,53 хил. лв. • Проектиране, реконструкция и разширение на бул. България (Пазарджишко шосе) – 15 000 000 лв.; • ул. „Кукуш" в участъка от надлез Родопи до бул. „Македония" – 9 500 хил. лв.; • ул. „Полет" – в участъка от ул. „Васил Левски" до ул. „Брезовско шосе", вкл. изграждане на кръстовище и продължение до бул. Северен – 7 млн. лв.; • ул. „Славянска" – от бул. „Източен" до ул. „Лев Толстой" – 1489,1 хил. лв.; • ул. „Енос" кв. Коматево - от ул. „Слава" до ул. „Букет" – 230 хил. лв.; • Продължение на ул. „Борис Шивачев" на изток до ул. „Македония", вкл. отводнителна система – 107,88 хил.лв.; • ул. "Граф Игнатиев" - в участъка от бул. "Цар Борис III Обединител" до ул. "Петко Д. Петков"; • ул. "Богомил" – в участъка от бул. "Източен" до "Лев Толстой" - 1 465 884 лв.; • ул. "Богомил" - в участъка от ул. "Петко Д. Петков"

до бул. "Цар Борис III Обединител" - 1 000 000 лв.; • ул. "Цар Асен I-ви" - в участъка от ул. "Леонардо Да Винчи" до бул. "Христо Ботев"; • ул. "Леонардо Да Винчи" - в участъка от ул. "Граф Игнатиев" до ул. "Цар Асен I-ви"; • ул. "Бориславˮ – от ул. „Граф Игнатиев" до ул. „Доспат"; • ул. „Хайдушка", ул. „Доспат", ул. „Крали Марко", ул. „Добри Чинтулов" • Реконструкция и благоустрояване на ул. „Младежка" и площад „Н. Мушанов" кв. 411 и кв. 420 по плана на кв. „Русин махала" - 7 474 000 лв.; • Изпълнение на СМР по възстановяване настилка на уличен участък южно от границата с УПИ МБАЛ „Св. Анна" и подхода към паркинг – ул. „Димо Хаджидимов" – 119,5 хил. лв.; • Реконструкция на ул. „Лука Касъров" в участъка между ул. „Прогрес" и бул. „Шести септември" - 65 хил. лв; • Транспортна връзка като улица IV клас, улица III клас и улица V клас, свързваща южната част на кв. „Прослав" с бул. „Коматевско шосе", гр. Пловдив - 9 000 000 лв. 1.2.Обекти от транспортната инфраструктура, подходящи за включване в проекти за изграждане на нови пътни връзки и кръстовища: • Изграждане на бул. „Свобода" от ул. „Царевец" до бул. „6-ти септември" – 10 млн. лв.; • бул. „Македония" – продължение от бул. „Никола Вапцаров" до ул. „Поручик Вълю Стефов" – 10 млн. лв.; • Транспортна връзка: Продължение на бул. „Санкт Петербург" от бул. "Освобождение" до кръгово кръстовище на бул. „Цариградско шосе" с ул. „Ягодовско шосе" (гр. Пловдив) – 10 млн. лв.; • Транспортна връзка между ул. „Кукуш", бул. „Академик Петър Динеков" и бул. „Коматевско шосе" (Южна тангента) – 15 млн. лв.; • Пътна връзка и подпорна стена на река Марица в участъка от ул. „Удроу Уилсън", ул. „Бъндерица", ул. „Ландос", кръстовище ул. „Ландос"- ул. „Бъндерица" – 7 740 480 лв.; • Изграждане на ул. „Георги Странски" – 1 275 939 лв.; • Инвестиционен проект за нова второстепенна улица с адрес ул. „Никола Карев, гр. Пловдив: I –ви етап; I – ви подетап – от О.Т. №187,188,189,190 до 191; II – ри подетап – от О.Т. №185, 186 до 187; II – ри етап – 480 000 лв. • Технически проект, ремонт и ново изграждане на ул. Арчарица до бул. „Шести септември" – 1 721 610 лв. 2. Обекти от Градска среда, в процес на изпълнение към момента на изготвяне на ПИРО

2.1. Реконструкция на съществуваща улица, подмяна и изграждане на съпътстваща инфраструктура и изграждане на нова светофарна уредба – за улица „Владая" от ос т. 102, ос. Т. 95 до ос. Т. 84 и връзка с бул. „Марица" от ос. Т. 84 до ос. Т. 11, кв.3, по плана на Многофункционална зона „Изток", гр. Пловдив";

2.2. Подлез между ул. „Царевец" и ул. „Модър" и комуникационно решение за ул. „Царевец" и ул. „Модър" / в участъка от бул. „Коматевско шосе" до бул. "Хаджи Димитър"/.

Договори с фирмите превозвачи на територията на община Пловдив, актуални към настоящият момент

Към момента на анализа, град Пловдив се обслужва от 29 автобусни линии. Сключени са 3 договора за обществена поръчка с предмет възлагане на интегрирана обществена услуга за пътнически превоз по част от линиите на общинската транспортна схема на община Пловдив с превозвачи: „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, „Автотранс – 2000" ООД, „Хеброс Бус" АД, КЗТ – Златанови" ООД, Меритранс – 2002" ЕООД и „Меритранс – 2017" ЕООД.

Договорите са подписани през 2016, 2018 и 2021 г., информацията по тях е публично достъпна, като може да се обобщи следното за превозвачите и линиите които обслужват:

1. „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия № 9,; 2. „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия №11; 3.„Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия № 25; 4. „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия № 26; 5.„Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №1; 6. „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договро 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №44; 7.„Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., на автобусна линия № 66; 8.„Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия № 116; 9. „Автобусни Превози Пловдив" ЕООД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 12; 10. „Автотранс – 2000" ООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия №17; 11. „Автотранс – 2000" ООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия № 21; 12. „Автотранс – 2000" ООД, по договро 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия № 113; 13. „Автотранс – 2000" ООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №15; 14. „Автотранс – 2000" ООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №18; 15.„Автотранс – 2000" ООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №222; 16. „Автотранс – 2000" ООД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 27;17. „Хеброс Бус" АД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия № 6;18. „Хеброс Бус" АД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №7; 19.„Хеброс Бус" АД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия № 29; 20.„Хеброс Бус" АД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №37; 21. „Хеброс Бус" АД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия № 99; 22. „Хеброс Бус" АД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 4; 23. „Хеброс Бус" АД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 10; 24. „Хеброс Бус" АД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 20; 25.„КЗТ – Златанови" ООД, по договор 16ДГ219/17.03.2016 г., обслужва автобусна линия №36; 26. „Меритранс – 2017" ЕООД, по договор 18ДГ126/28.02.2018 г., обслужва автобусна линия №16; 27.„Меритранс – 2017" ЕООД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия №22; 28. „Меритранс – 2002" ЕООД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия №24, 29. „Меритранс – 2002" ЕООД, по договор 21ДГ-23/15.01.2021 г., обслужва автобусна линия № 93.

Съгласно Договор №16ДГ219/17.03.2016 г., сключен с КОНСОРЦИУМ „ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ" ДЗЗД, Булстат: 176805726, със следните съдружници (членове) :

- „АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ" ЕООД,
- „АВТОТРАНС - 2000" ООД
- „К З Т ЗЛАТАНОВИ" ООД

Превозвачите са получили изключителното право да извършва обществената услуга за пътнически превоз по конкретните маршрути, посочени в Приложение № 1 към договора,

които са част от системата на масовия градски транспорт на Община Пловдив, операторите на обществената услуга.

Посочената от изпълнителя в ценовото предложение стойност на разходите за дейността по предоставяне на услугата ОПП, в лева с ДДС, за 1 км. пробег, е максимална. Стойността на разходите за дейността по предоставяне на услугата ОПП, предложена от изпълнителя, подлежи на актуализация веднъж годишно. За всяка актуализация ще се изготвя протокол, подписан от изпълнителя и упълномощени представители на възложителя. Всеки протокол става неразделна част от Договора. Всяка актуализация влиза в сила от първо число на месеца, следващ този, през който е извършена. Компенсацията за обществената услуга, предмет на договора, не може да надвишава необходимото покриване на нетните разходи, направени при изпълнението на задължението за обществената услуга, като се отчитат всякакви положителни финансови резултати, реализирани от Превозвача за изпълнение на ОПП, в т.ч. и получената/изплатената компенсация за тарифно задължение, тарифните приходи и/или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на задължението за ОПП, както и разумната печалба, съгласно чл. 2, ал. 1, т. 6 от договора. Възложителят превежда дължимите средства за дейността, определени съобразно действащите правила, по сметка на Превозвачите - членове на обединението, съобразно изпълняваните линии. След изграждането и въвеждането на интегрираната система за управление на градския транспорт, състояща се от следните компоненти - електронно таксуване, информация за пътниците и управление на автопарка, Превозвачите ще бъдат лишени от правото да събират приходите от продажба на превозни документи, предоставено им в чл. 2, ал. 1, т. 1 от договора.

Превозвачите са декларирали, че за изпълнение на обществената поръчка разполагат с автобуси, които да изпълняват маршрутите. Те също така се задължават да извършват превозната услуга при условията на договора, като прилагат тарифите, определени от Кмета на Община Пловдив или Общински Съвет - Пловдив, включително да превозват определените групи пътници на преференциални цени, в съответствие с политиката на Република България по този въпрос и приложимите нормативни изисквания.

Превозвачите са приели задължението при обновяване на автобусния парк и/или при обективна невъзможност да изпълнява предмета на договора с някои от посочените в Приложение № 2 автобуси, в срока на този договор, замяната на автобуси да става с превозни средства със същите характеристики или по-добри, относно - екологична категория ЕВРО, година на първа регистрация, общ брой места, наличие на оборудване за превоз на трудно подвижни лица, клас на превозното средство и наличие на климатик (кумулативно).

Освен това, превозвачите се задължават да оборудват автобусите си със собствени GPS устройства, съвместими с изградения GPS център за мониторинг и контрол в Общинското предприятие „Организация и контрол на транспорта", гарантиращи непрекъснато наблюдение и контрол на превозните средства. Да не възпрепятстват по никакъв начин тяхната работа. При предоставяне на бордово оборудване, придобито чрез ДБФП по Проекта, GPS устройствата се премахват. Частта от предоставеното бордово оборудване (компоненти на СУГТ и СУ КГ), собственост на Община Пловдив, придобити вследствие реализацията на Проекта, които ще бъдат инсталирани в автобусите и ползвани от Превозвачите, същите ще бъдат предоставени на отговорно пазене на последните за срока на действие на договора.

Превозвачите се задължават да оказват пълното съдействие наобщина Пловдив, както и да ангажираните с тази дейност субекти, за реализация на дейностите по внедряване на

системите (СУГТ и СУКТ), в т.ч. и стриктно спазване на условията наобщината, регламентиращи монтирането и експлоатацията на предоставените активи.
Превозвачите се задължават да използват по предназначение предоставените им от Община Пловдив активи, закупени с финансовите ресурси, осигурени по договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № BG161PO001/1.5-03/2011/001, след въвеждането на Системата за управление на градския транспорт в град Пловдив. Превозвачите са длъжни да се грижат за активите като добри стопани, като предпочитат тяхното запазване пред запазването на своите вещи.

Съгласно Договор №18ДГ126/28.02.2018 г., сключен с КОНСОРЦИУМ „ПЛОВДИВ - 2017" ДЗЗД, Булстат: 177230145, със следните съдружници - членове:

- „АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ" ЕООД
- „МЕРИТРАНС - 2017" ЕООД
- „ХЕБРОС БУС" АД
- „АВТОТРАИС - 2000" ООД

Превозвачите са получили изключителното право да извършва обществената услуга за пътнически превоз по конкретните маршрути, посочени в Приложение № 1 към договора, които са част от системата на масовия градски транспорт на Община Пловдив, операторите на обществената услуга.

Проведена е обществена поръчка по ЗОП, като изпълнителите приемат да извършват интегрирана обществена услуга за пътнически превоз по маршрути и разписания от утвърдената Общинска транспортна схема на Община Пловдив по основни градски автобусни линии с №№ 1, 6, 7, 15, 16, 18, 29, 37, 44, 66, 99, 116 и 222 от Общинската транспортна схема на Община Пловдив.

Изпълнението предмета на договора е съгласно действащите маршрути и разписания - Приложение № 1 към Договора. Изпълнението предмета на договора ще се извършва с автобусите, описани в Приложение № 2 към договора. Превозвачът „АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ" ЕООД ще обслужва основни градски автобусни линии № № 1, 44, 66 и 116. Превозвачът „МЕРИТРАНС - 2017" ЕООД ще обслужва основна градска автобусна линия№ 16. Превозвачът „ХЕБРОС БУС" АД ще обслужва основни градски автобусни линии № № 6, 7, 29, 37 и 99. Превозвачът „АВТОТРАНС - 2000" ООД ще обслужва основни градски автобусни нии№№ 15, 18 и 222. В права и задължения на изпълнителят и тук е посочено, че :

Субсидията за превоза на пътници по перитабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт (компенсация за обществената услуга, предмет на договора), се предоставя на Превозвача до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнение на задължението за обществени услуги. Нетният финансов ефект се определя като резултат от разходите извършени във връзка със задължението за извършване на ОПП, намалени с всякакви положителни финансови резултати, реализирани от превозвача при изпълнение на ОПП, намалени с тарифните приходи и/или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на задължението за ОПП, увеличени с Разумна чалба съгласно чл. 2, ал. 1, т. 6 от договора. При определянето на нетния финансов ефект се отчитат и

предоставените средства за компенсиране по реда на част трета Наредбата по § 4, ал. 3 от ЗАП и чл. 2, ал. 1, т. 3 от договора.

При кандидатстване за изпълнение на обществената поръчка, изпълнителят е декларирал, че разполага с автобуси за изпълнение на поръчката, но при обновяване на автобусния парк и/или при обективна невъзможност да изпълнява предмета на договора с някои от посочените в Приложение № 2 автобуси, в срока на договора, Изпълнителят/Превозвачът е задължен да извърши замяната на автобуси с превозни средства, за които са изпълнени кумулативно следните условия:

- са с монтирано и функциониращо оборудване на СУГТ и СУ КТ; оборудвани с GPS устройства при условията на т. 12; брандирани по одобрена от Възложителя визия;
- са със същите характеристики или по-добри спрямо заменяните автобуси, относно - екологична категория ЕВРО, общ брой места, наличие на оборудване за превоз на трудно подвижни лица, възраст и клас на превозното средство, както и наличие на климатична система за целия салон, изпълнено кумулативно;
- Изпълнителят/Превозвачът е задължен да поеме всички разходи по монтажа и демонтажа на оборудването на СУГТ и СУ КТ, извършен по начин, гарантиращ правилното функциониране и гаранционна поддръжка на оборудването, включително разходите за такава и монтаж на необходимия инсталационен материал и за замяна на повредено оборудване, както и разходите за оборудване на автобусите с GPS устройства. Изпълнителят/Превозвачът е задължен да поеме и разходите за брандиране на автобусите в съответствие с одобрената от Възложителя визия, изискуема от поетите ангажименти по проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив";

Замяната на автобуси се извършва след представяне на документи, доказващи изпълнението на условията по т. 9.1. и 9.2. от договора и след писмено одобрение от Възложителя и/или негово специализирано звено - ОП „ОКТ".

Съгласно договор №21ДГ-23/15.01.2021, сключен с ДЗЗД ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ПЛОВДИВ, със следните съдружници (членове):

- АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ ЕООД;
- МЕРИТРАНС - 2002 ЕООД;
- МЕРИТРАНС - 2017 ЕООД;
- ХЕБРОС БУС АД;
- АВТОТРАНС - 2000 ООД

Превозвачите са получили изключителното право да извършва обществената услуга за пътнически превоз по конкретните маршрути, посочени в Приложение № 1 към договора, които са част от системата на масовия градски транспорт на Община Пловдив, операторите на обществената услуга.

Проведена е обществена поръчка по ЗОП и е сключен договора с изпълнителите. ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ ДЗЗД ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ПЛОВДИВ - 2020 и

членовете/съдружниците: АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ ЕООД; МЕРИТРАНС - 2002 ЕООД; МЕРИТРАНС - 2017 ЕООД; ХЕБРОС БУС АД; АВТОТРАНС - 2000 ООД, в качеството им на Превозвачи и оператори на обществени услуги, приемат да извършват интегрирана обществена услуга за пътнически превоз по маршрути и разписания от утвърдената Общинска транспортна схема на Община Пловдив по основни градски автобусни линии с №№ 4, 10, 12, 20, 22, 24, 27 и 93 от Общинската транспортна схема на Община Пловдив.

Изпълнението предмета на договора е съгласно действащите маршрути и разписания - Приложение № 1 към Договора. Изпълнението предмета на договора ще се извършва с автобусите, описани в Приложение № 2 към договора. Превозвачът АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ ЕООД ще обслужва основна линия №12; Превозвачът МЕРИТРАНС - 2002 ЕООД ще обслужва основни линии № 24 и № 93; Превозвачът МЕРИТРАНС - 2017 ЕООД ще обслужва основна линия № 22; Превозвачът ХЕБРОС БУС АД ще обслужва основни линии № 4, № 10 и № 20.; Превозвачът АВТОТРАНС - 2000 ООД ще обслужва основна линия № 27.

Субсидията за превоза на пътници по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт (компенсация за обществената услуга, предмет на договора), се предоставя на Превозвача до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени услуги. Нетният финансов ефект се определя като резултат от разходите, извършени във връзка със задължението за извършване на ОПП, намалени с всякакви положителни финансови резултати, реализирани от Превозвача при изпълнение на ОПП, намалени с тарифните приходи и/или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на задължението за ОПП, увеличени с Разумна печалба съгласно чл. 2, ал. 1, т. 6 от договора. При определянето на нетния финансов ефект се отчитат и предоставените средства за компенсиране по реда на част трета от Наредбата по § 4, ал. 3 от ЗАП и чл. 2, ал. 1, т. 3 от договора. При кандидатстване за изпълнение на обществената поръчка, изпълнителят е декларирал, че разполага с автобуси за изпълнение на поръчката, но при обновяване на автобусния парк и/или при обективна невъзможност да изпълнява предмета на договора с някои от посочените в Приложение № 2 автобуси, в срока на договора. Изпълнителят/Превозвачът е задължен да извърши замяната на автобуси с превозни средства.

Във всеки един от договорите, са посочени следните права на изпълнителите, а именно, че срещу изключителното право да извършва обществената услуга за пътнически превоз по конкретните маршрути, посочени в Приложение № 1 към настоящия договор, които са част от системата на масовия градски транспорт на Община Пловдив, операторите на обществената услуга имат следните права:

1. Да събират приходи от превозените пътници, срещу документ за платена цена/превозен документ, до постигане на пълна функционалност на СУЕТ, която включва „Система за електронно таксуване на пътниците".

2. Да получават средства - субсидии за превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт, до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществената услуга, в рамките на утвърдените за тази цел, за Община Пловдив, средства със закона за държавния бюджет на Република България за съответната година.

3. Да получават средства - компенсации за намалените приходи от прилагането на ценови облекчения за обществени пътнически превози, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, съгласно действащото законодателство, до размера, определен в държавния бюджет за тази цел, и определените в бюджета на Община Пловдив за текущата година допълнителни средства.

4. В периодите на официални празници, посочени в чл. 154 от Кодекса на труда, както и пр. увеличен брой пътуващи поради други официално обявени празници и честванията, превозвачите могат да извършват извънредни курсове по изпълнявани от тях разписания на автобусни линии.

5. Да получават приходи от реклама и други приходи, свързани с дейността, съгласно установените правила на действащото законодателство и настоящия договор.

6. При формирането на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществената услуга, да включват разумна печалба в размер до 5 на сто от общите разходи за дейността по предоставяне на услугата, предмет на договора.

Възможни за промени в обхвата на договора, съгласно чл. 14 от договорите, при настъпили промени от градоустройствен характер, промени в транспортни комуникационните системи, както и при промяна, касаеща транспортната схема, същите се прилагат при изпълнението на настоящия договор, като се уведомява Изпълнителя за промяната, като в последния случай е необходимо и Решение на Общински съвет. Два от договорите са със срок на действие 10 (десет) години от влизането им в сила. А договорът от 2021 г. е със срок на действие до 29.02.2028 г.

В последните години е подменен автобусният парк, като са закупени возила отговарящи на Euro 5, Euro 6 и EEV.

В Община Пловдив, операторите на обществената транспортна услуга, имат следните права: • да събират приходи от превозените пътници, срещу документ за платена цена/превозен документ до постигане на пълна функционалност на СУГТ, която включва система за електронно таксуване на пътниците. • да получават средства - субсидии за превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществената услуга, в рамките на утвърдените за тази цел за Община Пловдив средства със закона за държавния бюджет на Република България за съответната година. • да получават средства – компенсации за намалените приходи от прилагането на ценови облекчения за обществени пътнически превози, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници съгласно действащото законодателство до размера, определен в държавния бюджет за тази цел, и определените в бюджета на Община Пловдив за текущата година допълнителни средства. Условията и редът за предоставяне на субсидии и компенсации се определят с наредбата по § 4, ал. 3 от ЗР на ЗАП (Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите – наричана накратко Наредбата за компенсиране), както и в съответствие с действащия

механизъм за разпределяне на средствата за субсидии и компенсации, приет от Общински съвет Пловдив. • да получават приходи от реклама и други приходи, свързани с дейността, съгласно установените правила на действащото законодателство и действащите ДОУ.

III. Изследване на добри практики от други европейски градове при разработване и реализиране на ПУГМ.

Съгласно действащото законодателство, околната среда е една от най-значимите области, в които Европейският съюз може да упражнява пряко влияние върху държавите членки. Със своето законодателство в тази област ЕС е създал силен стимул градовете да предприемат действия за избягване на риска от превишаване на екологичните прагове. Законодателството в областта на околната среда включва и приемането на по-строги стандарти по отношение на емисиите от пътни превозни средства и амбициозни цели за възлагане на обществени поръчки за чисти превозни средства. Тези инициативи имат за цел да се намали равнището на емисиите, които се дължат на транспорта, и в изолирани случаи са довели до временно затваряне на отделни улици за дизелови автомобили (пример е град Хамбург, Германия).

През периода 2014—2020 г. отпуснатите средства от ЕС за устойчива градска мобилност са се увеличили, но наличието на ПУГМ обикновено не е условие за финансиране.

За да се подпомогне целта на политиката за по-устойчива градска мобилност, европейските структурни и инвестиционни фондовете за градска мобилност за периода 2014—2020 г. са се увеличили с 46 % в сравнение с предходния период. Това показва ясна промяна във фокуса, тъй като например отпуснатите средства за пътищата извън TEN-T са намалели с 25 % — от 20,8 млрд. евро на 15,5 млрд. евро. Най-големият размер отпуснати средства сред отделните области на интервенция, свързани с транспорта, са 12,8 млрд. евро за „чист градски транспорт" през периода 2014—2020 г. Големите проекти, насочени към градската мобилност, са включвали главно инвестиции в линии на метрото и трамвайни линии, както и в подвижен състав.

За да ползват градските проекти финансиране от ЕС, градовете в ЕС не са длъжни да следват насоките на Комисията или да имат ПУГМ, нито дори цялостна национална стратегия за градски транспорт. Това е въпреки факта, че претоварените градски възли могат сериозно да възпрепятстват ефективността на мрежата TENT, която се подпомага със средства от МСЕ в целия ЕС.

В Италия през 2017 г. националното Министерство на инфраструктурата и транспорта е издало постановление, с което от градовете с повече от 100 000 жители се изисква да приемат ПУГМ в съответствие с насоките на Комисията преди октомври 2019 г. (впоследствие срокът е бил удължен с една година), за да бъдат допустими за национално финансиране за инфраструктура за обществен транспорт. В резултат на това по-голям брой градове са започнали процеса на приемане на ПУГМ.

В Испания националната администрация е поставила приемането на ПУГМ като условие за предоставяне на средства на регионалните и местните администрации от структурните фондове на ЕС за градски или общоградски обществен транспорт за програмния период 2014—2020 г. ПУГМ трябва да бъдат в съответствие с националната стратегия за

устойчива мобилност. Според органите в Испания, в резултат на това по-голямата част от градовете с повече от 50 000 жители са приели ПУГМ.

Следователно поставянето на условие да има приет ПУГМ за отпускането на финансиране се е оказало силен стимул за разработване на стратегии за градска мобилност от страна на градовете в Италия и Испания.

Градовете покриват текущите разходи за обществен транспорт чрез цените за билети. Това обаче покрива само част от разходите. Международната асоциация за обществен транспорт предостави данни от 41 града в ЕС, които показват, че приходите от билети на почти две трети от проверените 41 града в ЕС са покрили по-малко от 60 % от текущите разходи. */Според доклад на Комисията от 2019 г./*

Произтичащите от това финансови трудности се отразяват върху възрастта на парка от превозни средства. В Неапол например, в началото на 2013 г. средната възраст на неговите 500 автобуса е 11,5 години, а заради проблеми с надеждността по-малко от 65 % са били на разположение за ежедневна употреба. Въпреки че някои автобуси са били подменени, до ноември 2018 г. средната възраст се е увеличила до 13,4 години. Постепенно влошаване на услугите за обществен транспорт е довело до по-голямо използване на автомобили. По подобен начин в Палермо едва 71 % от автобусния парк, чиято средна възраст е повече от 12 години, са били на разположение за ежедневна употреба.

В град Бърно – Чешка република, например, с цел насърчаване на придвижване с велосипед е въведено правило, че всеки жител на града може да ползва до 30 мин. безплатно обществените велосипеди. В Германия, немската железница предоставя велосипеди под наем в много от градовете, като по този начин пътниците от влака имат право на избор какъв вида транспортно средство да предпочетат. От средата на 2021 година в гр. Пловдив съществува услугата за наемане на електрически тротинетки под наем. Тя е организирана изцяло като частна инициатива от две търговски дружества и не е обвързана с обществения транспорт. От друга страна цената за ползване на тротинетката, приравнена на средно превозно разстояние (около 3,5 км.), надвишава тази на превозния документ в градския транспорт, поради което предложената услуга от транспортна се превръща в атракционна.

Според доклад на Комисията от 2019 г., разходите на обществото за транспорт в ЕС се изчисляват общо на 987 млрд. евро, което включва екологични разходи (44 %), разходи, свързани с произшествия (29 %), и разходи, свързани със задръствания (27 %). По отношение на пътническия транспорт, личните автомобили съставляват 565 млрд. евро, което отговаря на 0,12 евро/км външни разходи, в сравнение с 19 млрд. евро (0,04 евро/км) за градските или междуградските автобуси. Постъпленията от данъци (горива и собственост на превозни средства) и пътните такси за ползвателите на лични автомобили покриват малко под половината от тези разходи — 267 млрд. евро. В доклада са определени възможности за увеличаване на дела на общите разходи, които се поемат от ползвателите на лични автомобили, в т.ч. използване на специални схеми за пътни такси за градските райони с цел справяне с високите разходи за градски транспорт.

Добри практики:

В Специален доклад на Европейската сметна палата, са констатирани следните предприети стъпки и добри практики:

1. С цел да се предотврати използването на лични превозни средства, за създаването на зони без пътно движение и използването на такси за задръстване:

1.1. През 2018 г. в Мадрид е създадена зона с ограничено движение от 472 хектара (Madrid Central). Вследствие на това замърсяването с NO2 е намаляло. Приносът на Madrid Central за намаляване на замърсяването е изследван,а именно Зоната Madrid Central е започнала да функционира през март 2019 г. Данните за NO2 от май 2019 г. в Plaza del Carmen (единствената измервателна станция в зоната Madrid Central) показват, че замърсяването с NO2 е намаляло с 45 % в сравнение с май 2018 г. Замърсяването с NO2 е намаляло средно с 24 % в 24-те станции в Мадрид, където се измерва. Също така е имало намаляване на шумовото замърсяване.

1.2. В Барселона автомобилите са лишени от пътно пространство чрез създаване на „суперквартали". Те представляват девет жилищни карета с площ от 400 m x 400 m, обградени от улици с натоварен трафик, включително автобуси. Във вътрешните улици автомобилите са забранени или движението им е ограничено до ниска скорост. Суперкварталйте са пример за това как градовете могат да дадат приоритет на ходенето пеша и използването на велосипед, като отнемат пространство от обществените паркинги и го предоставят на гражданите.

1.3. В Палермо е създадена зона без пътно движение от 4 хектара и се планира размерът ѝ да се удвои. Там възнамеряват и да намалят наличното пространство за автомобили, за да се разшири трамвайната мрежа.

1.4. В някои градове, в т.ч. Стокхолм и Валета, са приложени такси за задръстване и те докладват, че това е спомогнало за значително намаляване на задръстванията, като е допринесло съществено за по-устойчиви видове транспорт. Приходите от такси за задръстване също така са осигурили финансови ресурси за подобряване на обществения транспорт.

1.5. За да бъдат спазени праговете за качество на въздуха, в Хамбург е въведена временна забрана за по-старите дизелови автомобили на една улица, в близост до която са концентрирани пет от 15-те станции за измерване на качеството на въздуха в града.

2. Стимулиране на използването на велосипеди:

2.1. Карането на велосипед има значителен потенциал да увеличи устойчивостта на градската мобилност. В Копенхаген около 40 % от пътуванията до работното място се извършват с велосипед, а в Антверпен и Бордо също е постигнато значително намаляване на използването на лични превозни средства, благодарение на разширяването на техните мрежи от велосипедни алеи. Данните от Лайпциг показват как разходите за поддръжка и инвестиции във велосипедни алеи са много по-ниски от тези за всички други транспортни средства.

2.2.Практически примери, свързани с реализацията на инициативи е рамките на CIVITAS II в 11 града, приложили мерки, работещи с нови информационни услуги: Бургос (Испания): Градска схема за колоездачи, увеличено колоездене, план за безопасност и предотвратяване на катастрофите; Дебрецен (Унгария): Интегрирана и разширена колоездачна мрежа; Краков (Полша): Нови услуги, свързани с придвижването в свободното време, схема за отдаване на велосипеди под наем; Ла Рошел (Франция):

Споделяне на велосипеди, разширяване на схемата велосипеди-автобуси, въвеждане на нова структура за алтернативни режими на придвижване; Любляна (Словения): Колективно планиране и пропагандиране на екологичен начин на придвижване; Малмьо (Швеция): Интегриране на колоезденето с градския транспорт, както и интернет инструмент за планиране на трафика; Оденс (Дания): Интерактивно обучение за движението по пътищата за деца; Плоещ (Румъния): Внедряване на нови инфраструктури за пешеходци и велосипедисти, както и планиране на алтернативни режими на транспорт; Престън (Обединено кралство): Внедряване на нова структура за алтернативни начини на придвижване, както и планиране на алтернативни начини за придвижване; Тулуза (Франция): Промотиране на употребата на велосипеди и интегриране с националните транспортни услуги, преструктуриране на общественото пространство; Венеция (Италия): Промотиране на безопасно и увеличено колоездене.

Въпреки това в доклада на ЕСП е посочено, че много градове нямат ясен ангажимент за подобряване на велосипедните алеи. В много градове равнището на използване на велосипеден транспорт е ниско. Например дължината на велосипедните алеи в Неапол е под 20 км, а делът на каране на велосипед в Мадрид и Барселона е между 1 % и 2 %. В плана на Барселона се предвижда 2,5 % дял на каране на велосипед през 2018 г., а генералният план на Мадрид за велосипедна мобилност за периода 2008—2016 г. е довел до окончателен дял на този вид транспорт от едва 1,2 % през 2016 г. Планът е преразгледан през 2016 г. с нова цел за 5 % през 2025 г.

Много малко от градовете постанят цели за развитие на велосипедния транспорт в своите планове. Целите, които все пак съществуват, понякога са комбинирани с ходене пеша. Също така няма ясни цели относно броя или вида на велосипедните алеи, които да бъдат изградени. В някои градове, като например Мадрид, велосипедните алеи не са напълно отделени от движението на моторни превозни средства или от пешеходците на тротоара.

3. *Други добри практики, свързани със зоните с ниски емисии /ЗНЕ/.*

Тези зони представляват райони, обикновено в градовете и/или по-големите градове, с различни ограничения за движението на по-замърсяващи, обикновено по-стари превозни средства. Градовете и правителствата въвеждат ЗНЕ с оглед намаляване на отделянето на вредни емисии, които замърсяват въздуха, в съответствие с изискванията и стандартите на ЕС. Зоните с ниски емисии често се считат за най-ефективната мярка, която градовете могат да предприемат за подобряване на качеството на въздуха. Те намаляват емисиите на фини прахови частици (PM), азотен диоксид (NO_2) и косвено на озона (O_3), трите основни замърсители на въздуха, които предизвикват безпокойство в Европа. Екологичните зони се въвеждат за първи път в Швеция през 1996 г., могат да се считат за първата програма за ЗНЕ. Следвайки шведския пример, зони с ниски емисии след това са въведени в няколко града в Германия, Холандия, Северна Италия, както и в Лондон през 2007-2008 г. Оттогава насам, броят на ЗНЕ непрекъснато нараства и вече съществуват в много страни от ЕС. Най-общо зоните с ниски емисии са географски райони, където най-замърсяващите превозни средства се регулират. Обикновено това означава, че превозни средства с по-високи емисии не могат да влязат в зоната. В някои зони с ниски емисии по-замърсяващите превозни средства трябва да плащат по-висока такса, ако влязат в зоната с ниски емисии. Изискванията за ЗНЕ обаче не

са хармонизирани в целия ЕС и по-скоро се управляват от различни разпоредби на местно и/или национално ниво. Стандартните изисквания при въвеждане на ЗНЕ включват:

- забрана за превозни средства с вредни емисии, но някои ЗНЕ имат различни стандарти за бензин, дизел и за отчитане на различните емисии на PM и NO2.;
- опции за преоборудване — подобряване чрез модернизиране, което най-често е добавяне на допълнителен филтър към по-старите автомобили за намаляване на излъчваните ФПЧ;
- схеми за таксуване.

Изискванията към ЗНЕ могат да бъдат приложими заедно или поотделно за различни категории МПС, като :

- тежкотоварни превозни средства;
- лекотоварни превозни средства;
- леки автомобили.

Повечето ЗНЕ работят 24 часа в денонощието, 365 дни в годината (с изключение на някои от италианските ЗНЕ, които не работят постоянно).

Зоните с ниски емисии се регулират и контролират най-често посредством:

- системи от камери;
- ръчно;
- заедно (с камери и ръчно) чрез стикери на предното стъкло.

В някои зони е необходима предварителна регистрация на автомобилите или закупуване на стикер преди влизане, като повечето зони регулират както национални, така и чуждестранни превозни средства.

4. Други свързани с пешеходците и оптимизация на градския транспорт.

4.1.Една добра практика от гр. Рен, Франция представлява партньорство с местната организация на хора с увреждания „Handicap 35". Градът модернизира метро линия, която да бъде напълно достъпна. Освен това и всички автобуси са достъпни и за хора в инвалидни колички и всеки има две места, запазени за хора в инвалидни колички и екран с визуални и гласови съобщения на спирките. 75% от автобусните спирки са достъпни и са оборудвани с терминали за информация за пътниците. Направени са разчети, които изнасят данни, че благодарение на изградената достъпна среда, 180 хора с увреждания ползват автобусна мрежа на ден и 250 метрото. Въведена е и специализирана услуга за обществен транспорт за лица с намалена подвижност. Това е услуга от врата до врата при резервация.

4.2. В Швейцария, операторът на обществения транспорт стартира напълно гъвкава услуга от врата до врата, отговаряща на търсенето, в 32 региона, за да допълни традиционния обществен транспорт. Потребителите се обаждат на безплатен номер, за

да поръчат услугата и биват откарани до връзки по основната мрежа на градския транспорт. Изчислено е, че между 20 000 до 30 000 души използват услугата на година и 98 % са доволни или много доволни от нея.

4.3.Добри практики, свързани с насърчаването на ходенето пеш във Виена, Австрия. Повече от една трета от населението на Виена се се придвижва пеш всеки ден . В града функционира агенция за мобилност, която е натоварена с организацията на събития и кампании, насърчаващи ходенето пеш. Успоредно с това се инвестира в инфраструктура, за да се отговори на нуждите на ходещите хора. Под мотото "Wien zu Fuss" (Виена пеша) се създават и карта на пешеходните маршрути; фестивал на уличния живот; онлайн планиране на маршрути с награди и др. Имиджът на Виена като пешеходен град се е подобрил с 5% в рамките на една година.

4.4.Практика от гр. Ополские, Полша. Петнадесет нискоемисионни автобуса с общ капацитет за повече от 1200 пътници оперират в системата на градския транспорт. В момента са изградени над 65 км велосипедни алеи и са реновирани 1,25 км съществуващи велосипедни алеи. Нов проект предвижда изграждането на 75 км велоалеи. Създадени са пет транспортни центъра за по-добро интегриране на различните видове транспорт и допълнителни услуги за по-лесен достъп до велосипеди и тяхното паркиране. Съоръженията за паркиране, свързани с тези услуги, разполагат с места за 225 превозни средства и 164 велосипеда. Наред с модернизацията на транспортната инфраструктура е инсталирана модерна, динамична и интерактивна система за информация и управление на трафика, която да подпомага движението на новите автобуси. Пътниците получават точна информация за планираните автобусни пътувания, докато диспечерите и операторите могат да контролират точността на услугите, като проследяват местоположението на отделните превозни средства в реално време. Системата е допринесла за повишаване на надеждността на обществения транспорт.

4.5. Практика от Гент - Белгия, където е създадена платформа за обработка на данни за трафика, с цел предоставяне на информация в реално време. Платформата, базирана на облак, събира и обработва данни, за да създаде значима статистика, до която потребителите имат достъп чрез табло за управление. Той позволява двупосочна комуникация: получаване на информация от жителите, на която органите за движение могат да отговорят, и изпращане на известия, свързани с трафика на пътуващите. Целта е хората да могат да персонализират таблото за управление според нуждите си, за да могат да планират и виждат проблеми, които засягат пътуването им. В града няма традиционен център за управление на трафика, което се дължи на осъзнаването, че създаването на традиционен център за управление на трафика не е осъществимо, тъй като ще се фокусира само върху автомобили и ще изисква огромни инвестиции, в допълнение към персонала, ангажиран да проследява движението по пътя посредством екрани 24/7. Решението на Гент е избягване на прекомерните разходи за хардуер чрез използване на най-новите технологии и включва множество форми на транспорт като колоездене и ходене.

4.6. Добра практика от Тршинец, Чехия. С цел подкрепа и развитие на велосипедния транспорт в Тршинец, Чехия е изградена велосипедна кула, което е довело до

подобряване на общественото пространство в центъра на града. С тази мярка броят на велосипедите, паркирани в дадено населено място, се увеличава многократно. Високотехнологичната автоматизирана система може да паркира до 118 велосипеда и е в непосредствена близост до оживения транспортен терминал на града. С изградения нов терминал градските администратори са се обърнали към създаването на условия за насърчаване на хората да използват своите велосипеди – не само за развлечение, но и за ежедневното им пътуване до работа, пазаруване или училище. По време на тази фаза към пътищата са били добавени велосипедни алеи, както и стоянки за велосипеди, помпи и бензиностанции. Градът инсталира и станции за зареждане на електрически велосипеди. Кулата е модерна и високотехнологична.

4.7. Добра практика от Венеция, Италия. Създадената платформата DiMe е опит да се предложат всички публични услуги онлайн, било то за граждани, местен бизнес или туристи. Всички услуги са достъпни чрез една и съща уеб-платформа, въпреки че се предоставят от различни агенции. Независимо дали е въпрос към компанията за обществен транспорт или проблем, който се отнася до водните пътища или обработката на отпадъците, всички въпроси се разглеждат чрез същия онлайн портал. В резултат на това служителите в публичните агенции са подобрили значително своите цифрови умения. Чрез наблюдение и проследяване на потребителите на портала, отговорните лица в града могат да променят услугите според търсенето и предвидените нужди. Уникалното за услугата DiMe е, че потребителите могат сами да управляват повечето процедури. Ако потребител има затруднения с платформата, има линия за помощ, на която може да се обади. В резултат на новата платформа публичната администрация на града стана по-ефективна. Тъй като цялата информация се предоставя онлайн, това спестява време и пари на града. Всъщност моделът на Венеция, съфинансиран от регионалните фондове на ЕС, е станал толкова популярен на територията на Италия, че ще бъде възпроизведен в други италиански градове, по-специално Милано и Рим.

IV. Изводи и препоръки

1. Препоръки.

1.1. Преопръки за развиване на тролейбусен транспорт.

В Опорния план на ОУП-Пловдив са дадени обектите на основната материално-техническа база, обслужваща транспорта, като автобази, гаражи, тролейбусни депа, и автобусни сервизи. Този проблем изисква детайлно изучаване предвид новите пазарни условия, които диференцират тази дейност на малки звена, за които в момента няма достатъчно информация.

Като терени, автобазите и гаражите на градския транспорт, товарния и таксиметровия транспорт със съответните сервизи, са представени в балансите към отрасъл "Транспорт" на Вторичния сектор на икономиката на Производствените зони на Пловдив. В Опорния план на града са маркирани като обособени терени по-големите и теренно обособени сервизи за ЛМПС.

Системата на "Масовият обществен пътнически транспорт" в гр. Пловдив обхваща следните видове МПС :

- автобусен транспорт;

- маршрутни таксита;

- таксиметров транспорт.

Съгласно Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г., осите на урбанистично развитие са полицентрични зони, формирани при интегрирането на полюсите на развитие с транспортно-комуникационната мрежа на страната. Основните оси, които имат важно структуриращо значение за националната територия се развиват по протежение на главните национални и международни транспортни коридори, по които мрежата от населени места на страната се интегрира в европейската. Община Пловдив не разполага с тролейбусен трансорт от 2008 г. В общия обем на транспортната работа, тролейбусния транспорт е поемал около 10 % от кореспондинците, който в момента е разпределен между автобусните маршрути. В Общинския план за развитие 2013-2020 г. е формулирано изискването „Да се потърси възможност за развитие на тролебусния транспорт", като екологично съвместим с градската среда. Към момента липсва тролейбусен транспорт, общината не разполага с материалната база - тролейбусната мрежа.

1.2. Препоръка за промяна в разписанията и маршрутите.

В Община Пловдив, възлагането за извършване на обществен превоз с автобуси е въз основа на Обществени поръчки по ЗОП и Наредба № 33 за обществен превоз на пътници и товари. При изготвянето на тръжните документи линиите от МОПТ са групирани, съобразно пътнико-оборота, като: силни, средни и слаби. В системата МОПТ функционират изключително частни оператори, т.е. общината изцяло е предаставила тази услуга на частни превозвачи. Дублирането на линии, които в голяма част обслужват общ маршрут, е предпоставка за нелоялна конкуренция при неспазване на разписанията и липса на редовен контрол. Автобусният транспорт в гр. Пловдив се дотират с цел компенсиране загубите от намалените цени за превоз на ученици, държавни служители и част от пенсионерите в Пловдив.

1.3. Нов вид транспорт.

Необходимо въвеждането на нов вид транспротен носител в системата МОПТ – Пловдив - „Бърз трамвай". Предимствт са, че е по-енергоспестяващ от автобусния транспорт, разходва екологическо чисто гориво – електроенергия, има по-голяма транспортираща способност, следва да се помисли дали да се използва съществуващата ЖП-мрежа на широко междурелсие или да се направи нова. Т. нар „S-bahn" обвързва по-голямата част от индустриалните зони около града.

1.4. Препоръки за допълване/изменение на нормативната рамка на местно ниво:

В резултат на извършения анализ на приложимата към разработването и изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на община Пловдив национална и европейска законодателна рамка и нормативните актове с незадължителен характер, се установиха определени празноти или недостатъчно детайлизирани правила, за които следва да се прецени възможността за изменение и допълнение на съответните разпоредби, след

съгласуване, координация и консултация със заинтересованите страни. В тази връзка може да се направят следните препоръки:

1. Допълване на НАРЕДБА за организацията на движението и паркирането на територията на община Пловдив (Загл. изм. - Р. № 350, пр. № 19 от 22.12.2020 г.) с разпоредби, регламентиращи:

- координиране и взаимодействието между маршрутите на линиите от републиканската, областните и общинските транспортни схеми с транспортните схеми и разписанията на градския обществен транспорт, регламентиран с Наредбата на община Пловдив, като стъпка към развитието на интермодален обществен транспорт.

- осигуряването на предпоставки за оптимална интеграция и оперативна съвместимост на различните видове транспорт - комбинирана информация за различни видове транспорт в реално време, за възможностите за комбинирано ползване на различни видове градския транспорт, в случай на внедряване на ИТС, на комбинирани билети за ползване на различни видове транспорт, закупуването им по електронен път и др.

1.5.. Съгласно чл.22 от НАРЕДБА № 2 на ОбС Пловдив за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на Община Пловдив, се Забранява се:

1. Движението на всички ППС по улица "Княз Александър I", Площад Централен, Хълма на Освободителите, Младежки хълм, както и всички градски паркове.

2. Движението на ППС по улиците: "Райко Даскалов", "Опълченска" (в отсечката от "П. Каравелов " до "Р. Даскалов"), "Дондуков", "Найден Геров", "Гурко", "Патриарх Евтимий" и "д-р Вълкович" (от "Княз Александър I" до "Отец Паисий"), ул. "Хан Кубрат" от "Р. Даскалов" до "П. Каравелов"определя се режим по вътрешен пръстен за движение на тежко товарни автомобили, както следва:

Зона А – с граници:Бул. "Васил Априлов", бул. "Цар Борис III Освободител", Бул. "Христо Ботев", бул. "България", Зона Б – запад с граници: Бул. "Марица-юг", Бул. "Копривщица",Бул. "Христо Ботев",Бул. "Васил Априлов",Зона Б – изток с граници: Бул. "Марица-юг",Бул. "Източен", Бул. "Санкт Петербург", Бул. "Найчо Цанов", Бул. "Цар Борис III Обединител", Зона В – запад с граници: Бул. "Марица-юг", Обиколен път – Гребен канал, Бул. "Пещерско шосе", Ул. "Белица", Жп линия София – Пловдив, Бул. "Копривщица", Зона В – изток с граници:Бул. "Марица-юг", Бул. "Шести септември",Бул. "Освобождение", Бул. "Санкт Петербург", Бул. "Източен", Зона В – север с граници: Бул. "България", Моста на р. Марица при "Адата", Бул. "Марица" – север, Бул. "Цар Борис III Обединител".

Забранява се и движение на ППС върху тротоари и градински площи, в паркове, в градини, в зелени площи, в пешеходни подлези, в детски и спортни площадки. В ал. 4 на чл. 22 са посочени автомобили, за които не се прилага забраната. Препоръчваме да се допълни, че забраната не се прилага за специализираните автомобили на дружествата отговорни за поддържане на чистотата, използвани при изпълнение на задачите им по договорите с община Пловдив, както и специализираните автомобили за разделно събиране на отпадъците от опаковки на територията на общината, при необходимост.

ППС с тегло над 4 (четири) тона могат да се движат във Вътрешния ринг по най-късия маршрут, посочен в Пропуска по чл. 22, ал. 12 и ал. 13 от Наредба №2, като пропуски за движение във вътрешният ринг се издават срещу заплащане от ОП "Организация и контрол на транспорта", съгласно приложение № 1 на Наредбата.

Текстовете на Наредбата следва да се преработят. Да се заложи и актуализация в частта им на определяне на зоните, в които е забранено да се движат товарни автомобили. Текстовете следва да се съобразят с чл.121 от НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии. Съгласно чл. 121, ал.1, местата за паркиране за товарно-разтоварни работи върху пътното платно се предвиждат по дължина. Местата за паркиране за товарно-разтоварни работи върху паркинг ленти и площадки се обозначават. Необходимата площ за товарно-разтоварни работи е съгласно таблица 2 от приложение № 30.

Необходима площ за товарно-разтоварни работи

Таблица 2

Мин. необходима площ за товарни автомобили	Широчина (m)	Дължина (m)
Товарен автомобил и лек товарен автомобил	2,30	10,00 - 12,00
Тежкотоварни автомобили	2,50	12,00 - 14,00
Седлови влекачи с ремарке	2,50	16,50
Допълнително необходима площ	Площ	
Място за разтоварване на доставени стоки	3 m2 - 5 m2	

1.6. Съобразяване с нови изисквания на Наредба.

Община Пловдив следва да съобрази, че към 07.11.2022 г. е приключило Общественото обсъждане на Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси.

Проектът на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2) има за цел привеждането на Наредба № 2 в съответствие с измененията на Закона за автомобилните превози (ЗАП), обн., ДВ, бр. 60 от 2020 г. Понастоящем в Наредба № 2 не е регламентиран редът за разглеждане и приемане/неприемане на предложения за промени в междуобластната транспортна схема, но такава ще бъде заложена.

С предложените в § 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 23 и 28 изменения и допълнения, в наредбата се създава регламентация на междуобластната транспортна схема, създадена с промените в чл. 17, ал. 1 и 9 от ЗАП. Предвидени са условията и редът за нейното утвърждаване, като предложенията за откриване на нови линии и промени в съществуващи линии от междуобластната транспортна схема, ще бъдат обсъждани от комисията и по реда на чл. 12 от Наредба № 2, който понастоящем се прилагат единствено за републиканската

транспортна схема. С предложения в § 4 нов чл. 8а се въвежда изискване при разработването на общинските транспортни схеми задължително да бъде осигурена свързаност на всяко едно населено място на територията на общината с общинския център, освен ако такава връзка не съществува по автобусна линия от областната транспортна схема. Предложението цели осигуряване на транспортна свързаност на всяко едно населено място в страната минимум до общинския му център, откъдето може да се направи транспортна връзка с други населени места, до които от въпросното населено място няма директна свързаност, преодоляване на регионалната изолация и е в резултат на множество сигнали от жители на малки населени места за липса на транспортно обслужване.

С § 6 от проекта на Наредбата и в изпълнение на разпоредбата на чл. 17, ал. 2 от ЗАП е актуализирана уредбата за републиканската транспортна схема (РТС), като са определени населените места, които се обслужват от автобусни линии от РТС, които могат да бъдат начални и крайни спирки, както и броя на междинните спирки, а именно, че:

Републиканската транспортна схема включва междуселищни автобусни линии, свързващи населени места от две и повече области, с начална и крайна спирка в областни центрове. Допускат се не повече от две междинни спирки.

С § 9 от проекта на наредба - чл. 15 от Наредба № 2 се привежда в съответствие с чл. 22, ал. 1 от ЗАП, а именно че определянето на автогара или спирка по маршрута на междуселищна автобусна линия в дадено населено място се извършва от общинския съвет, а не от кметът, каквато е понастоящем уредбата. Целта е постигане на съответствие на подзаконовата уредба със законовата такава.

С § 10 от проекта на наредба се създава чл. 15а, като с него се предвижда ред за временна промяна в маршрута или изпълнението на превози по маршрутни разписания от автобусни линии при възникнали временни събития, като ремонти, аварийни ситуации, извънредно положение, наложени мерки и ограничения при усложнена епидемична обстановка и др. Понастоящем, такъв ред не е разписан в нормативната уредба, което поражда неяснота за начина на процедиране и неговата легитимност при възникване на необходимост от предприемането на такива действия – временна промяна в маршрутно разписание, поради някоя от изброените причини.

С промените, предложени в § 14-17, 19 и 20 от проекта, се премахва разписаната в Наредба № 2 процедура за възлагане на превозите по автобусни линии чрез конкурс и разпоредбите ѝ се привеждат в съответствие с чл. 19, ал. 2 от ЗАП, съгласно който превозите по автобусни линии се възлагат след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.) (Регламент (ЕО) № 1370/2007) в зависимост от разполагаемите финансови средства и възможностите за прехвърляне на оперативния риск на икономически оператор. Когато превозите по автобусни линии се възлагат, без да се прехвърля оперативният риск на икономическия оператор, възлагането се извършва по реда на Закона за обществените поръчки. Когато оперативният риск се прехвърля на икономическия оператор, превозите се възлагат при условията и по реда на Закона за концесиите в съответствие с чл. 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007. Разписани са задължителните условия, които трябва да бъдат включени при обявяването на процедура за

възлагане на превозите по автобусни линии по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки.

Във връзка с горното, препоръчваме на община Пловдив да съобрази предстоящите изменения в нормативната уредба.

2. Изводи.

В Регионалния план за развитие на Южен централен район 2014-2020 е определена вътрешно-регионална урбанизационна ос: Садово-Пловдив-Пазарджик-Септември-Белово. Съгласно цитирания документ, **Пловдив е агломерационно ядро на група общини: Асеновград, Куклен, Садово, Марица, Родопи.** Във връзка с функцията на агломерационно ядро следва да се добави, че проучванията към Общия устройствен план на община Пловдив определят т. нар. „зона на влияние на Пловдив" на основата на критериите „20 км/30 мин. транспортен изохрон" и „интензивни ежедневни трудови и културно-битови пътувания в посока Пловдив – над 500 души от населено място". Според плана в тази зона, освен цитираните, попадат още и общините Брезово, Калояново, Кричим, Перущица, Раковски, Стамболийски, Съединение и Хисаря. По критерия „стопански връзки" в зоната на влияние попадат всички общини в област Пловдив. Транспортни връзки. Благоприятното географско разположение и функциите на Пловдив като център не само на Южния централен район, но и на Южна България обуславят сравнително доброто развитие на транспортните връзки и обслужващата ги инфраструктура. В района на Пловдив преминават два общоевропейски транспортни коридора (ОЕТК): ОЕТК №4 – Централна Европа – Румъния (Калафат) – Видин – София – Пазарджик – Пловдив – Хасково – Свиленград – Турция (Одрин) – Азия; ОЕТК №8 – Албания – Македония (Крива Паланка) – Кюстендил - София – Пазарджик – Пловдив – Стара Загора – Сливен – Бургас – Варна;

Пътна инфраструктура.

Автомагистрала „Тракия" (А1) преминава извън границите на общината и провежда основния транзит спрямо нея, но едновременно с това влияе и на транспортното обслужване на града чрез трите основни връзки за „прекъснат транзит". През Пловдив преминава първокласен път I-8 (Е80) Белград-София-Пазарджик-Пловдив-Хасково-Свиленград-Истанбул. Освен тях, връзки в различни направления са осигурени по осем пътя от републиканската мрежа, в т. ч. околовръстния пръстен на Пловдив.

Железопътна инфраструктура.

Железопътната инфраструктура е също добре развита. Железопътен възел Пловдив е разположен на Магистрална ж. п. линия №1 Калотина-София-Пловдив-Свиленград. В железопътния възел се включват и Главна ж. п. линия №8 Пловдив-Стара Загора-Бургас, както и второстепенни ж. п. линии към гарите Карлово (връзка с Главна ж. п. линия № 3 Варна-Карнобат-Карлово-София), Панагюрище и Скутаре.

Въздушен транспорт.

Пловдив се обслужва от международното летище край Крумово, (на разстояние 10 км. югоизточно от града, с автомобилна и ж. п. връзка). От летище Пловдив целогодишно има редовни полети до Англия (Лондон) и до Германия (Франкфурт - Хаан). Летището е

специализирано и в обслужването на чартърни туристически полети за българските високопланински ски курорти през зимния сезон. Ползва се и като резервно на Аерогара София.

Изводите, налагащи всичко изложено по-горе, от настоящия анализ, относно приложимата към разработването и изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на община Пловдив, национална и европейска законодателна рамка и нормативните актове с незадължителен характер, са че:

1. Заложените в Стратегия „Европа 2020" цели за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и по специално целта за устойчивост на растежа, чрез ефективно използване на ресурсите, за постигането на икономика с ниски въглеродни емисии, използваща по ефективен начин всички ресурси, доразвити в Стратегия „Транспорт 2050", чрез заложената в нея цел за намаляване на емисиите на парникови газове, без да се пречи на развитието на транспорта и да се застрашава мобилността, чрез по-ограничено и по-чисто използване на енергията в транспорта, по-добра експлоатация на съвременните инфраструктури и намаляване на въздействието им върху околната среда, обуславят и основните акценти при разработването на ПУГМ на община Пловдив - модернизиране и изграждане на невъглероден транспортен сектор за постигане на повишена конкурентоспособност, и предвижданите мерки, свързани с това, касаещи инфраструктурата - използване на мрежова инфраструктура за придвижване чрез електроенергия, насърчаване въвеждането на задвижвани с електричество и хибридни автомобили, определяне на общи стандарти за тях и развитие и интелигентно управление на трафика, за намаляване на емисиите на CO2 за автомобили.

В съответствие с тези насоки, са и приетите цели и мерки на националните и местните стратегически документи - Национална програма за развитие „България 2030"; Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.; Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., както и План за действие 2021 – 2023 г. с приложения към него; Актуализирана национална концепция за пространствено развитие (2013- 2025 г.); Национална стратегия за адаптация към изменението на климата – 2019г.; Национален план за възстановяване и устойчивост.

2. От разгледаното по-горе, в настоящия анализ на приложимите европейски и национални стратегически документи и законодателство, се налага извода, че по отношение на елемента **обществен транспорт**, част от компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, акцента при изготвянето на ПУГМ на Община Пловдив, следва да е върху стратегията и комплексни мерки за:

- **Устойчивост на градския транспорт**, доколкото тя играе основна роля при създаването на здравословна градска среда, а също така повишава и ефективността на градския обществен транспорт, като намалява разходите. В тази връзка, е препоръката която отразява и целите на Стратегия „Транспорт 2050". В съответствие с тези стратегически документи е и **Директива 2009/33/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства, чиито разпоредби са транспонирани в **Закона за обществените поръчки** и следва да се вземат предвид.

Във връзка с изискването за насърчаване употребата на пътни превозни средства използващи алтернативни горива, следва да се имат предвид и, подробно разгледаните по-

горе, разпоредби на **Директива 2014/94/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. Директивата е транспонирана с **Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии**, като са въведени съответните изисквания, касаещи инфраструктурата за алтернативни горива.

Във връзка с насърчаване употребата на пътни превозни средства използващи алтернативни горива, следва да се имат предвид и разпоредбите на **Директива 2008/50/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, транспонирана с **Наредба № 12 от 15 юли 2010 г.** за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух и **Директива 2002/49/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда, транспонирана със **Закона за защита от шума в околната среда** и подзаконови нормативни актове, които макар и да не са свързани пряко с пътни превозни средства използващи алтернативни горива, поставят изисквания към здравословната околна, чието достигане се улеснява в значителна степен при насърчаването и все по-широкото използване на такива превозни средства.

- **Надеждност, безопасност и достъпна цена на предоставяните услуги за обществен транспорт**, които са от съществено значение за привлекателността им, което съответно би могло да доведе до повишаване мотивацията за ползването му. Във връзка с постигането на достъпна цена се препоръчва проучване на градските аспекти на разходите за транспорт. То следва да бъде насочено към ефективността и ефикасността на различните ценови решения, включително и към прилагането на решения свързани с мултимодалния обществен транспорт. С ПУГМ биха могли да бъдат разработени и предложени набор от ангажименти свързани с установяване на изисквания за качество, за защита на правата на пътниците и на лицата с ограничена мобилност, за подобряване на достъпа на такива лица и съгласувани с гражданите процедури за подаване на жалби и механизми за докладване при несъответствия с тези изисквания. Във връзка качеството на транспорта следва да се имат предвид и разпоредбите на **Регламент 1370/2007** на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт относно изискванията към превозните средства, безопасност, качество на услугите, качествени показатели и информация за пътуванията. Разпоредбите на регламента са транспонирани в глава втора, раздел I от **Наредбата № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси**.

- **Лесен достъп до услугите за обществен транспорт** и тяхната **интегрираност**, които също са от съществено значение за привлекателността на обществения транспорт. Достъпността до услуги за обществен транспорт, като възможност за придвижване на всички групи население, включително хора с увреждания, по градската среда и нейните елементи, сгради и съоръжения за обществено ползване обслужващи обществения транспорт, се предвижда да бъде осигурявана чрез поддържане и изграждане на инфраструктурата, която да я улеснява. Такива цели и приоритети са заложени, в съответствие със Стратегия „Европа 2020" и Стратегия „Транспорт 2050", в националните стратегически документи. В съответствие с тях са приети и редица нормативни актове, с които са установени изисквания към транспортната инфраструктура, свързани с изпълнението на тези стратегически цели и

приоритети, един от тези нормативни актове, с които се регламентира устройство на техническата инфраструктура, попадаща на нейна територия. Свързани с достъпността на градската са и цели и приоритети от Плана за интегрирарано развитие на община Пловдив за периода 2021-2027 г., Стратегическа цел 1 „Подобряване на жизнената среда - чистотата, поддържане и реновиране на обществените пространства и зелените площи в града, справяне с екологичните предизвикателства пред Общината, прилагане принципите на кръговата икономика и предоставяне на съвременни качествени услуги за населението", поставя се фокус за разрешаване на проблеми релевантни към предоставянето на населението на съвременни и качествени публични услуги, и в частност, към: - предоставянето на населението на съвременни и качествени здравни и социални услуги, спорт, рекреация (отдих) и прояви на открито, - подобряване достъпа и пространствената свързаност в градска среда чрез съответните идентифицирани проблеми и необходимите за решаването им интервенции в пътна и уличка мрежа, изграждане на нови пътни връзки и кръстовища, изграждане на мрежа от паркинги, облагородяване на междублокови пространства и обновяване на детски площадки.

Във връзка с **интегрираността** на обществения транспорт следва да се има предвид, че доколкото, съгласно **Закона за автомобилните превози**, обществените превози на пътници и товари по автобусни линии се извършва съгласно утвърдени транспортни схеми – републиканска, областни и общински, стъпка към развитието на интермодален обществен транспорт, би била координирането и установяването на взаимодействие между маршрутите на линиите от републиканската, областните и общинските транспортни схеми с транспортните схеми и разписанията на градския обществен транспорт, регламентиран с Наредба за организацията на движението и паркирането на територията на община Пловдив.

Следва да се подчертае, че доколкото националните ни стратегически документи и законодателство не разглеждат градската логистика отделно от обществения и автомобилния транспорт, безопасността и устойчивостта, касае и компонента на ПУГМ **градска логистика**. Следва да се подчертае, че акцента по отношение на този компонент следва да е увеличаване ефективността на градската логистика в крайната точка на доставка, включително товарните доставки, като същевременно се намалят свързаните с това вредни външни въздействия като емисии на парникови газове, замърсители и шум.

-Пешеходна активност и колоездене, част от компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, акцента при изготвянето на ПУГМ, следва да е върху стратегията и мерките за повишаване привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди, електрически тротинетки и скутери и др. чрез развитие на инфраструктурата свързана с тези активности. Първа стъпка за това е извършването оценка на съществуващата инфраструктура и необходимостта от подобряването и. При планирането на нови инфраструктурни проекти за моторизирания транспорт, следва да се планира и развитие на инфраструктура специално за велосипедисти, използващи ел. тротинетки и скутери и пешеходци, чрез която те да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик. По Приоритет 2 „Подобрена градска среда с качествени здравни и социални услуги, достъп до култура, спорт и прояви на открито" са обособени четири мерки, насочени към ключови теми, релевантни за създаване и надграждане на необходимите предпоставки, условия и инфраструктура за предоставяне на населението на съвременни и качествени публични услуги, в т.ч.: здравни и социални услуги, спорт,

рекреация (отдих) и прояви на открито, мерки за подобряване достъпа и пространствената свързаност в градска среда чрез интервенции в пътна и уличка мрежа, изграждане на нови пътни връзки и кръстовища, изграждане на мрежа от паркинги, облагородяване на междублокови пространства и обновяване на детски площадки. Всички мерки са с очакван синергичен ефект за постигане на положително въздействие в посока развитието на град Пловдив като достъпен за всички, с осигурен равен достъп до възможности и услуги за населението, вкл. здравни и социални услуги, достъп до култура, спорт и прояви на открито. Мерките в Приоритет 2 са обособени, отчитайки наличните съществени силни страни, възможности и потенциал за развитие на Общината, идентифицирани в резултат на проведените секторни анализи, и в частност, с акцент върху изведеното от анализа на социалната сфера, анализа на състоянието и развитието на съществуващата на територията инфраструктура. Проект за Интегриран градски транспорт (ИГТ) на гр. Пловдив – в интегрирания, хоризонтален проект са предвидени дейности и инвестиции в компоненти на ИГТ, сред които: изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура и зелена инфраструктура покрай основните булеварди, и реконструкция на уличното залесяване (защитно залесяване и/или реконструкция на улично залесяване/зелени клинове); изграждане на мрежа от буферни паркинги и гаражи за оптимизация на автомобилния трафик по линия на ИГТ; доставка на подвижен състав (нови електрически автобуси), ново автобусно депо и инфраструктурата към тях (в т.ч. зарядни станции); Интелигентна транспортна система (ИТС) - Компонент 1 - надграждане на системата за управление и контрол на транспорта и трафика и Компонент 2 - осъвременяване на електронната система за таксуване на пътници в градския транспорт; изграждане на осветление, пешеходни пътеки и велоалеи по протежение на транспортната инфраструктура, част от ИГТ, и допълнителен компонент на ИГТ: 1.1.2. Група проекти за намаляване замърсяването на въздуха и въглеродните емисии чрез въвеждане на зони с ниски емисии и осъществяване на мониторинг и контрол на КАВ - в интервенцията са предвидени дейности и инвестиции, свързани с въвеждането на зони с ниски емисии на територията на община Пловдив, изграждане на инфраструктура за зареждане на електромобили и повишаване на капацитета на общинската администрация за собствен мониторинг и контрол на КАВ;

Във връзка с това следва да се имат предвид и подробно разгледаните по-горе, в същата точка, разпоредби на Раздел III-ти и IV-ти на глава втора от **Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии**, с които е регламентирано пешеходното и велосипедното движение, като неразделна част от плана на комуникационно-транспортната система, свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план и съответната инфраструктура. Следва да се подчертае, че в чл. 33 от наредбата, изрично е посочено, че освен в общия устройствен план, подробния устройствен план, подробния комуникационно-транспортен план, **Планът за развитие на велосипедния транспорт се интегрира и в Плана за устойчива градска мобилност**.

-Мултимодалността (интеграцията) е един от основните инструменти за увеличаване дела на обществения транспорт и намаляване на транспорта с лични транспортни средства, а от там и намаляване на транспортните потоци задръстванията, и екологичните

характеристики на градската среда. По отношение на елемента мултимодалност на различните видове транспорт, като част от компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, акцента при изготвянето на ПУГМ, следва да е върху комплекса от мерки за осигуряването на безпроблемна и мултимодална мобилност и транспорт. В Стратегия „Транспорт 2050" се отдава голямо значение на мултимодалността, като се има предвид, че градските възли, представляват ключов елемент в изграждането на трансевропейската транспортна мрежа. Поради това, при изготвянето на ПУГМ на СО, следва да се отчита потребността от подходяща **инфраструктура в градските възли**, тъй като те са точка на отпътуване или крайна дестинация, тези цели са заложени в Регламент (ЕС) 2021/1153 за създаване на Механизъм за свързване на Европа. Европейската комисия прие цялостна стратегия „Транспорт 2050" за конкурентоспособна транспортна система, която ще повиши мобилността, ще отстрани основните пречки в ключови области и ще допринесе за растежа и заетостта. Предложенията се отнасят до това зависимостта на Европа от вноса на петрол да намалее драстично, а емисиите на парникови газове от транспорта да спаднат с 60% до 2050 година. Сред ключовите цели, залегнали в стратегията "Транспорт 2050" са: 1. В градовете повече да не се движат автомобили, задвижвани с конвенционални горива; 2. В авиацията да се използват 40% устойчиви горива с ниски въглеродни емисии; 3. Емисиите от корабоплаването да намалеят с поне 40%; 4. 50% от превоза на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт; 5. в градския транспорт по-чисти автомобили и по-чисти горива. Комисията планира да постигне набелязаното по два начина - от една страна чрез фискални мерки, които трябва направят употребата на традиционните автомобили в градовете по-неприемлива, а от друга - чрез развитието на по-удобна инфраструктура и обществен транспорт.

Този приоритет е заложен и в **Закона за автомобилните превози**, който предвижда изискването, при извършването обществени превози на пътници и товари по автобусни линии, както това да става по утвърдени транспортни схеми, в това число и общински, така и изискването да е установено взаимодействие между маршрутите на линиите от областните и общинските транспортни схеми и на линиите от републиканската транспортна схема.

Съгласно Общинския план за развитие на Община Пловдив и във връзка с Национална концепция за пространствено развитие, устройството и управлението на националната територия до 2025 г., се регламентира от Националната концепция за пространствено развитие. Тя съдържа средносрочни и дългосрочни насоки за устройственото планиране и опазването на териториалните ресурси. НКПР осигурява и подходяща основа за териториална насоченост и израз на секторните политики и стратегии. Концепцията изтъква важността на успешната териториална интеграция на България в европейското пространство чрез развитието на транспортни, екологични и културни оси и свързването им с международните коридори. Акцентира се върху поддържането на умерено полицентрична мрежа от градове, предпоставка за по-балансирано териториално развитие и съживяване на селските и периферните райони.

От анализа, се налага извода, че по отношение на елемента **безопасност на градските пътища**, част от компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, акцента при изготвянето на ПУГМ, следва да е върху стратегията и мерките за анализ на основните проблеми в областта на пътната безопасност и на рисковите места в

съответния градски район. Оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура с цел подобряване на **пътния поток и паркирането** в определените проблемни места, както и в общ план. В тази връзка следва да се проучи потенциалът за преразпределяне на пътното пространство към други видове транспорт или други обществени функции и видове употреба, които не са свързани с транспорта. За целта би следвало, чрез по-интелигентно регулиране на възможностите за придвижване из градовете и регулирането на достъпа до градски превозни средства, да се улесни придвижването в градовете, да се намалят задръстванията, а следователно и да се подобри качеството на въздуха. По-интелигентното регулиране на възможностите за придвижване би следвало да е ориентирано към смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен, мултимодален обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства. Едно от средствата за подобряване на пътния поток е регулирането на достъпа на автомобили, което следва да се осъществява чрез прилагането на такива схеми, които да отчитат специфичната ситуация в района на община Пловдив. **Въвеждане в употреба в личния транспорт нови технологии за чисти превозни средства и алтернативни горива**, като средство за постигане на устойчивост на градската мобилност чрез намаляване нивата на вредните емисии в околната среда, **управление на мобилността**, която също част от компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, акцента при изготвянето на ПУГМ на СО, следва да е върху стратегията и мерките за приобщаване на гражданите, работодателите и други заинтересовани страни към процеса на установяване на моделите за мобилност, като предпоставка за устойчивост на тези модели. Това приобщаване следва да е непрекъснат процес, като за целта може да се използват, както традиционните методи - организирането на кампании относно поведение за устойчива мобилност, така и възможностите на съвременните технологии – разпространяване на информация касаеща градската мобилност чрез интернет или под формата на уебсайт.

По отношение на елемента **интелигентни транспортни системи**, може да се направи извода, че той също е една от съществените части на компонента балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт. ИТС са приложими, както към всички видове транспорт и услуги за мобилност на пътници и товари, така и към стратегическото планиране, прилагането на планираните мерки на практика и наблюдение за изпълнение на мерките, изготвени в рамките на ПУГМ. Акцента при изготвянето на ПУГМ във връзка с този компонент, следва да е върху стратегията и мерките за внедряване на ИТС като ключов фактор, както за планиране управлението на трафика, така и за информираността на потребителите на транспортни услуги. Чрез информираността на потребителите се предоставя информация относно пътуванията, което създава се предпоставки за разработването на програмни продукти за планиране на местни и регионални пътувания чрез комбиниран транспорт. По този начин се постига оптимизирано използване на съществуващата инфраструктура чрез разнообразни средства, осигуряващи координирано управление на пътните мрежи и мрежите на обществения транспорт и улесняващи прилагането на схеми за ограничаване на достъпа. Чрез ИТС също така е възможно осигуряването на електронните билети и плащания за обществен транспорт и при регулирането на достъпа.

Видно от направения анализ, община Пловдив си е поставила следните цели:

- За осъществяване развитие на екологично чист транспорт с висока степен на икономичност:

- Въвеждане на нова техника в частност електрически автобуси;
- Лесна поддръжка на автобусите и съоръженията за тях;
- Високо качество и комфорт при обслужване;
- Увеличаване на средната търговска скорост по новите линии.

Тези цели се постигат чрез създаване на публичното предприятие „ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД. То представлява едноличо дружество с ограничена отговорност и е регистрирано по Търговския закон и вписано в Търговския регистър на 16.06.2022 г. Собственик на капитала на Дружеството е община Пловдив. Правата на собственост на община Пловдив в Дружеството се управляват чрез общински съвет – Пловдив. Дружеството е 100 % собственост на община Пловдив. Капиталът на Дружеството е 2 823 300 лв. Основната дейност на дружеството се състои в извършване на обществен превоз на пътници с автобуси с положителен екологичен ефект, техническо обслужване и текущ ремонт, както и всяка друга дейност, която не е забранена със закон. Дългосрочните цели на дружеството са постигане на европейските стандарти в масовия градски пътнически транспорт; Развитие на транспортната фирма; Устойчивост при предоставянето на висококачествена и екологосъобразна транспортна услуга; Увеличаване на пазарния дял.

Въвеждането в експлоатация на съвременни екологични и енергоефективни транспортни средства в градския транспорт ще очертае пътя за подобряване на транспортното обслужване на жителите и гостите на града благодарение на създаването на бързи, зелени линии, бързото ускорение при потегляне и рекуперативното спиране, оптимизиране на общото време за придвижване, въвеждане на две нови линии, които ще допълнят съществуващата транспортна схема, това е стъпка към постигането на устойчива градска транспортна система чрез:

- Обезпечаване на достъп до работни места и услуги за всички;
- Подобряване на безопасността и сигурността;
- Намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия;
- Подобряване на ефективността и ефикасността на транспортирането на хора и стоки;
- Повишаване на привлекателността и качеството на градската среда.

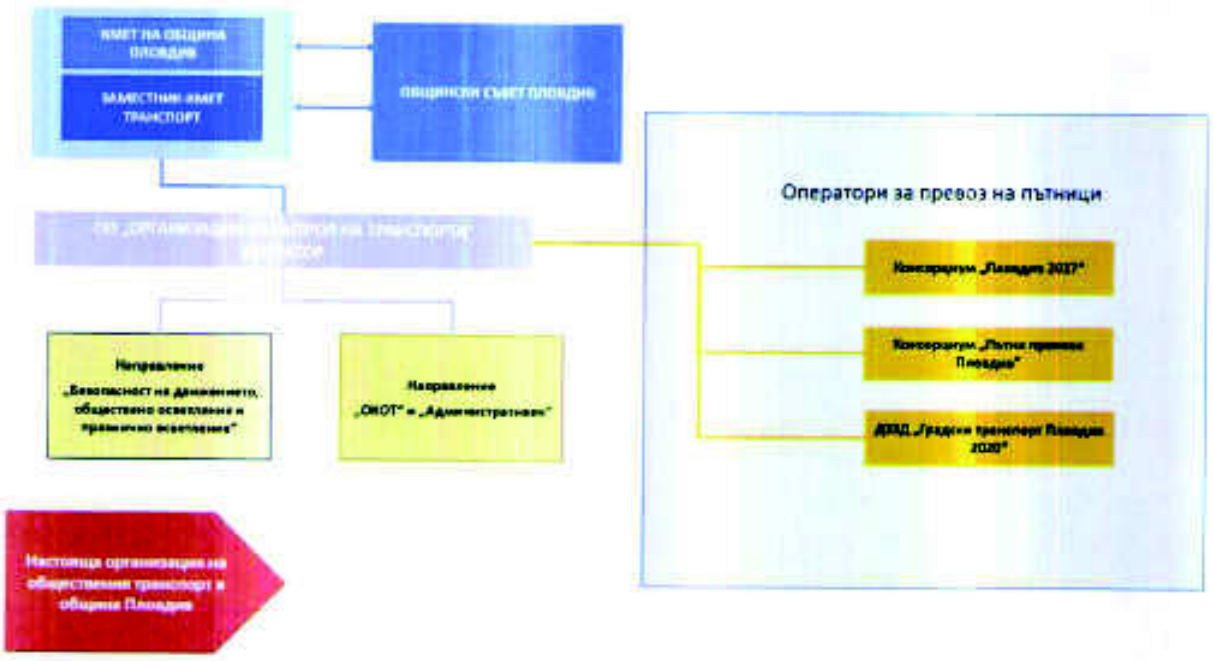
Приложение 1.2

АНАЛИЗ НА ИНСТИТУЦИОНАЛНИЯ КАПАЦИТЕТ НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ВЪВ ВРЪЗКА С УПРАВЛЕНИЕТО НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ

Въведение

Организацията на транспорта и трафика в Община Пловдив е разпределена в дейностите на две общински предприятия (ОП): ОП „Организация и контрол по транспорта" и ОП „Паркиране и репатриране". Те се ръководят пряко от заместник-кмет с ресор „Транспорт".

По отношение на организацията и структурирането на дейността по осигуряване обществен превоз на пътници на територията на Община Пловдив е възприета смесена форма, включваща структури на общината - общински предприятия, частни превозвачи и търговско дружество – собственост на общината.



Фиг. 1. Органиграма за управление на градската мобилност в администрацията на Община Пловдив

Информационна обезпеченост на анализа

За целите на настоящия анализ е ползвана информация, предоставена от и налична в Община Пловдив, вкл. и на интернет страницата ѝ – стратегически документи, наредби,

правилници, и др., регламентиращи правомощията и функциите за управлението на устойчивата градска мобилност.

1. Функции за управление на мобилността в Община Пловдив

1.1.Отговорни звена и лица за управлението на мобилността в общинската администрация

Правомощията на общината в процеса на управление на градската мобилност са описани подробно в Устройствения правилник на Община Пловдив.

В зависимост от степента на ангажираност на отделните структурни звена в процеса по подпомагане и реализиране на ангажиментите общината по управление на мобилността, функциите се групират по следния начин:

- Основни функции – включват се дейности по подпомагане и/или осъществяване на определено правомощие, политика, стратегия, програма, план
- Спомагателни функции – включват се дейности по съдействие, координация, техническа помощ и пр. при осъществяване на основните функции

Функциите за управление на мобилността в Община Пловдив могат да се групират в следните направления на компетентност:

- функции по политиката и информираността на населението - разработване на общински програмни и нормативни документи;
- функции по управление и изпълнение – планиране, възлагане на изграждане и поддръжка на техническата инфраструктура за градска мобилност
- координационни функции – относими към дейността и работата на общинската администрация и общинските предприятия и взаимодействието с други държавни органи, заинтересовани страни и граждани;
- контролни функции – относими към изпълнението на нормативните документи и дейността и работата на общинската администрация и общинските предприятия

1.1.1. Основно отговорно звено - Заместник-кмет с ресор „Транспорт"

Съгласно одобрената с Решение № 28, взето с протокол № 2 от 16.02.2021 г. на Общински съвет Пловдив структура на общинска администрация Пловдив (считано от 01.03.2021 г.) заместник-кметовете са девет, включително с ресор „Транспорт". Заместник-кметовете подпомагат кмета на общината, съобразно възложените им с Устройствения правилник функции. Със заповед на кмета на общината на заместник-кметовете могат да бъдат възлагани допълнителни организационни и координационни функции в рамките на действащата структура.

Функциите на заместник-кмет с ресор "Транспорт" включват всички основни функции, както следва:

1. Координира и контролира работата на общинската администрация в областта на транспорта.

2. Провежда общинската политика по безопасността на движението.
3. Контролира приложението на наредбите на общинския съвет, регламентиращи безопасността на движението, в ефективно сътрудничество с органите на МВР и другите институции по въпросите на транспорта.
4. Координира и контролира дейността на:
   - ✓ Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта".
   - ✓ Общинско предприятие „Паркиране и репатриране";

1.1.2. Основни изпълнителни звена – Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта" и Общинско предприятие „Паркиране и репатриране"

По смисъла на Закона за общинската собственост (ЗОС), общинското предприятие е форма за осъществяване на самостоятелна дейност от общината, с което се обозначава нейно специализирано звено за управление на общинско имущество, за задоволяване потребности на населението, осигуряване изпълнението на общински дейности и свързаните с това доставки на стоки и извършване на услуги.

Общинското предприятие има определена икономическа и правна самостоятелност, но то е част от общинската администрация и не представлява самостоятелно юридическо лице, за разлика от търговските дружества. То се създава с решение на Общинския съвет (ОбС) и осъществява дейността си на извънбюджетна сметка, въз основа на правилник, приет от ОбС.

ОбС ежегодно утвърждава приходите и разходите по извънбюджетната сметка на общинското предприятие. С решението на ОбС за създаване на общинското предприятие се определя неговата дейност, структура, персонален състав и предоставеното за дейността му имущество. Също с решение на ОбС, общинското предприятие може да бъде преобразувано и закрито.

Общинските предприятия осъществяват дейности в конкретни направления, изброени в чл.53 от ЗОС, включително: „предоставяне на други услуги или осъществяване на други местни дейности, необходими за задоволяване на потребностите на общината или на нейното население, които се финансират от бюджета на общината, определени от общинския съвет."

Съгласно ЗОС, на общинското предприятие не могат да се възлагат функции, представляващи част от административно-техническото обслужване на населението на общината.

Директорите на общинските предприятия се назначават от кмета на общината по ред, определен от Общинския съвет. Редът за сключването на трудови договори с персонала на общинското предприятие, както и размера на възнагражденията им, се определят с решение на ОбС.

1.1.2.1. <u>Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта"</u>

Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта" е създадено с Решение № 212, взето с Протокол № 14 от 24.07.1997 г. на Общински съвет – Пловдив.

Предприятието е създадено с цел подобряване на организацията и контрола на транспортното и комуникационно обслужване на територията на община Пловдив.

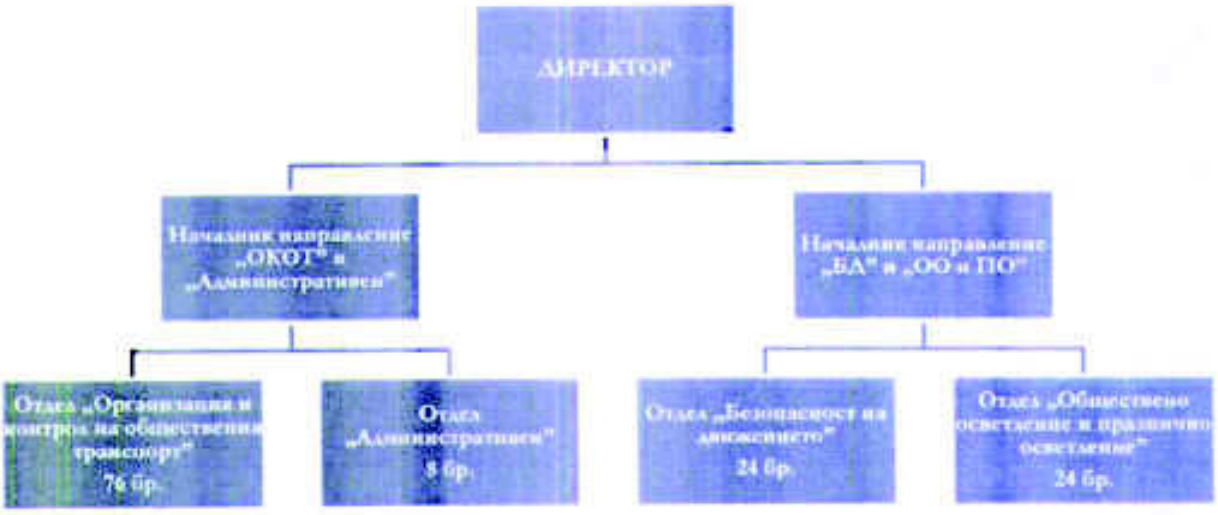
Съгласно Правилника за устройството и дейността на Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта" към Община Пловдив, приет с Решение № 30, взето с Протокол № 3 от 23.02.2021 г. на Общински съвет – Пловдив, в сила от 23.02.2021 г., доп. – Решение № 313, взето с Протокол № 16 от 27.10.2021 г. на ОбС Пловдив, изм. – Решение № 198, взето с Протокол № 9 от 12.05.2022 г., ОП има следните основни функции:

А. Организация на транспорта

Б. (Осигуряване на) безопасност на движението

В. Експлоатация и поддръжка на уличното осветление на територията на гр. Пловдив

ОП „Организация и контрол на транспорта" към Община Пловдив се управлява от директор който се назначава и освобождава от кмета на община Пловдив и общата му численост възлиза на 135 души, както следва:



Фиг. 2. Организационна структура на ОП „Организация и контрол на транспорта"

Функциите, изпълнявани от ОП „Организация и контрол на транспорта" се групират както следва:

Функции	*Правилник за устройството и дейността на ОП „Организация и контрол на транспорта" към Община Пловдив*
Функции по политиката и информираността на населението	**А. Организация на транспорта** - Участва в създаването на концепция за транспортното обслужване на гр. Пловдив; - Участва в комисии за създаването на транспортната схема на общинско, областно и републиканско ниво; - Участва в комисии, по решаване на транспортни и комуникационни проблеми; - Участва в разработването на механизъм, определящ критериите за разпределение на субсидиите и компенсациите за вътрешноградските превози; - Предлага решения за промяна в организацията на градския транспорт. **Б. Безопасност на движението** - Обработва текущите преписки по жалби на граждани, фирми, районни администрации, полиция, прокуратура и съдебни власти, касаещи проблеми с организацията и безопасността на движението на територията на община Пловдив **В. Експлоатация и поддръжка на уличното осветление на територията на гр. Пловдив** - Уреждане на исканията и поръчките на трети лица и рекламациите на потребителите, които имат отношение към предмета на дейност
Функции по управление и изпълнение	**А. Организация на транспорта** - Осъществява организация на инкасирането, съхранението и реализацията на приходите от дейността по обществен превоз на пътници по основните линии на обществения градски транспорт на територията на община Пловдив - Разпределя предоставените от републикански и общински бюджет средства за субсидии и компенсации между превозвачите, съгласно възприетата методика; **Б. Безопасност на движението** - Изграждане и поддръжка на светофарни уредби, вертикалната сигнализация на уличната мрежа с пътни знаци и други средства за сигнализиране, полагане на хоризонтална маркировка; - Извършва предпроектни проучвания за промяна на организацията на движението по основни улици, булеварди и кръстовища; прави предложения за изработване на работни проекти за промяна в организацията на движението; съгласува проекти за извършване на строително-монтажни работи /СМР/ по пътното платно, за изграждане на вертикална и хоризонтална сигнализация и светофарни уредби;

	- Боядисване и поддържане на елементи на техническата инфраструктура **<u>В. Експлоатация и поддръжка на уличното осветление на територията на гр. Пловдив</u>** - Обезпечаване на управлението, поддръжката и обновяването на обществено и празнично осветление (ОО и ПО); - Обезпечаване на качественото и равномерно осветяване на всички публични пространства и забележителни обекти на територията на гр. Пловдив; - Осигуряване на повишена светлинна ефикасност на монтираните осветителни тела и подобряване на естетичния вид на обществено и празничното осветление; - Оптимизиране на разходите за управление, експлоатация, поддръжка и ремонт на ОО и ПО; - Извършване на технически оценки, превантивна, текуща и аварийна поддръжка, както и ремонти на ОО и ПО; - Непрекъсната 24-часова диспечерска дейност за всекидневното включване и изключване на обществено осветление; - Осигуряване отчетност на съобщаваните повреди и временно отстраняване на щетите; - Осигуряване на безопасността срещу удар от електрически ток; - Спазване на общозадължителни юридически правила и технически нормативи в областта на експлоатацията и безопасността на електрическите съоръжения, хигиенните разпоредби и правилата за безопасност; незабавно извършване на всички дейности, крито са наложителни за обезпечаване на безопасната работа на електрическите съоръжения, с оглед изключване на каквито и да било възможни заплахи за здравето и живота на хората.
Координационни функции	**<u>А. Организация на транспорта</u>** - Организира взаимоотношенията на община Пловдив с държавните административни органи в областта на транспорта; - Организира взаимоотношенията с фирми, извършващи транспортна дейност на територията на общината; - Поддържа постоянна връзка с органите на МВР, ИААА, Данъчна администрация, чрез постоянен обмен на информация; **<u>Б. Безопасност на движението</u>** - Извършва координация между всички служби, имащи отношение по безопасността на движението **<u>В. Експлоатация и поддръжка на уличното осветление на територията на гр. Пловдив</u>**

	- Осигуряване на участие при координиране на работата на субектите, които са упълномощени да извършват дейности, засягащи обществените комуникации в община Пловдив; - Осигуряване сътрудничество на междуотрасловите екипи, имащи за цел създаване или подобряване на общественото и празничното осветление;
Контролни функции	**<u>А. Организация на транспорта</u>** - Упражнява системен контрол за спазване задълженията на превозвачите по сключените договори за обществен превоз на пътници; - Изисква и приема ежемесечните отчети на транспортните фирми, извършващи вътрешноградски превози на територията на община Пловдив; - Извършва документален контрол за верността на информацията, въз основа на която е изготвена справката за финансовите резултати, подадена от превозвачите; - Изисква и приема ежемесечните отчети на транспортните фирми, които имат договори за обслужване на линии от общинската транспортна схема; - Осъществява GPS контрол и физически контрол за изпълнение на курсовете и разписанията от отделните превозвачи, по утвърдената транспортна схема за гр. Пловдив; - Проверява и заверява първичните документи на транспортните фирми за вътрешноградски превози, удостоверяващи изминатия пробег; - Осъществява организиране на процеса по издаване, зареждане и продажба на превозните документи за пътуване с обществения градски транспорт в община Пловдив; - Осъществява контрол по редовността на пътниците; - Осъществява реализацията на организация, управление, контрол, отчитане и анализ на пътническите превози по основни градски автобусни линии като интегриран превозен процес, възложени от община Пловдив на транспортните оператори; - Издава удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници и разрешителни за извършване на таксиметрова дейност на територията на община Пловдив. - Изготвя и издава разрешения за превоз съгласно наредбите на МТ за обществени превози на пътници с автобуси, за международен автомобилен превоз и за обществен превоз на пътници и товари на територията на България; **<u>Б. Безопасност на движението</u>** - Издава пропуски за извършване на СМР и за зареждане на търговски обекти - Участва в комисии по приемане на обекти /нови или реконструирани/: по изграждане на паркинги, спирки за обществения транспорт, таксиметрови стоянки, паркоместа

	за служебни нужди, по приемане на техниката за снегопочистването и др.; по издаване разрешение за движение на ППС с извънгабаритен товар; - Упражнява контрол над фирмите, извършващи СМР в обхвата на пътищата на територията на гр. Пловдив; **<u>В. Експлоатация и поддръжка на уличното осветление на територията на гр. Пловдив</u>** - Осъществяване на контрол и отчитане на месечния разход на ел. енергията, консумирана от обществено и празничното осветление на територията на община Пловдив; - Осъществяване на контрол и префактуриране на консумираната от обществено и празничното осветление ел. енергия от наемателите на рекламни информационни елементи (РИЕ), захранващи се от ел. мрежата на уличното осветление.

1.1.2.2.<u>Общинско предприятие „Паркиране и репатриране"</u>

Общинско предприятие „Паркиране и репатриране" е създадено с Решение № 17, взето с Протокол № 1 от 19.01.2012 г. на Общински съвет - Пловдив.

Предприятието е създадено с цел изпълнение на дейностите по организация и контрол на дейността по паркиране на МПС в паркинги, гаражи и зони за платено паркиране - собственост на Община Пловдив.

ОП „Паркиране и репатриране" към Община Пловдив се управлява от директор който се назначава и освобождава от кмета на община Пловдив и общата му численост възлиза на 153 души, както следва:

Фиг. 3. Организационна структура на ОП „Паркиране и репатриране"

Съгласно Правилника за устройството и дейността на Общинско предприятие „Паркиране и репатриране" към Община Пловдив, Приет с Решение № 282, взето с протокол № 15 от 13.10.2021 г., изм. и доп. - Решение № 104, взето с Протокол № 6 от 24.03.2022 г., в сила от 1.04.2022 г., ОП има следните основни функции:

Функции	*Правилник за устройството и дейността на ОП „Паркиране и репатриране" към Община Пловдив*
Функции по политиката и информираността на населението	- Участва в подготовката и/или подготвя и внася предложения за подобряване на условията, организацията и възможностите за паркиране в Община Пловдив;
Функции по управление и изпълнение	- Изграждане и поддържане на инфраструктурата на определените за паркиране места - преградни съоръжения (входно-изходни бариери, ограждения, кабинки и др.), информационни табели, насочено осветление, маркировка; - Експлоатиране и поддържане на паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране - общинска собственост; - Организиране и контролиране на внедряването и поддръжката на съвременни системи за таксуване, свързани с подобряване на обслужването и ефективността при паркиране на МПС в т. ч. SMS паркиране и паркинг автомати; - Съвместно с Общинска полиция осъществява принудително преместване на паркирани пътни превозни средство без знанието на техния собственик или на упълномощения от него водач със специализирано превозно средство до определени за целта паркинги при условията, посочени в Закона за движението по пътищата. - При освобождаването таксува водачите на репатрираните автомобили за разходите по отстраняването, транспортирането и репатрирането по цени, определени от Общински съвет Пловдив; - Организира и осъществява блокиране колелата на неправилно паркирани автомобили с технически средства (скоби) за принудително задържане и на автомобили, чиито водачи не са заплатили таксата за кратковременно паркиране. - Организира таксуването на водачите за поставянето и отстраняването на скобите по цени, определени от Общински съвет - Пловдив.
Координационни функции	- Координиране и контролиране на внедряването и поддръжката на вертикалната и хоризонтална пътна маркировка и другите необходими законови средства за ефективната организация на паркиране в паркингите и зоните за платено паркиране; - Координиране и контролиране поддържането на чистотата и реда в паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране - общинска собственост; - Поддържа постоянна връзка и координация с държавните органи, общинските структури и други звена, имащи отношение към паркирането на МПС в Общината;
Контролни функции	- Организиране и контролиране на внедряването и поддръжката на съвременни системи за таксуване, свързани с подобряване на обслужването и ефективността при паркиране на МПС в т. ч. SMS паркиране и паркинг автомати;

	- Координиране и контролиране на внедряването и поддръжката на вертикалната и хоризонтална пътна маркировка и другите необходими законови средства за ефективната организация на паркиране в паркингите и зоните за платено паркиране; - Координиране и контролиране поддържането на чистотата и реда в паркингите, гаражите и зоните за платено паркиране - общинска собственост; - Съвместно с Общинска полиция осъществява принудително преместване на паркирани пътни превозни средство без знанието на техния собственик или на упълномощения от него водач със специализирано превозно средство до определени за целта паркинги при условията, посочени в Закона за движението по пътищата. - При освобождаването таксува водачите на репатрираните автомобили за разходите по отстраняването, транспортирането и репатрирането по цени, определени от Общински съвет Пловдив; - Организира и осъществява блокиране колелата на неправилно паркирани автомобили с технически средства (скоби) за принудително задържане и на автомобили, чиито водачи не са заплатили таксата за кратковременно паркиране. - Организира таксуването на водачите за поставянето и отстраняването на скобите по цени, определени от Общински съвет - Пловдив. - Издава пропуски за преференциално паркиране на живущите в обхвата на "Синя зона" и поддържа регистър на същите; - Издава разрешение за ползване на служебни паркоместа и поддържа регистър на същите;

1.1.2.3.Общинско търговско дружество „Екобус Пловдив" ЕООД

Друга форма за осъществяване на стопанска дейност от страна на общината е чрез търговски дружества, регистрирани по Търговския закон, като самостоятелни юридически лица (ЮЛ). Съгласно чл. 61 от ТЗ, общинските търговски дружества, които са изцяло собственост на общината (т.нар. „публични търговци" по см. на ТЗ), могат да бъдат еднолично дружество с ограничена отговорност или еднолично акционерно дружество.

По отношение на учредяването, регистрацията, осъществяване на търговска дейност, прекратяване и заличаване на едноличните търговски дружества, изцяло собственост на общината, се прилагат общите правила на ТЗ и Закона за търговския регистър (ЗТР), доколкото в ЗОС и наредбите на Общинските съвети за упражняване на правата върху общинската част от капитала на търговските дружества, не предвиждат специални изисквания.

Възможно е преобразуването на общински предприятия в еднолични търговски дружества с общинско участие, за което също се изисква решение на ОбС.

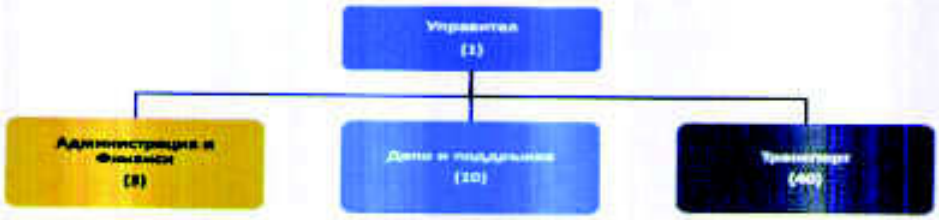
Органи на общинските еднолични търговски дружества с ограничена отговорност са :

- ✓ едноличният собственик на капитала;
- ✓ управителят, назначен след провеждане на конкурс.

„Екобус Пловдив" ЕООД е създадена след решение на ОбС на 16.6.2022 г. с предмет на дейност - извършване на обществен превоз на пътници с автобуси с положителен екологичен ефект, техническо обслужване и текущ ремонт, както и всяка друга дейност, която не е забранена със закон. Създаването на общинския транспортен оператор има следните цели:

- ✓ Достъп до европейско финансиране на проекти за модернизация на обществения градски транспорт
- ✓ Прилагане на мерки за намаляване на емисиите и декарбонизация на градския транспорт чрез закупуване на превозни средства с нулеви емисии
- ✓ Възможност за съпоставимост на качеството на услугата и сравнение на разходите между операторите и осигуряване на прозрачност
- ✓ Повишаване на конкуренцията между операторите
- ✓ Осигуряване на надеждност и устойчивост на услугата

Бизнес програмата предвижда създаване на две нови линии, които ще се обслужват с електрически автобуси. Идеята е да поемат потока от ученици и студенти към езиковите гимназии и новата сграда на Пловдивския университет.



Позиция	Брой
Шофьори	40
Административен персонал, вкл. управител	4
Механици и електротехници	4
Охрана, почистване	6
Общо:	54

Фиг. 4. Организационна структура на „Екобус Пловдив" ЕООД

1.1.3. Изпълнителни звена с важни спомагателни функции по отношение на управлението на мобилността

1.1.3.1. Постоянна комисия „Обществен ред, транспорт и защита при бедствия" при Общински съвет – Пловдив

Съгласно Правилника за организацията и дейността на Пловдивския общински съвет, неговите комисии и взаимодействието му с общинската администрация, приет с решение № 175, взето протокол № 10 от заседание на Общински съвет – Пловдив, проведено на 9.07.2020 г., в сила от 1.09.2020 г., комисиите са органи на Общинския съвет, които изпълняват инициативни, съвещателни и контролни функции със следните функции:

- изготвят проекти за наредби, правилници, инструкции, решения, декларации и обръщения и ги внасят в Общинския съвет.
- разглеждат изготвените проекти за решения, правят доклади и предлагат на Общинския съвет тяхното приемане, отхвърляне, изменение или допълнение.
- извършват проучвания и анализи на ефективността на действащите наредби, правилници, инструкции и решения.
- разглеждат доклади, становища, информации и отчети от кмета на Община Пловдив, заместник-кметовете и ръководителите на общински търговски дружества и общински предприятия.
- разглеждат и други доклади, предложения, препоръки и информации, постъпили в Общинския съвет, и ги внасят на заседания със свои мотивирани предложения.
- разглеждат освен проекторешения за Общинския съвет, внесени от кмета на Община Пловдив, кметовете на райони, заместник-кметове и общински съветници, а така също и предложения, жалби и сигнали на граждани, съобразно компетенциите по ЗМСМА. Постоянните комисии могат да вземат становище по тях и/или да разпределят материалите до съответните общински или други компетентни органи, като информират за това гражданите в подходящ срок.

1.1.3.2. Пловдивски общински инспекторат

Съгласно Правилника на ОбС Пловдив за организацията и дейността на Пловдивски общински инспекторат към Община Пловдив, приет с Решение № 270, взето с протокол № 17 от 14.07.2011 г.; изм. и доп. с Р. № 309, взето с пр. № 14 от 02.08.2012 г.; изм. и доп. с Р. № 97, взето с пр. № 5 от 21.03.2013 г., Инспекторатът е създаден с цел организация, планиране и координация на контролната дейност за спазването от страна на всички физически и юридически лица, разпоредбите на действащите наредби на Общински съвет Пловдив, законовите и подзаконови нормативни актове на територията на община Пловдив. Инспекторатът се управлява от директор, който се назначава и освобождава от кмета на Община Пловдив. Числеността на Инспектората е 56 бр.

Функциите на Пловдивски общински инспекторат във връзка с управлението на градската мобилност включват:

- Контрол на строителните обекти за опазването на чистотата, общинската инфраструктура и организацията на движение, както и влияние им върху компонентите и факторите на околната среда
- Контрол по опазването на общинската инфраструктура – тротоари, улични платна и др.

1.1.3.3. Звена на общата и специализираната администрация в Община Пловдив

Спомагателна компетентност във връзка с управлението на градската мобилност в община Пловдив имат и повечето звена от общата и специализираната администрация на общината, които изпълняват дейности във връзка с възлагането на обществени поръчки, управление на човешките ресурси, общинската собственост, проекти за изграждане, поддръжка и ремонт на пътна и техническа инфраструктура, контрол на общинските предприятия и дружества, изпълнение на проекти с външно финансиране, връзки с обществеността и др.

1.1.3.4.Районни администрации

На територията на Община Пловдив са обособени следните районни администрации:

Район „Централен“
Район „Източен“
Район „Западен“
Район „Северен“
Район „Южен“
Район „Тракия“

При осъществяване на конкретните правомощия за управление на мобилността, кметът на общината и заместник-кметът с ресор „Транспорт“ се подпомагат от районните администрации в частта, относима до планирането, поддръжката и контрола на техническата инфраструктура.

2. Изпълнявани или изпълнени проекти

- ✓ По договор №14ДГ1344 от 14.11.2014г., BG161PO001/1.5-03/2011/001-U-08 с предмет: „Проучване за планиране на градския транспорт в град Пловдив“ по проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“, ДБФП №BG161PO001/1.5-03/2011/001, изпълняван от Община Пловдив в качеството ѝ на бенефициент по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 – 2013 г.“ е направено проучване за оптимизация на мрежата на обществения транспорт, като се използват възможностите, предлагани от прилагането на Системата за управление на градския транспорт. СУГТ осигурява данни от системата за електронно таксуване и системата за управление на автопарка (точни данни за пътническия обем по линии и отправна точка на използване на обществения транспорт (ОТ), информация за потребностите на гражданите и ползваемостта на картите с намаление, надеждността на графика на ОТ, скоростта на придвижване и др.). Въз основа на тези данни могат да бъдат предвиждани, според необходимостта, промени в структурата на тарифите, да се анализира приемането им от потребителите на ОТ и техният възможен ефект върху действието на ОТ. Изпълнението на договора е приключило на 23.10.2015 г.

- ✓ По Договор 15ДГ102 от 10.02.2015 г., BG161PO001/1.5-03/2011/001-D-10 „Изграждане, внедряване и поддръжка на система за управление на градския транспорт" по проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в гр. Пловдив" (ДПБФП №BG161PO001/1.5-03/2011/001) беше изградена Системата за управление на градския транспорт (СУГТ), която се състои от два подкомпонента: Подкомпонент 1 - Система „Електронно таксуване" и Подкомпонент 2 - Система „Информация за пътуване и управление на автопарка". В изпълнение на горецитирания договор 285 автобуса - собственост на превозвачите, извършващи услугата обществен превоз на пътници по утвърдената общинска транспортна схема на Община Пловдив, бяха оборудвани с устройства - бордови компютър, външен и вътрешен информационни дисплеи, гласово оповестяване на спирките, валидатори, бордови автомат за продажба на билети (OTVM/farebox/феърбокс), и интегрирани в Системата за управление на градския транспорт. На 354 спирки бяха монтирани електронни информационни табла. На 91 локации бяха поставени стационарни автомати за продажба на билети (TVM) - 41 спирки на масовия градски транспорт и в 50 обществени сгради. В сградите на 6-те районни кметства на Община Пловдив и в сградата на бул. „Цар Борис III Обединител" №157 (Байкал) бяха оборудвани осем гишета за продажба на електронни карти. На шестия етаж в сградата на бул. „Шести септември" №274 беше изграден Център за управление на градския транспорт (ЦУГТ/Контролен център). На 17.12.2015 г. с Решение №407 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол №21 от същата дата, беше приета Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на Община Пловдив, която влиза в сила от 01.04.2016 г. На 17.03.2016 г. с Решение №88 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол №4 от 17.03.2016 г., бяха определени цените на превозните документи, валидни за територията на Община Пловдив, касаещи договори за обществена услуга – превоз на пътници по маршрут и разписания от утвърдената транспортна схема на Община Пловдив по основни автобусни линии. Изпълнението на договор 15ДГ102 от 10.02.2015 г., BG161PO001/1.5-03/2011/001-D-10, с пет години гаранционна поддръжка, приключи на 16.12.2020 г.

3. Състояние на човешките ресурси

Политиката за повишаване на квалификацията на служителите в общината се изпълнява от отдел „Управление на човешките ресурси".

Анализът на състоянието на човешките ресурси отчита като минимум следните качествени характеристики:

- ✓ ниво на професионална квалификация на служителите,
- ✓ наличие или липса на мерки в общината за повишаване на квалификацията;
- ✓ практики с набирането, назначаването и задържането на необходимите кадри;
- ✓ оценка за бъдещите потребности в краткосрочна и средносрочна перспектива.

На базата на наличната обща информация по отношение на лицата, ангажирани в процеса на управление на мобилността на територията на община Пловдив, не са идентифицирани конкретни проблеми, свързани с квалификацията на персонала, изпълняващ функции за отпадъците, както и бъдещите потребности на служителите във връзка с повишаване на експертизата им. Няма данни за припокриване на функции между служителите както в хоризонтален, така и във вертикален аспект.

Провеждат се редовни атестации на персонала съобразно изискванията на нормативната уредба, идентифицират се бъдещи потребности от повишаване на квалификацията, планират, организират и се осъществяват дейности по общото и специализирано обучение на служителите в общината. Броят на служителите в звената за управление на мобилността е достатъчен за изпълнение на възложените функции. Квалификацията на заетите служители в тази сфера се оценява като добра.

Текучеството в администрацията е сравнително ниско.

По отношение на повишаване на специфичната квалификация на персонала, необходимо е да се създаде база данни и документация за изпълнените дейности от всяко направление на общо общинско ниво. Това ще позволи на служителите да се възползват от натрупаните познания и опит. Служителите също могат да поискат обучение по тяхна преценка, но няма конкретен механизъм за обезпечаване на съответствието между целите и нуждите на звеното и поисканото от служителя обучение.

Материално-техническата и информационната обезпеченост на служителите с функции за управление на отпадъците в общата и специализираната администрация е добра.

4. Изводи и препоръки

4.1.По отношение на изпълнението на основните функции

Ангажиментите на община Пловдив по отношение на управлението на мобилността са възложени на заместник-кмет с ресор „Транспорт", който пряко управлява две общински предприятия, поделящи функциите за осигуряване на организацията на транспорта и безопасността на движението и паркирането на територията на общината. Налице е новосъздаден общински транспортен оператор като търговско дружество.

Основните функции по осъществяване на политиката по управление на отпадъците, се осъществяват от заместник-кмета с ресор „Транспорт" и общинското предприятие „Организация и контрол на транспорта".

Във връзка с финансовото, правното, административното и друго обезпечаване на политиката за управление на мобилността, различни функции са възложени на няколко дирекции и отдели в общата и специализираната администрация.

Всяко от отговорните за управлението на мобилността структурни звена има разписани конкретни функции. Анализът на събраната информация не извежда извод за дублиране на функции. Все пак липсват ясно формулирани функции по отношение на връзки с обществеността и информационно-образователни дейности в конкретната сфера.

Необходимо е изрично да се включат ясни функции за информираност и участие на обществеността в устройствените правила на общинската администрация, ангажирана с дейности по управлението на градската мобилност.

По отношение на организацията и структурирането на дейността по осигуряване обществен превоз на пътници на територията на Община Пловдив е възприета смесена форма, включваща структури на общината - общински предприятия, частни превозвачи и търговско дружество – собственост на общината. Създаването на ново общинско търговско дружество като транспортен оператор и усложняването в този смисъл на организацията на работа, налага и разширяване и увеличаване на функциите на отговорния заместник-кмет с ресор „Транспорт" по отношение на управлението и координацията на различните звена в транспортната структура. Би било целесъобразно, да се създаде ново координационно звено между различните звена от транспортната структура, обезпечено с подходящ човешки ресурс, което да поеме основните функции по отношение на политиката, информационна обезпеченост и координацията.

Контролните функции на общината са обезпечени, както по отношение обхвата, така и по отношение регламентираните видове контрол и честота на контролните проверки. Осъществяват се документални проверки, дистанционни проверки и проверки на място за спазване на изискванията на закона и наредбите. Преценката на нарушенията не са по свободно тълкуване на контролните органи, а се основават на анализ и фактите и съответната приложима нормативна наредба.

4.2.По отношение на човешките ресурси

Състоянието на човешките ресурси, натоварени с функции за отпадъци, и на тяхната техническа и информационна обезпеченост е добра.

По отношение на повишаване на специфичната квалификация на персонала, необходимо е да създаде на база данни и документация за изпълнените дейности от всяко направление на общо общинско ниво. Това ще позволи на служителите да се възползват от натрупаните познания и опит.

Необходимо е също така преминатите обучения да бъдат отчитани в индивидуалните планове и да станат част от атестацията.

Приложение 1.3

ИДЕНТИФИЦИРАНЕ И АНАЛИЗ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Идентифицирането на заинтересованите страни в процеса на изготвяне на Плана за градска мобилност на Пловдив е извършено в рамките на Дейност 4 от Техническите спецификации на Възложителя.

Процесът на вземане на решения е сложен, продължителен и често се осъществява в условията на динамична среда. Също така често само някои заинтересовани страни действително имат думата при планирането. От решаващо значение е да се включат всички заинтересовани страни в процеса на планиране и решаване на техните специфични изисквания. Това помага да се легитимира плана и подобряване на неговото качество. Участието на заинтересованите страни подкрепя развитието на по-ефективен и ефикасен план. Ефективните секторни политики за устойчиво градско развитие и транспорт се основават изключително на приноса на заинтересованите страни, от които ключова роля имат различните институции (местни, регионални и централни) и неправителствените организации. Активното привличане в процеса на взимане на решения на различните участници води до ефективни резултати и най-вече до отразяване на нагласите и очакванията на гражданите към развитието на общността. То позволява постигането на ясен и широк консенсус при дефинирането на целите и мерките за изпълнението на съответните политики. Изготвянето и съгласуването на ПУГМ следва да обхваща и междуведомствено сътрудничество на местно равнище, за постигане на съгласуваност и допълване между ПУГМ и местните политики, стратегии и мерки в свързани области, като транспорт, земеползване и териториално устройство, социални услуги, енергетика, здравеопазване, образование, правоприлагане, опазване на реда и др. При това сътрудничеството, координацията и консултацията следва да включва и съседните градски райони и съобразяване с планове за развитие и/или транспорт, които вече съществуват или са в процес на разработване и са свързани с община Пловдив.

Доколкото в Съобщението на Комисията от 17.12.2013 г., изрично е акцентирано и върху прилагането на прозрачен и ориентиран към участие подход за изготвянето на ПУМГ, следва в този процес, от самото начало, да бъдат включени като участници гражданите, представители на гражданското общество и икономическите субекти, за да се осигури широко приемане и подкрепа.

За тази цел Изпълнителят разработи стратегия за мобилизиране на участието на заинтересованите страни, включително различни формати и техники за работа с власти, институции, бизнеса, граждански организации или всички заедно. Отделно, гражданите са специална група от заинтересованите страни. Включването им в планирането е основно задължение на местните власти, за да се гарантира законността и качеството на взимането на решения. Ангажирането на гражданите в планирането е изискване, наложено от директивите на ЕС и международните конвенции.

1. Стратегия за участието на заинтересованите страни и гражданите

Стратегията за участието на заинтересованите страни се основава на следните цели:

- ✓ Осигуряване на добре структурирано участие на всички заинтересовани страни във всички ключови етапи на процеса на планиране;
- ✓ Създаване на прозрачен процес на планиране въз основа на редовна комуникация, информация и консултации;
- ✓ Създаване на широка обществена дискусия в процеса на планиране чрез насърчаване и осигуряване на възможности за участие на всички страни;
- ✓ Укрепване на гражданското общество и местната култура за изработване на политики.

Основните очаквани резултати от изпълнението на стратегията за участие на заинтересованите страни, са:

- ✓ Подобряване на цялостното качество, ефективност, прозрачност, приемане и легитимност на устойчивото планиране на градската мобилност;
- ✓ Създаване на устойчиви решения, които подобряват качеството на живот на общността.

2. Идентифициране на заинтересованите страни

Идентифицирането на заинтересованите страни за градска мобилност и изясняване на потенциалната им роля и позиция в този процес е важно за постигане на общите цели за планиране на устойчива градската мобилност. Това може да помогне за идентифициране на възможни конфликти и коалиции между заинтересованите страни. Идентифицирането на заинтересованите страни при разработването на ПУГМ на Община Пловдив е извършено на базата на дефиницията на „заинтересовани страни", а именно - кой ще бъде засегнат по някакъв начин (в положителен или отрицателен аспект) от мерките, предвидени за реализиране в ПУГМ. Основни заинтересовани страни ще бъдат преценени на база следните основни въпроси, които ще си поставим при работата си по анализа, а именно: Кой в крайна сметка ще бъде засегнат, в положителен или отрицателен аспект от новите транспортни мерки? Гражданите като цяло, различните социални групи или професии, определени градски квартали, бизнес клонове, индивидуални организации, ключови участници, които имат политическа отговорност (кметове, общински съветници и други). Кой има финансови ресурси - публични и частни фондове? Кой има властта по територия? Кой има уменията и опита (публични администрации, университети, частен сектор) в транспорта и свързаните с тях области (използване на земята, околна среда, образование, здравеопазване, туризъм и т.н.)? Посредници: Кой изпълнява транспортната политика (обществен транспорт и инфраструктурни оператори, публични администрации, полицията и т.н.)? Кой извършва

основни транспортни дейности (товарни оператори, летища и т.н.)? Кой представлява съответните заинтересовани групи (асоциации, камари, кооперации, мрежи)? Кой информира и докладва за транспорта (органи, оператори, местни медии)? На практика, тези лица могат да имат съществено влияние върху процеса, както положително, така и отрицателно, така че тяхната роля изисква ранна стратегическа оценка. Очевидно разпознаването на заинтересованите страни не е задача, която може да се определи още в самото начало на процеса на планиране. Ето защо, трябва да бъде определяна многократно, като сценарии и вариантите на политики станат по-конкретни. Както и когато последиците за заинтересованите страни могат да бъдат оценени по-точно. Дори за някои ключови участници, повторно оценяване може да се окаже необходимо в резултат на променящите се обстоятелства.

Най-общо казано това включва следните групи:

2.1.Основни заинтересовани страни:

- ✓ гражданите;
- ✓ инициаторите и двигателите на промените;
- ✓ владеещите финансовите ресурси – публични и частни;
- ✓ владеещите собствеността;
- ✓ управляващите на територията – местна и централна власт;
- ✓ притежателите на умения и опит за реализация на мерките от ПУГМ;
- ✓ бизнеса като цяло;
- ✓ транспортните фирми.

2.2. Опосредствено заинтересовани страни

- ✓ ангажирани в транспортната политика – полицията, контролните органи;
- ✓ инфраструктурните оператори, публичната администрация;
- ✓ средства за информиране – местните и централните медии, социалните мрежи;
- ✓ учебни заведения;
- ✓ представителни организации на заинтересованите страни – асоциации, камари, кооперации, мрежи, НПО.

Планираните мерки за реализиране в ПУГМ на Община Пловдив се разработват според следните основни насоки от визията и концепцията за устойчивото развитие на градската мобилност в Пловдив:

Визия на ПУГМ	*Концепция*
Достъпност	Достъпен град, осигуряващ достатъчно достъп и интегритет
Сигурност	Безопасен град, съхраняващ здравето и живота на жителите
Опазване на околната среда	Зелен град, опазващ околната среда

Транспортни иновации и ефективност	Интелигентен град, с ефективни и иновативни транспортни системи
Качество на живот	Привлекателен град, ориентиран към хората

Следователно, неизчерпателният списък на заинтересованите страни, включва:

Вътрешни за Община Пловдив	***Външни за Община Пловдив***
✓ Общинска администрации – специализирани дирекции и общински предприятия (ОП "Паркиране и репатриране", „Градски транспорт" АД, ОП „Организация и контрол по транспорта" ✓ Общински търговски дружества ✓ Комисии в ОбС – Пловдив ✓ Контролни органи ✓ КАТ, РДВР ✓ Инфраструктурни оператори – електроразпределителни дружества, ВиК, телекомуникации и др. ✓ Медии ✓ Местни сдружения на бизнеса ✓ Местни фирми и туристически сдружения ✓ Учебни заведения и университети ✓ Фирми превозвачи ✓ Таксиметрови фирми ✓ Местни граждански организации ✓ Местни независими експерти ✓ Местни неформални граждански лидери ✓ Местни транспортни компании; ✓ Граждани на община Пловдив ✓ Индустриални паркове и индустриални зони ✓ Организации за хора с увреждания	✓ Потенциални потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги в община Пловдив – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници; ✓ Подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината; ✓ Потенциални инвеститори ✓ Национално представени организации на бизнеса, гражданското общество, експерти ✓ Съюз на архитектите ✓ Камара на архитектите ✓ Съюз на урбанистите ✓ АПИ ✓ Министерство на транспорта ✓ БДЖ, НКЖИ ✓ Национално сдружение на българските спедитори ✓ Браншова камара на таксиметрови водачи и превозвачи ✓ Екологични организации ✓ ИКЕМ индустриален клъстър електромобили, сдружения свързани с предоставяне на алтернативни форми на придвижванеаме в градска среда ✓ Българска асоциация за паркиране и устойчива градска мобилност ✓ Асоциация на автомобилистите ✓ Фондации ✓ НПО?

3. Инструменти за мобилизиране и осигуряване на участието на заинтересованите страни

Предвижда се участието на заинтересованите страни да се състои на етапа на идентифициране и разработване на специфичните цели и мерки в ПУГМ, както и за генерирането на нови проектни предложения, инициативи и мерки, които да бъдат заложени в него.

За тази цел ще бъдат използвани два инструмента:

3.1.Организиране на фокус-групи

Заинтересованите страни ще бъдат разпределени съгласно основните елементи от обхвата и съдържанието на ПУГМ, като част от тези страни най-вероятно ще вземат участие в повече от една фокус-група, както следва:

- ✓ **Фокус-група във връзка с реализирането на мерки в областта на <u>обществения транспорт и интелигентните транспортни системи</u>**
- ✓ **Фокус-група във връзка с <u>организацията на движението</u>, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства**
- ✓ **Фокус-група във връзка с осигуряването на <u>интермодалност и логистика</u>**
- ✓ **Фокус група за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.**

От ключово значение е осигуряването на участието на всички идентифицирани заинтересовани страни във всяка фокус-група при оптимизиране на ролята и принципите на всяка от тях и спазването на следните основни принципи:

- ✓ Приобщаване;
- ✓ Съответствие ;
- ✓ Равнопоставеност.

За организирането на фокус-групите ще се идентифицират и съгласуват подходящи помещения и дати за провеждане съвместно с Община Пловдив. Изпълнителят ще подпомага Възложителя при изготвянето на програма/сценарий за провеждане на фокус-групите, поканите за участие, идентифицирането на конкретните участници и ще осигури присъствието на съответните ключови експерти по темата на фокус-групата. Препоръчва се, с цел оперативност и ефективност, броят на участниците да бъде ограничен до 25 души.

Определените дати и местоположения на организиране на фокус-групите следва да бъдат оповестени своевременно в местните средства за масова информация, включително интернет страницата на Община Пловдив и социалните мрежи.

3.2.Подаване на онлайн предложения

С цел разширяване на обхвата на участие на заинтересованите страни, е уместно да се даде възможност на интернет страницата на Община Пловдив да се попълва стандартизирана онлайн бланка за отправянето на конкретни мерки и проектни предложения. Основната цел е посредством този инструмент да се достигне до максимално широка аудитория и да се осигури възможност за гражданите да участват активно в процеса по изготвянето на ПУГМ на Община Пловдив. Подателите следва да обозначат в какво качество подават предложение, по кой елемент от обхвата и съдържанието на ПУГМ е предложението и да попълнят негово кратко описание. Изпълнителят ще подпомага Възложителя при определяне на времевия обхват за подаване на предложения, както и при обобщаването на получената информация.

Крайната цел на участието на заинтересованите страни при разработването на устойчив и ефективен ПУГМ е да се приложи на практика траен модел на обществено участие, при който гражданите, бизнеса, неправителствените организации, местните власти и институции и останалите идентифицирани участници, да бъдат включени активно още в ранен етап от изготвянето на плана.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Въпросник за анкетно проучване – ПУГМ Пловдив

Здравейте,

В рамките на договор, възложен от Община Пловдив за „Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив", провеждаме проучване на транспортното поведение, нагласите, очакванията и намеренията на гражданите и гостите на града, по отношение на градската мобилност в Пловдив.

Отговорите Ви са анонимни и получените резултати ще бъдат разглеждани единствено в обобщен вариант и за целите на статистически анализ на всички получени данни. Вашите отговори са важни за подобряването на градската мобилност в Пловдив, включително обществения транспорт, организацията на движението и паркирането, интермодалността, както и състоянието на околната среда в града!

Където е възможен повече от един отговор, това е указано изрично.

1. Ден от седмицата на анкетирането
- Понеделник
- Вторник
- Сряда
- Четвъртък
- Петък
- Събота
- Неделя

2. На територията на коя община живеете през по-голямата част от годината?
- Община Пловдив
- Друга община (поле за свободен текст)

3. В кой квартал на Пловдив живеете? (възможен е само един отговор)
- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток

- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен

4. На колко навършени години сте:

.....

5. Посочете Вашият пол:

- Мъж
- Жена

6. Какво е Вашето занятие към момента?

- Ученик

- Студент
- Работещ
- Работещ пенсионер
- Безработен/ в момента не работя
- Майчинство
- Пенсионер

7. С какво образование сте?

- Начално
- Основно
- Средно
- Висше
- Друго

8. Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?

- Пеша
- С велосипед
- С тротинетка, ролери
- С градски транспорт
- С лек автомобил
- Такси
- С лек автомобил и градски транспорт
- Мотоциклет/мотопед
- Електрическо превозно средство
- Друг начин

9. А какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в почивни дни?

- Пеша
- С велосипед
- С тротинетка, ролери
- С градски транспорт
- С лек автомобил
- Такси
- С лек автомобил и градски транспорт
- Мотоциклет/мотопед
- Електрическо превозно средство

- Друг начин
- Не излизам в почивните дни

10. Кои от следните подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често? (възможен е повече от един отговор)

- Не бих ползвал градски транспорт
- Да се подобрят условията по спирките
- Да се обновят превозните средства
- Цената на билета да зависи от дължината на маршрута
- Цената на билета да зависи от времето на пътуване
- Да се подобрят разписанията (по-кратки интервали)
- Бусленти/автономни трасета за по-бързо придвижване
- Да имам по- удобни маршрути/връзки/спирки
- Друго (*Посочете какво*) .....

11. Ако не ползвате велосипед при придвижванията си в града, какви са причините? (възможен е повече от един отговор)

- При никакви условия не бих ползвал велосипед
- Карането на велосипед е твърде опасно
- Няма достатъчно велоалеи
- Няма сигурни места за паркиране на велосипеда
- Въздухът е твърде замърсен
- Разстоянията са твърде големи
- Не ми е възможно по обективни причини (багаж, зависими пътници, здравословно състояние, др.)
- Друго (*Посочете какво*) .....

12. Има ли нещо, което ви кара да ограничите придвижването пеша и ако да, то кои от следните проблеми ви карат да го ограничите? (възможен е повече от един отговор)

- Нищо не ме ограничава, ходя пеша
- Неудобни тротоари (тесни, с лоша настилка)
- Задръстени с леки автомобили тротоари
- Големи разстояния/липса на време

- Опасно е
- Друго (*Посочете какво*) .....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ПРИДВИЖВАНИЯТА СИ ПРЕЗ ПОСЛЕДНИЯ РАБОТЕН ДЕН, КАТО ЗАПОЧНЕТЕ ОТ ПЪРВОТО ВИ ИЗЛИЗАНЕ И ОПИШЕТЕ ВСИЧКИ ПРИДВИЖВАНИЯ

13. Колко на брой пътувания осъществихте през последния работен ден? ТУК СМЯТАТЕ ВСИЧКИ СВОИ ПРИДВИЖВАНИЯ – НЕЗАВИСИМО ОТ ТРАНСПОРТНОТО СРЕДСТВО (ИЛИ ПЕША) И РАЗСТОЯНИЯТА

- Едно
- Две
- Три
- Четири
- Пет
- Шест
- Седем и повече

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ПЪРВОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P1_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

P1_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически

- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P1_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P1_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P1_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

P1_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка

- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P1_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ВТОРОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P2_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)

- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

P2_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център

- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P2_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P2_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P2_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

P2_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия

- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Маранца
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P2_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ТРЕТОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P3_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище

- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

Р3_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия

- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

Р3_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

Р3_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

Р3_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

Р3_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев

- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P3_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ЧЕТВЪРТОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P4_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ. Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

P4_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град

- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P4_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P4_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P4_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

P4_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически

- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P4_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ПЕТОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P5_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

P5_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша

- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P5_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P5_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P5_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

P5_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала

- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P5_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ ШЕСТОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

P6_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

P6_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2

- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P6_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P6_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P6_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус
- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник

- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

Р6_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия

- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

Р6_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

МОЛЯ, ОПИШЕТЕ СЕДМОТО СИ ПРИДВИЖВАНЕ:

Р7_1. Коя бе началната точка на тръгване?

- Местоживеене (жилище)
- Собствено работно място
- Детско заведение (детска градина, дом)
- Училище
- ВУЗ, Университет
- Търговски обекти (хранителни/нехранителни магазини и заведения и т.н.)
- Чуждо работно място
- На гости (жилище на друг)
- Всички други обекти – услуги, отдих, здравеопазване

Р7_2. В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг

- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град
- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

P7_3. В колко часа тръгнахте? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P7_4. Общо време на цялото пътуване? *(МОЖЕ ДА ПОСОЧИТЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЕН ЧАС)*

.....

P7_5. Как стигнахте до крайната точка?

- пеша
- с автобус

- с тролейбус
- с такси
- с автомобил – като шофьор
- с автомобил – като пътник
- с велосипед
- с влак
- със служебен автобус/минибус
- с мотоциклет
- с тротинетка/ролери

Р7_6. В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? (падащо меню)

- Беломорски
- Въстанически
- Гагарин
- Западен
- Захарна фабрика
- Изгрев
- Индустриална зона - Изток
- Индустриална зона - Север
- Индустриална зона - Юг
- Индустриална зона -Тракия
- Институт по овощарство
- Каменица 1
- Каменица 2
- Коматево
- Коматевски възел
- Кършияка
- Кючук Париж
- Мараша
- Марица Север
- Младежки Хълм
- Остромила
- Прослав
- Старият град

- Столипиново
- Сточна гара
- Съдийски
- Тракия
- Филипово
- Христо Смирненски
- Централна гара
- Център
- Шекер махала
- Южен
- Извън територията на града (общината)

САМО ЗА ПЪТУВАЛИТЕ С АВТОМОБИЛ

P7_7. Колко човека пътувахте в автомобила?

.....

14. Описаните пътувания за този ден, бяха ли обичайни за един Ваш нормален делничен ден?

- Описаните пътувания бяха обичайни
- Този ден имах по-малко пътувания от обикновено
- Този ден имах повече пътувания от обикновено

СЛЕДВАЩИЯТ ВЪПРОС СЕ ЗАДАВА САМО НА ТЕЗИ – КОИТО СА ДАЛИ ОТГОВОРИ 2 И 3 НА ПРЕДХОДНИЯ ВЪПРОС

15. А какъв е обичайният Ви брой придвижвания в делничен ден?

..... (брой)

16. Като цяло подкрепяте ли разширяването на Синята зона с платено паркиране?

- Да
- Не
- Не ме засяга

17. Шофирате ли, лично Вие, лек автомобил?

- Да
- Не, но съвсем скоро ще шофирам
- Не

САМО ЗА ОТГОВОРИЛИ 1 И 2 НА ПРЕДХОДНИЯ ВЪПРОС

18. Какво е Вашето мнение относно използването на електромобили?

- Не ми харесва и не бих ползвал електромобил
- Не съм сигурен, защото не съм наясно с електромобилите
- Не съм сигурен, защото тези автомобили са прекалено скъпи
- Бих ползвал

19. В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението Ви дали да използвате електромобил?

- В голяма степен
- В малка степен
- Не би повлияло по никакъв начин

20. Какво е мнението Ви за следните мерки за зоната на Стария град? (възможен е повече от един отговор)

- Следва да се ограничи изцяло достъпът на МПС
- Следва да се изградят буферни паркинги
- Няма нужда от допълнителни мерки
- Друго - предложение за мерки .....

21. С какви проблеми се сблъсквате при придвижването в Пловдив през почивните дни? (възможен е повече от един отговор)

- Обществеият транспорт е много нередовен
- Няма достатъчно места за паркиране в централната градска част
- Има значителен приток на туристи
- Друго, посочете .....

Благодаря за участието и споделените отговори!

Table of Contents

Ден от седмиц by BANNER
На територият by BANNER
В коя от след by BANNER
Посочете Ваши by BANNER
Какво е Вашет by BANNER
С какво образ by BANNER
Към коя етнич by BANNER
Какъв трансло by BANNER
А какъв транс by BANNER
Кои от следни by BANNER
Ако не ползва by BANNER
Има ли нещо, by BANNER
Като цяло под by BANNER
Шофирате ли, by BANNER
Какво е Вашет by BANNER(2)
В каква степе by BANNER
Какво е мнени by BANNER
С какви пробл by BANNER
Колко на брой by BANNER
Описаните път by BANNER
НЕКА СЕГА ПОГ by BANNER
В кой квартал by BANNER
Общо време на by BANNER
Как стигнахте by BANNER
В кой квартал by BANNER(2)
Колко човека by BANNER
НЕКА СЕГА ПОГ by BANNER(2)
В кой квартал by BANNER(3)
Общо време на by BANNER(2)
Как стигнахте by BANNER(2)
В кой квартал by BANNER(4)
Колко човека by BANNER(2)

НЕКА СЕГА ПОГ by BANNER(3)
В кой квартал by BANNER(5)
Общо време на by BANNER(3)
Как стигнахте by BANNER(3)
В кой квартал by BANNER(6)
Колко човека by BANNER(3)
НЕКА СЕГА ПОГ by BANNER(4)
В кой квартал by BANNER(7)
Общо време на by BANNER(4)
Как стигнахте by BANNER(4)
В кой квартал by BANNER(8)
В колко часа by BANNER

Ден от седмицата на анкетирането: by BANNER
На територията на коя община живеете лично вие през по-голямата част от годината? by BANNER
В коя от следните възрастови групи попадате: by BANNER
Посочете Вашият пол: by BANNER
Какво е Вашето занятие към момента? by BANNER
С какво образование сте? by BANNER
Към коя етническа група се причислявате, вие лично? by BANNER
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни, ако използвате такъв by BANNER
А какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в почивни дни by BANNER
Кои от следните подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често by BANNER
Ако не ползвате велосипед при придвижванията си в града, какви са причините by BANNER
Има ли нещо, което ви кара да ограничите придвижването пеша by BANNER
Като цяло подкрепите ли разширяването на Синята зона с платено паркиране? by BANNER
Шофирате ли, лично Вие, лек автомобил? by BANNER
Какво е Вашето мнение относно използването на електромобили? by BANNER
В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението Ви дали да използвате електромобил? by BANNER
Какво е мнението Ви за следните мерки за зоната на Стария град by BANNER
С какви проблеми се сблъсквате при придвижването в Пловдив през почивните дни by BANNER
Колко на брой пътувания осъществихте през последния работен ден? by BANNER
Описаните пътувания за този ден, бяха ли обичайни за един Ваш нормален делничен ден? by BANNER
НЕКА СЕГА ПОГОВОРИМ ЗА ПЪРВОТО ВИ ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване? by BANNER
В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? Първо пътуване by BANNER
Общо време на цялото пътуване? Първо пътуване by BANNER
Как стигнахте до крайната точка? Първо пътуване by BANNER
В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? Първо пътуване by BANNER
Колко човека пътувахте в автомобила? Първо пътуване by BANNER
НЕКА СЕГА ПОГОВОРИМ ЗА ВТОРОТО ВИ ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване? by BANNER
В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? Второ пътуване by BANNER
Общо време на цялото пътуване? Второ пътуване by BANNER
Как стигнахте до крайната точка? Второ пътуване by BANNER
В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? Второ пътуване by BANNER
Колко човека пътувахте в автомобила? Второ пътуване by BANNER

НЕКА СЕГА ПОГОВОРИМ ЗА ТРЕТОТО ВИ ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване? by BANNER

В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? Трето пътуване by BANNER

Общо време на цялото пътуване? Трето пътуване by BANNER

Как стигнахте до крайната точка? Трето пътуване by BANNER

В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? Трето пътуване by BANNER

Колко човека пътувахте в автомобила? Трето пътуване by BANNER

НЕКА СЕГА ПОГОВОРИМ ЗА ЧЕТВЪРТОТО ВИ ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване? by BANNER

В кой квартал на Пловдив е тази начална точка? Четвърто пътуване by BANNER

Общо време на цялото пътуване? Четвърто пътуване by BANNER

Как стигнахте до крайната точка? Четвърто пътуване by BANNER

В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване? Четвърто пътуване by BANNER

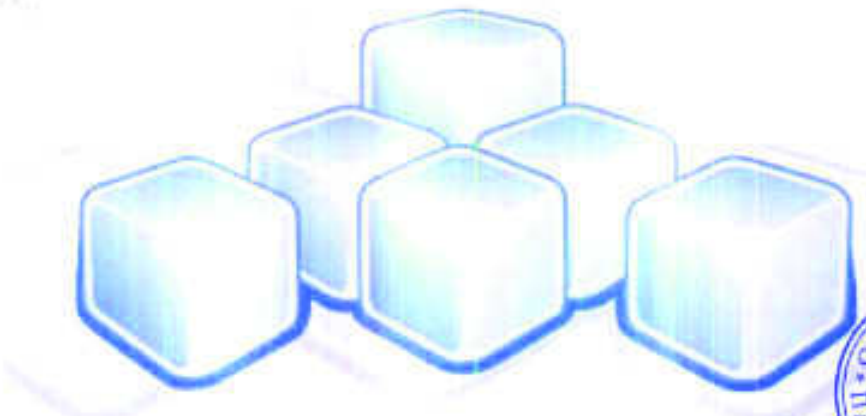
В колко часа тръгнахте? 6 by BANNER

total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805

total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805
total n = 805

Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Пловдив

декември 2022 година



МЕТОДОЛОГИЯ

Цели и методология | 1

МЕТОДОЛОГИЯ

Представените в доклада данни са получени от изследване сред граждани на община Пловдив. За постигане на първичните бази данни е използван следният метод:

- Предварително изготвен въпросник, който се задава лице в лице от специално обучени анкетьори с помощта на таблет, където отговорите се въвеждат онлайн, което минимизира възможните грешки от невнимание

Продължителността на интервюто е около 15 минути.

Период на теренната работа - 03.12.2022 – 08.12.2022 година

ИЗВАДКА

Извадката е представителна за изследваната целева група (живеещи в община Пловдив). Общата извадка е 805 случая. Този обем на извадката гарантира достигането на планираната максимална стохастична грешка, която не е повече от пет процента, т.е. максималната относителна грешка на оценките не надвишава 5% за 50% относителни дялове при гаранционна вероятност P(t)=0.95.

СТРУКТУРА НА АНАЛИЗА

Анализът следва структурата на въпросника, като в отделен раздел са изведени данните за конкретните пътувания на респондентите в деня преди провеждане на интервюто.

Коментираните статистически значими разлики са изчислени при 95% доверителен интервал.

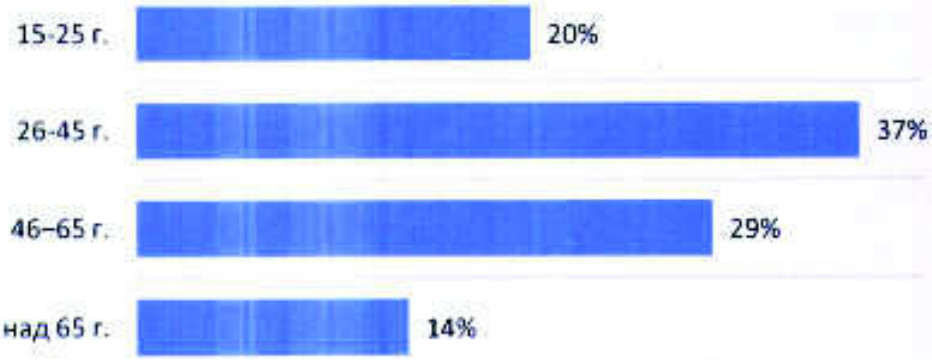
Цели и методология | 2

СТРУКТУРА НА ПОСТИГНАТА ИЗВАДКА
(профил на участвалите)

На територията на коя община живеете лично вие през по-голямата част от годината?

Посочете Вашият пол:

В коя от следните възрастови групи попадате:

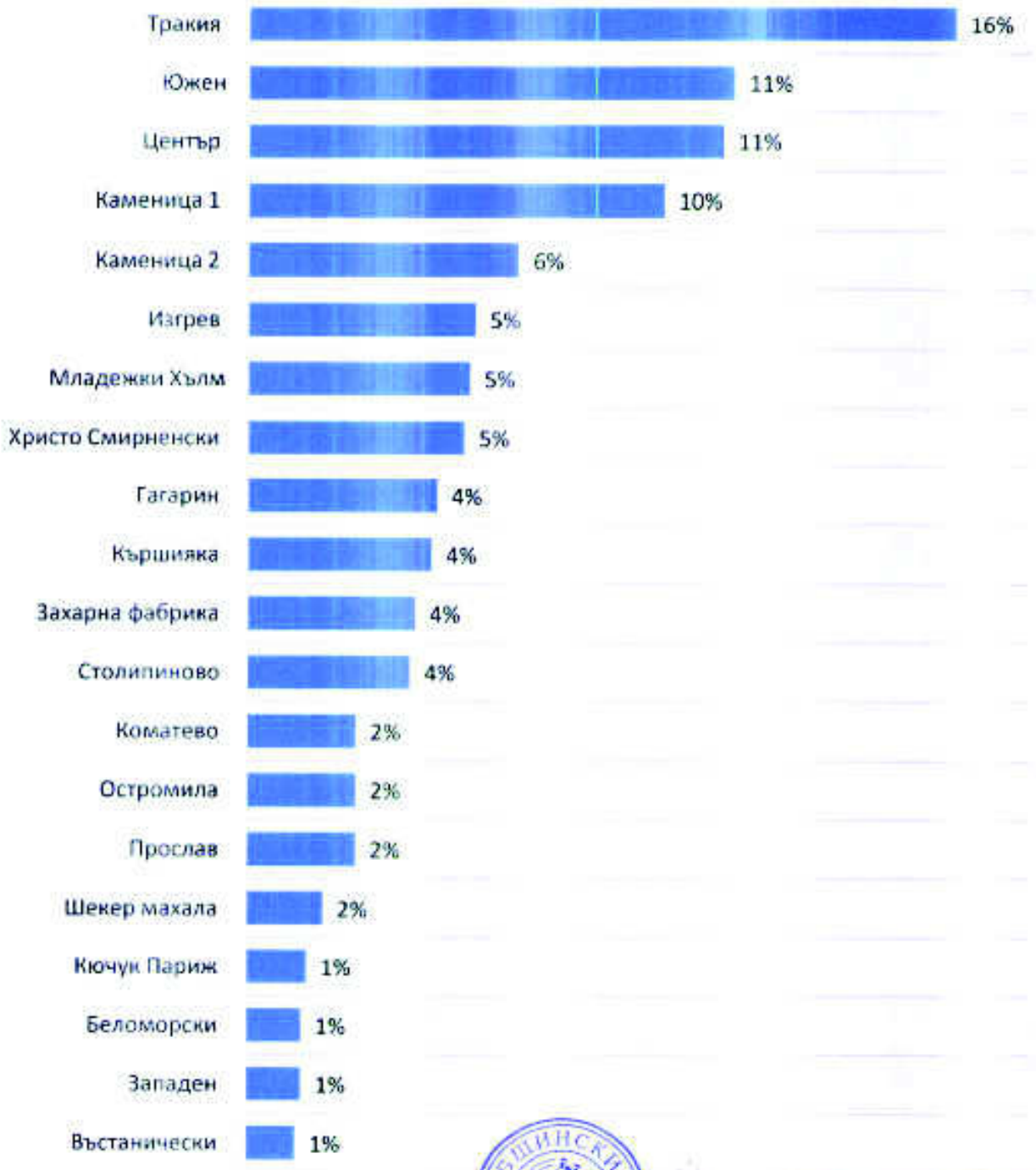


всички (805)

Цели и методология | 3

СТРУКТУРА НА ПОСТИГНАТА ИЗВАДКА
(профил на участвалите)

В кой квартал на град Пловдив живеете?

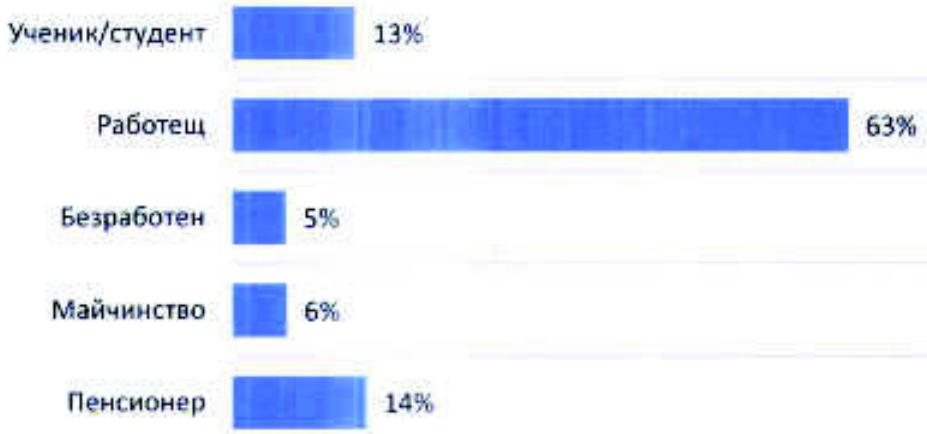


Всички(805)

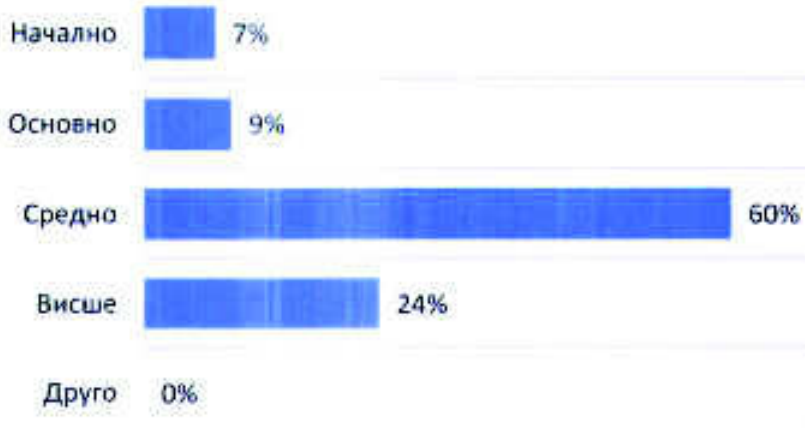
Цели и методология | 4

СТРУКТУРА НА ПОСТИГНАТА ИЗВАДКА
(профил на участвалите)

Какво е Вашето занятие към момента?



С какво образование сте?

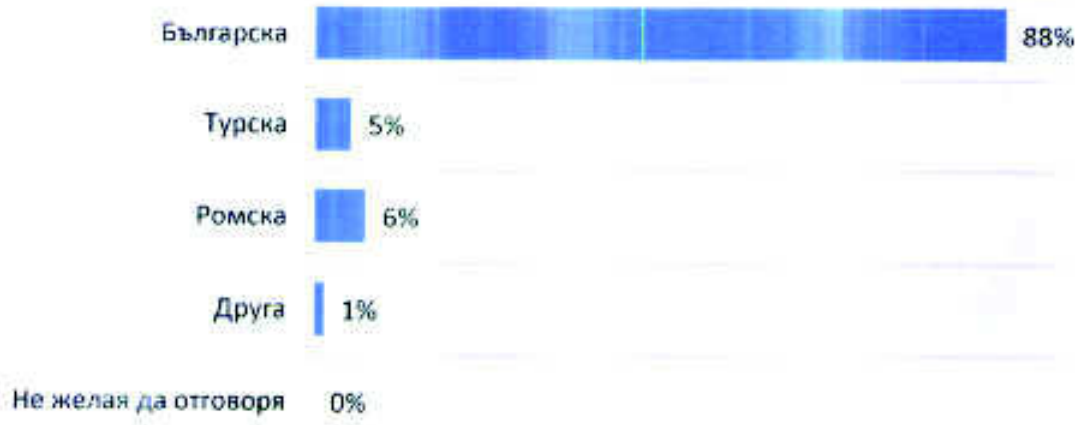


всички (805)

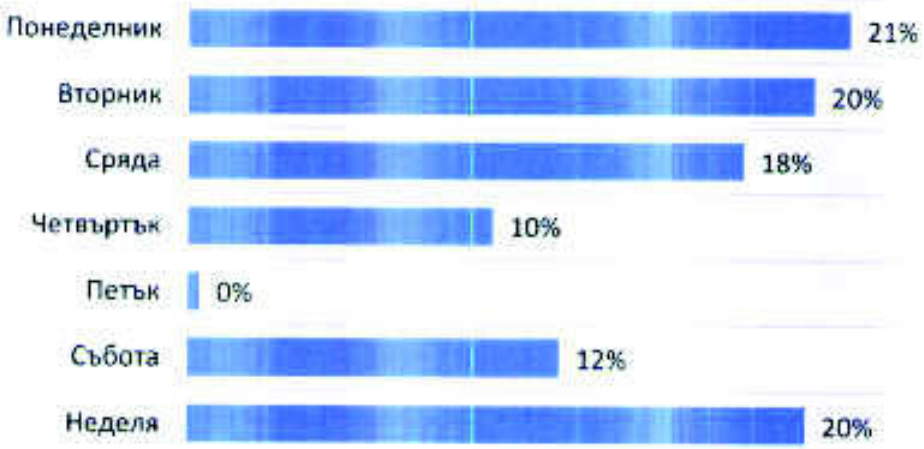
Цели и методология | 5

СТРУКТУРА НА ПОСТИГНАТА ИЗВАДКА
(профил на участвалите)

Самоопределяне на етническа принадлежност:



Ден от седмицата на провеждане на интервюто:



всички (805)

ОСНОВНИ РЕЗУЛТАТИ

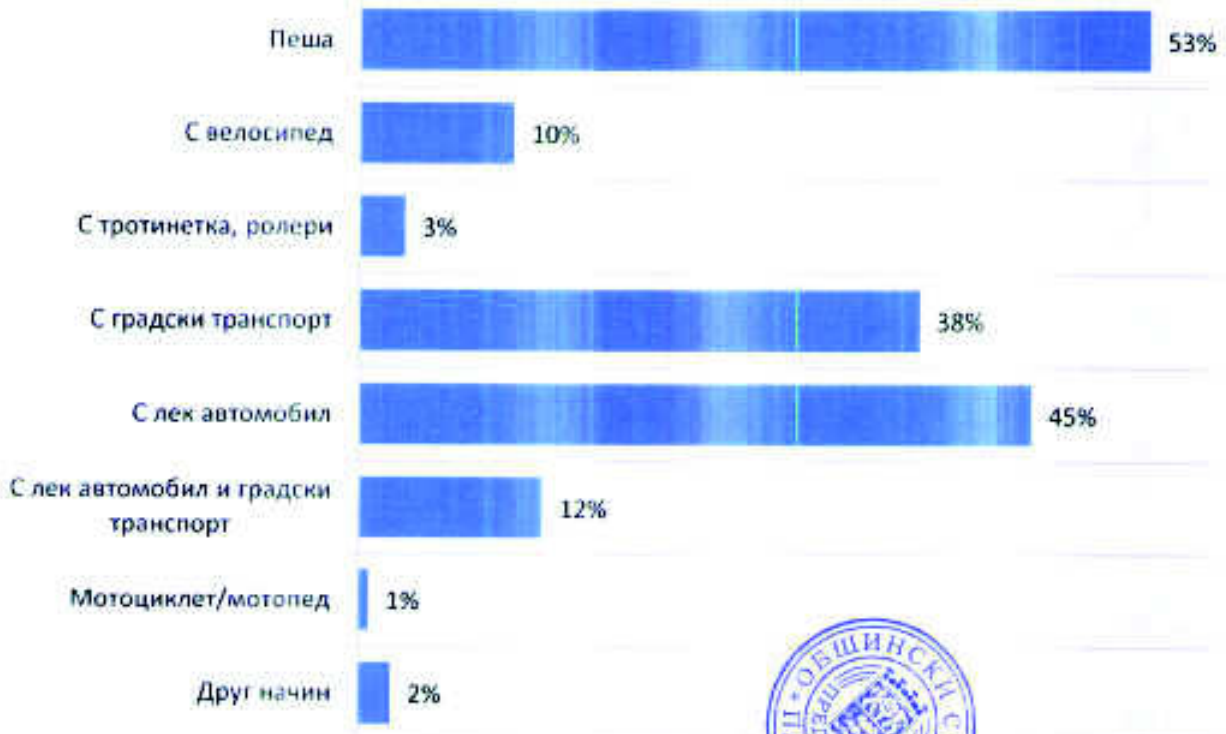
Общи нагласи и практики | 1

Над 50% от всички интервюирани се придвижват пеша из града в делнични дни. Този дял е статистически значимо по-висок сред жените – 63% спрямо мъжете – 44%. Тук наблюдаваме съществени разлики и при другите демографки критерии – 86% от най-възрастните (над 65 години) и 73% от най-младите (15 – 25 години) спрямо 43% сред лицата на възраст 26 – 45 години и 37% при тези от 46 до 65 години. Логично и високи дялове от пенсионери и учащи – съответно 88% и 75%, посочват този отговор, спрямо 35% от работещите.

На второ място сред цялата съвкупност е придвижването с лек автомобил. Комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена от 12% средно за всички. Но самостоятелно автомобилът е значимо по-характерно за мъжете – 57%, отколкото за жените – 34%. Също е много по-разпространен начин сред хората на активна възраст – 26 – 45 години (64%) и 46 – 65 години (54%), в сравнение с тази на възраст над 65 години – 13% и най-младите 15 – 25 години (21%). Респективно и сред работещите този дял е много по-висок, в сравнение с останалите групи – 60%. С нарастване на образованието нараства и делът на ползващите този вид транспорт – от 0% при тези с начално такова – до 59% при висшистите.

На трето място – с 38% средно е посочван Градския транспорт. Този начин на придвижване значимо по-характерен за жените 47% в сравнение с мъжете – 29%. Така се придвижват и по 74% от учащите и пенсионерите, в сравнение с 25% от работещите. Придвижването с велосипед е много по-характерно за най-младите – до 25 години (избрано от 22%) в сравнение с всички останали възрастови групи, както и за хората с ниско образование.

Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни, ако използвате такъв?



База: ВСИЧКИ (805)

Общи нагласи и практики| 2

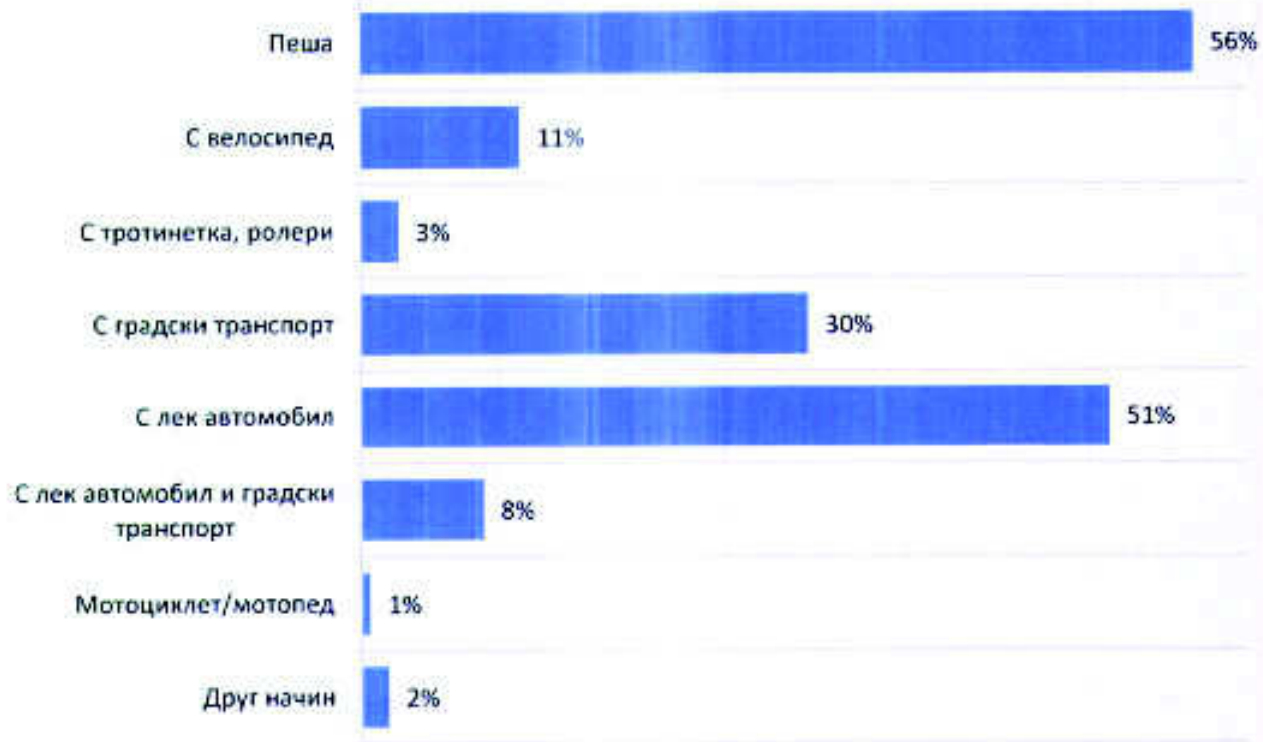
Съвсем леко се увеличава делът на ходещите пеш през почивните дни - 56% от всички интервюирани. Отново този дял е статистически значимо по-висок сред жените – 64% спрямо мъжете – 49%. И отново сред възрастовите групи е най-характерен за най-младите и най-възрастните.

На второ място сред цялата съвкупност отново е придвижването с лек автомобил. Комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена едва от 8% средно за всички. Като цяло наблюдаваме едно нарастване на дела на ползващите автомобил през почивните дни, в сравнение с работните такива – от 45% той сега е 51%. Отново автомобилът е значимо по-характерно за мъжете – 57%, отколкото за жените – 44% (въпреки съществуващото нарастване да дяловете сред нежния пол). Също е много по-разпространен начин сред хората на активна възраст в сравнение с тази на възраст над 65 години и най-младите.

Третото място запазва Градския транспорт, но с 8% по-нисък дял на посочване- от 38% през делничен ден – сега е избран от 30% от анкетираните. Този начин на придвижване продължава да е значимо по-характерен за жените 39% в сравнение с мъжете – 22%. Така се придвижват и 64% от хората над 65 годишна възраст.

Придвижването с велосипед е с дял от 11% и е на четвърто място. И през почивните дни е много по-характерно за най-младите – до 25 години (избрано от 25%) в сравнение с всички останали възрастови групи, както и за хората с ниско образование – 31% от тези с начално и 25% от тези с основно такова.

А какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в почивни дни?



База: ВСИЧКИ (805)

Общи нагласи и практики| 3

Три са основните подобрения, които биха стимулирали гражданите на Пловдив да ползват по-често градския транспорт. С най-висок дял на посочвания е Да се подобрят разписанията посочена от общо 47% – като тази позиция е на първо място сред всички демографски групи.

На второ място е избрано подобрението Да имам по- удобни маршрути / връзки / спирки – от 42% от всички. Характерно тук е, че тази позиция се посочва в много по-голяма степен от групите, които традиционно ползват повече този начин на придвижване – жените (46%), най-възрастните (58% и най-младите (48%).

На трето място сред цялата съвкупност е посочено подобрението Бусленти / автономни трасета за по-бързо придвижване. Тази позиция е със значимо по-високи дялове единствено сред на-младите (15-25) годишни.

Интересно тук е да видим профила на тези, които избират позицията Не бих ползвал градски транспорт. Делът на избралите този отговор е значимо по-висок сред мъжете (30%), отколкото сред жените (14%). 35% от респондентите на възраст 26 – 45 години също избират този отговор, което е значимо по-висок дал, в сравнение с избралите същата позиция в другите възрастови групи. Любопитно е, че с нарастване на степента на образование нараства и дела на тези, които избират този отговор – от 2% сред хората с начално, до 35% сред висшистите.

Кои от следните подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често?

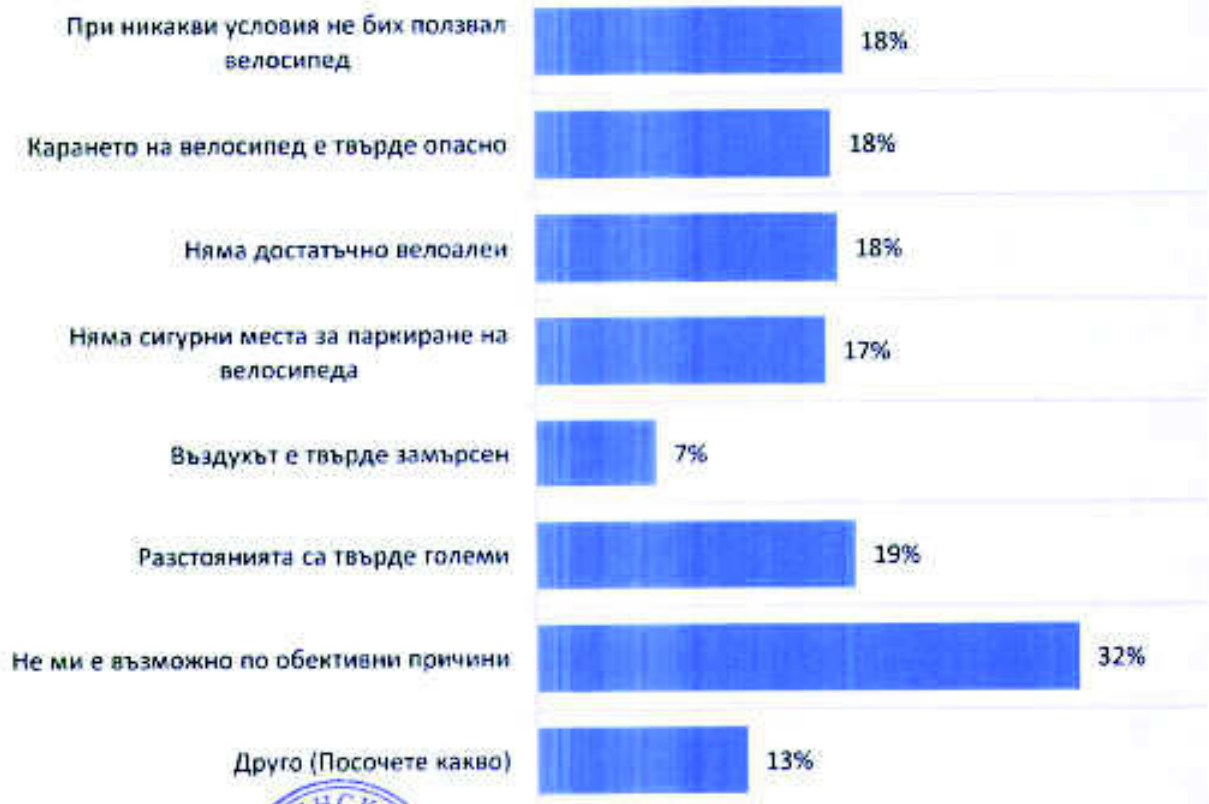
База: ВСИЧКИ (805)

Общи нагласи и практики | 4

Общо точно половината от всички анкетирани избират една от двете възможности, които изключват карането на велосипед при придвижванията си в града. Това са тези, които посочват отговор Не ми е възможно по-обективни причини – 32% от всички и При никакви условия не бих ползвал велосипед – 18%. Първата от тези две позиции е посочена от две трети от хората на възраст над 65 години (66%) и респективно 68% от пенсионерите. Интересното при нея е, че е с дял, значимо по-висок сред жените – 41%, отколкото при мъжете - 23%. Втората позиция - При никакви условия не бих ползвал велосипед е еднакво характерна за всички демографски групи – тук не наблюдаваме статистически значими разлики между тях.

Като причини за неизползване на велосипед или такива за по-рядкото му каране са посочени разнообразни отговори – няма една водеща причина. Но наблюдаваме съществени разлики сред различните демографски групи – за учащите (а именно това е групата, която най-често ползва този вид транспорт) водещите причини са Липсата на достатъчно велоалеи и Липсата на сигурни места за паркиране – съответно със 34% и 32%. Докато Големите разстояния са водещи за 46 – 65 годишните респонденти – посочени са от 21% от попадащите в тази група.

Ако не ползвате велосипед при придвижванията си в града, какви са причините?



База: ВСИЧКИ (805)

Общи нагласи и практики | 5

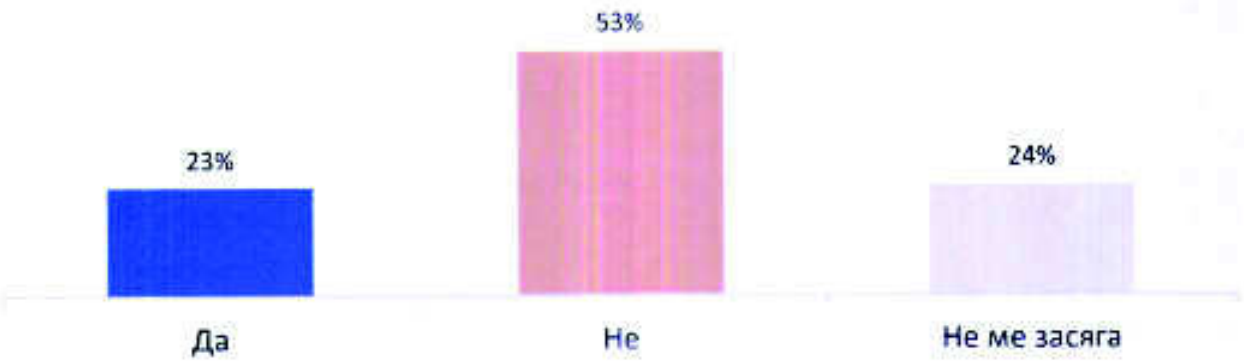
На въпроса Има ли нещо, което ви кара да ограничите придвижването пеша? Данните показват избор на два водещи отговора с почти еднакъв дал на отговорите – това са Големи разстояния/липса на време с 46% и Нищо не ме ограничава, ходя пеша с 45%.
Първият отговор - Големи разстояния/липса на време е посочен от значимо по-висок дал мъже 50%, отколкото жени – 41%. Също и от хората на възраст 26-45 години (47%) и на възраст 46 – 65 години (55%), отколкото в другите възрастови групи 15-25 години – с 35% и най-възрастните - също с 35%. Много характерен отговор е и за работещите, където е избран от над половината от попадащите в тази група – 54%.
Нищо не ме ограничава, ходя пеша е отговор, при който не наблюдаваме значими разлики сред разглежданите демографски групи. Единствено сред работещите делът на избралите го е по-нисък 39%, в сравнение с този дял при Учащите – 58%. Също и при хората на възраст 46 – 65 години е по-нисък в сравнение с този в групата на 15 – 25 годишните (56%).
При другите два отговора, които са съответно Неудобни тротоари (тесни, с лоша настилка) с 14% и Задръстени с леки автомобили тротоари – 11% не се наблюдават съществени разлики между демографските групи.

Има ли нещо, което ви кара да ограничите придвижването пеша?

База: ВСИЧКИ (805)

Общи нагласи и практики| 6

Като цяло подкрепяте ли разширяването на Синята зона с платено паркиране?



База: ВСИЧКИ (805)

Между една четвърт и една пета са тези от анкетираните, които подкрепят разширяването на Синята зона с платено паркиране в града. Като при този отговор няма значими разлики между групите. Почти два пъти по-висок е делът на тези, които не подкрепят такова разширяване. Като този дял е значимо по-висок сред работещите – 63% и възрастовите групи 26 – 45 години и 46 – 65 години с по 62%. Отговор не ме засяга е много по-характерен за жените – с 29%, отколкото за мъжете с 19%, за най-възрастните и най-младите с по съответно 47% и 42%, отколкото за групите 26 – 45 години с 12% и 46 – 65 годишните с 18%.

Над половината - 54% от всички, които са участвали в изследването, шофират лек автомобил. Сред мъжете този дял е 68%, което е значимо по-високо, отколкото сред жените – 39%. Сред хората в активна възраст този дял е също по-висок, в сравнение с най-младите и най-възрастните, съответно 74% при хората на възраст 26– 45 години и 68% при тези на възраст 46 – 65 години, в сравнение с най-младите, където е 21% и най-възрастните, сред които е 17%.

Шофирате ли, лично Вие, лек автомобил?

База: ВСИЧКИ (805)

Какво е Вашето мнение относно използването на електромобили?

База: Шофиращи лек автомобил (498)

43% от анкетираните шофьори заявяват, че биха ползвали електромобил или изразяват положително отношение към такива – Бих ползвал с 25% и Положително – би помогнало за по-чист въздух – 18%. Но най-висок е делът на тези, за които този тип автомобили са прекалено скъпи – 33%. – като този отговор е по-характерен за по-възрастните – над 45 години 42% и над 65 години – 76%.

Изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението дали да се ползва електромобил на малко над 40% от анкетираните, като това са хората в двете по-ниски възрастови групи. При анкетираните над 65 години 86% посочват отговор Не би повлияло по никакъв начин, което е значимо по-висок дал от всички други възрастови групи.

В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението Ви дали да използвате електромобил? ?

База: Шофиращи лек автомобил (498)

Общи нагласи и практики | 8

Какво е мнението Ви за следните мерки за зоната на Стария град?

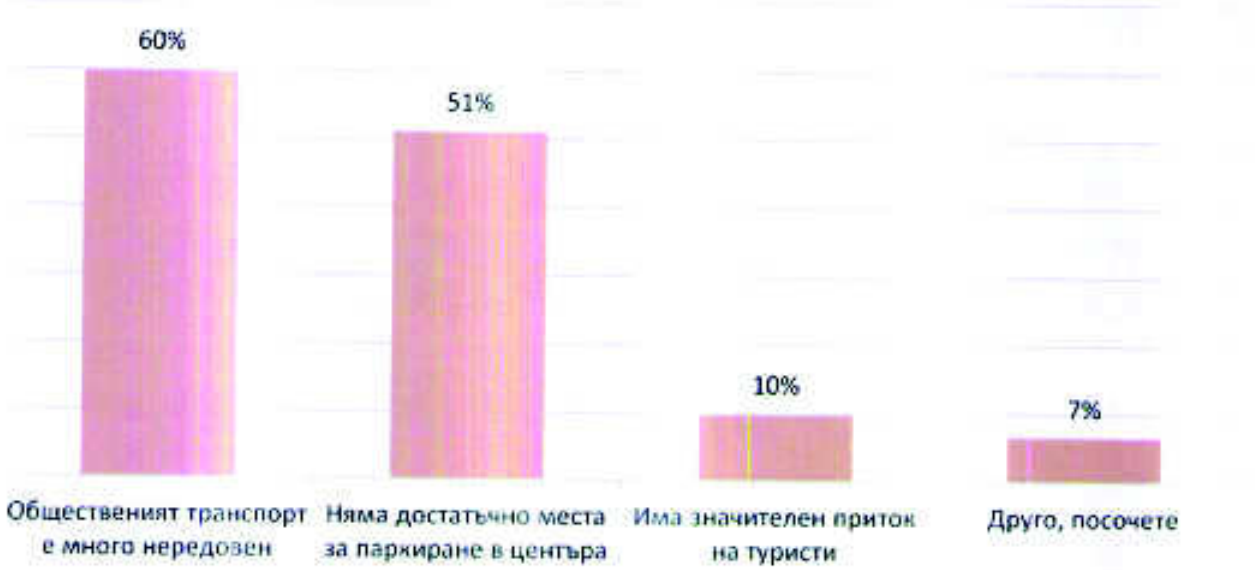
База: ВСИЧКИ (805)

На въпроса - Какво е мнението Ви за следните мерки за зоната на Стария град? Респондентите избират два основни отговора от предложените. С най-висок дял е позицията Следва да се изградят буферни паркинги, посочена от 46% от анкетираните. Този дял е значимо по-висок сред мъжете – 51% в сравнение с жените – 41%. Значими разлики се наблюдават и сред групите в активна възраст – 26 – 45 години (54%) и 46 - 65 години (53%) в сравнение с най-младите (34%) и най-възрастните (съответно с 24%).

Втората най-често посочвана позиция от отговорите на този въпрос е Следва да се ограничи изцяло достъпът на МПС – посочена от 43% от всички. Тук делът на жените е значимо по-висок 49% от този на мъжете (37%). Това е и предпочитан отговор за най-възрастните – над 65 години, където делът от 58% е значимо по-висок от тези в групите 26 – 45 години (35%) и 46 – 65 години (42%). Респективно това е водещата позиция и за групите на учащите (51%) и на пенсионерите (60%) с дялове статистически значимо по-високи от този при работещите (39%).

Отговор – Няма нужда от допълнителни мерки е посочен от 18% от всички като тук не наблюдаваме съществени разлики между отделните демографски групи.

С какви проблеми се сблъсквате при придвижването в Пловдив през почивните дни?



База: ВСИЧКИ (805)

На въпросът С какви проблеми се сблъсквате при придвижването в Пловдив през почивните дни? отново наблюдаваме две водещи позиции, които се избират от преобладаващата част от анкетираните..

С най-висок дял посочвания е Общественият транспорт е много нередовен – 60% от всички анкетирани. Като дяловете са по-високи сред групите, които са заявили, че повече ползват този вид транспорт – посочен е от 70% от жените спрямо 50% от мъжете, от 82% от най-възрастните над 65 години и от 78% от най-младите до 25 години, спрямо 47% в групата на 25-45 годишните и 52% в групата на 46 – 65 годишните.

На второ място с дял от 51% от всички е отговор Няма достатъчно места за паркиране в центъра. Очаквано делът на мъжете 58% тук е значимо по-висок от този сред жените – 43%. Сред 26 – 45 годишните този отговор е посочен от 66%, което е дял, значимо по-висок от всички останали възрастови групи. Сред 46 – 65 годишните (57%) делът е значимо по-висок от този сред най-младите (32%) и най-възрастните (25%).

Значителния приток на туристи в почивните дни е проблем, с който се сблъскват едва 10% от анкетираните.

Ето и част от отговорите на позиция друго, посочени в свободен текст:

Автобусите се пълнят прекалено много и става некомфортно.

Вечерта автобусите спират много рано и ако работиш на смени е невъзможно да ползваш градски транспорт

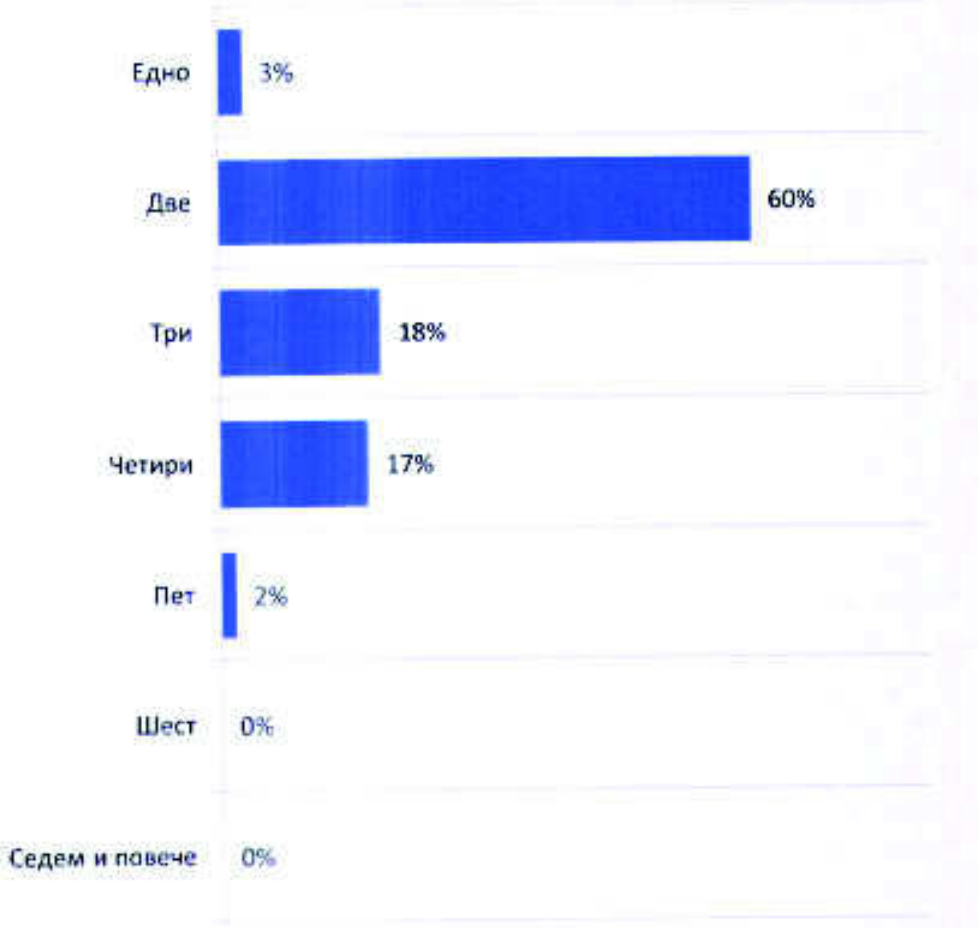
Големи задръствания в неделя вечер

Големи задръствания в петък следобед и неделя вечер.

Градският транспорт в Пловдив е под всякаква критика. Съсипаха тролеите. А с тези малки автобуси придвижването е ужасно.

Пътувания през работен ден| 1

Колко на брой пътувания осъществихте през последния работен ден?



База: ВСИЧКИ (805)

В настоящия анализ ще разгледаме подробно пътуванията на жителите на Пловдив в един работен ден. Периодът на теренната работа е избран така, че да бъдат обхванати всички работни дни от седмицата.

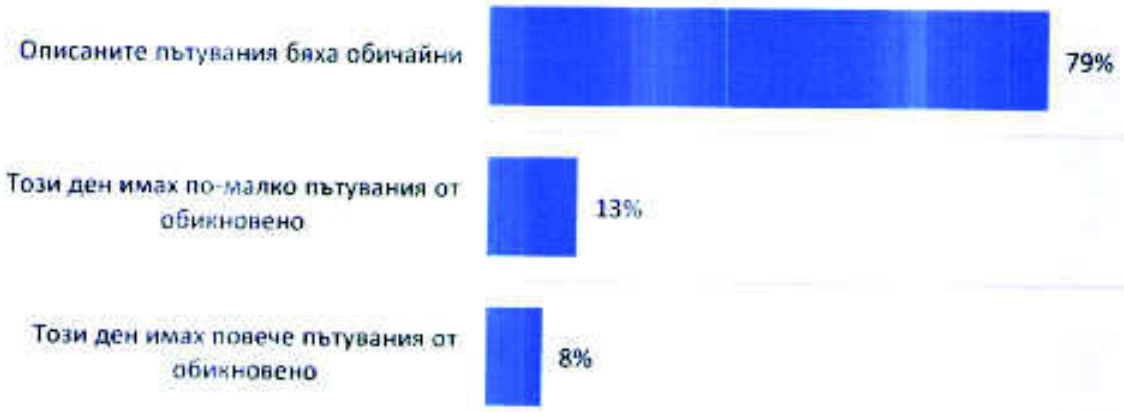
Средно Пловдивчани правят по 2,6 пътувания на ден. Най-висок е делът на тези, които имат две пътувания на ден – 60% от всички. Като цяло не се наблюдават статистически значими разлики между различните демографски групи и броя на пътуванията им в работен ден.

На второ място са посочени три пътувания – от 18% от всички. Тук отново не наблюдаваме значими разлики между различните групи.

На трето място са посочени четири пътувания – 17% от всички. Тук интересното е, че този отговор е посочван много по-често, в сравнение с другите групи от безработните (30%) и жените в майчинство (33%). Като цяло това са и групите с най-висок среден брой пътувания – 2,9 за безработните и 2,8 за жените в майчинство.

Пътувания през работен ден| 2

Описаните пътувания за този ден, бяха ли обичайни за един Ваш нормален делничен ден?



База: ВСИЧКИ (805)

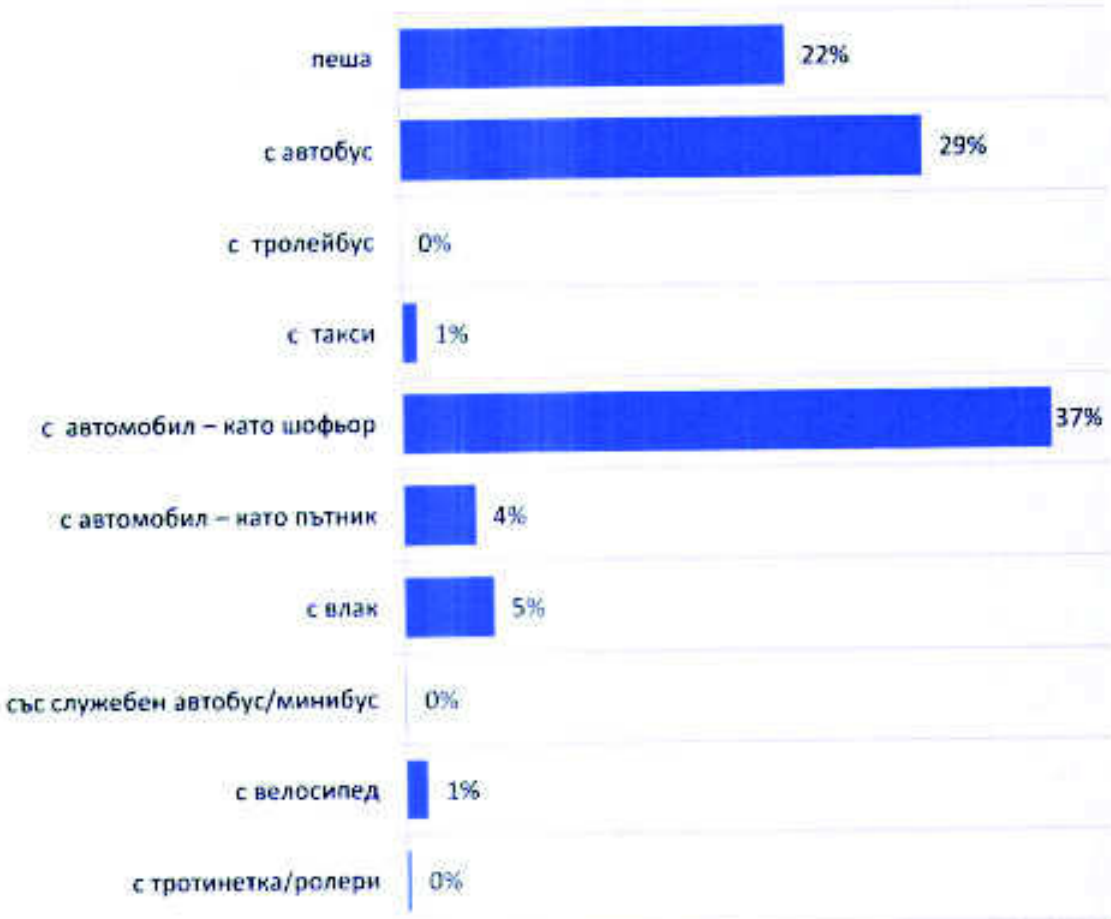
За 80% от запитаните това са били обичайните пътувания за един работен ден. Тук не наблюдаване значими разлики между различните демографски групи.
13% са посочили, че в този ден са имали по-малко от обичайните за един нормален работен ден пътувания, а 8% са имали повече от нормалното за един делничен ден такива.
Практически началната точка на всички при първото им пътуване е било жилището, където живеят. Едва трима от всички запитани са тръгнали от друго място.

ПЪРВО ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване?

База: ВСИЧКИ (805)

Пътувания през работен ден| 3

ПЪРВО ПРИДВИЖВАНЕ: Как стигнахте до крайната точка?



База: ВСИЧКИ (805)

Понеже и началната точка на тръгване е дома, то мястото на тръгване при първото пътуване съвпада с квартала на живеене.

Средната продължителност на това първо пътуване е 22 минути за всички. По-кратко е това време за най-възрастните и пенсионерите – 18 минути, както и при жените в майчинство – 17 минути.

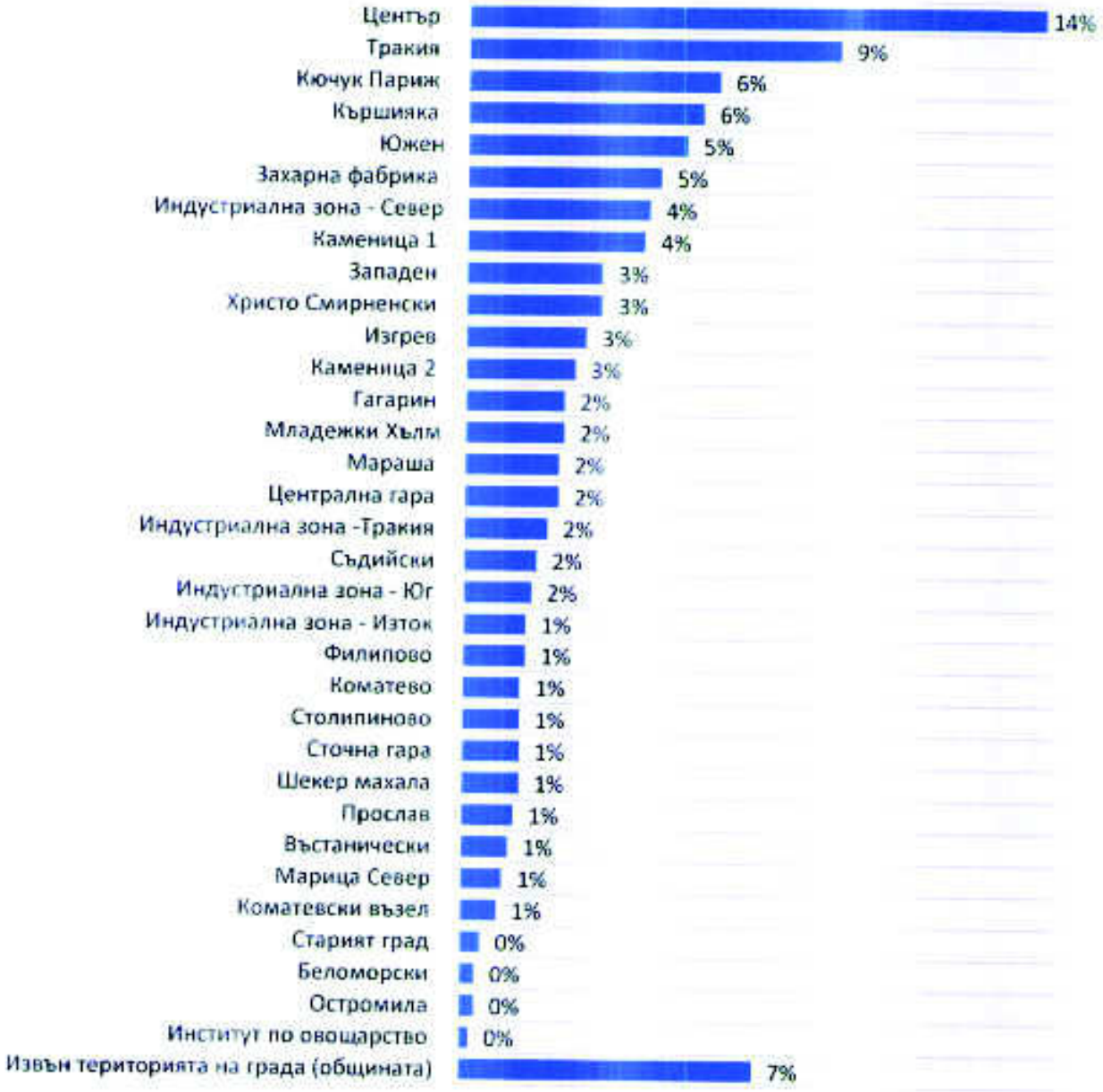
Най-висок е делът на тези, за които първото пътуване е било с автомобил и то като шофьор – 37%. Допълнително, като пътници са пътували с автомобил още 4%. Този дял е значимо по-висок при мъжете (52%) в сравнение с този при жените (21%). Също така е значимо по-висок в активните възрастови групи – 53% при 26 – 45 годишните и 46% при 46 – 65 годишните в сравнение с 14% при най-младите и 6% при най-възрастните. Респективно и 53% от работещите са посочили тази позиция, което е значимо по-високо от другите групи.

Автобус, като основно транспортно средство за последното пътуване, са използвали 29% от всички. Този дял е значимо по-висок при жените – 38%, при най-младите – 47%, при най-възрастните – 41% и учащите – 62%.

Пеша, като основен начин на придвижване са използвали 22% от всички. Този дял е значимо по-висок сред жените – 32%, най-възрастните 44%, пенсионерите 47% и жените в майчинство – 58%.

Пътувания през работен ден| 4

ПЪРВО ПРИДВИЖВАНЕ: В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване?



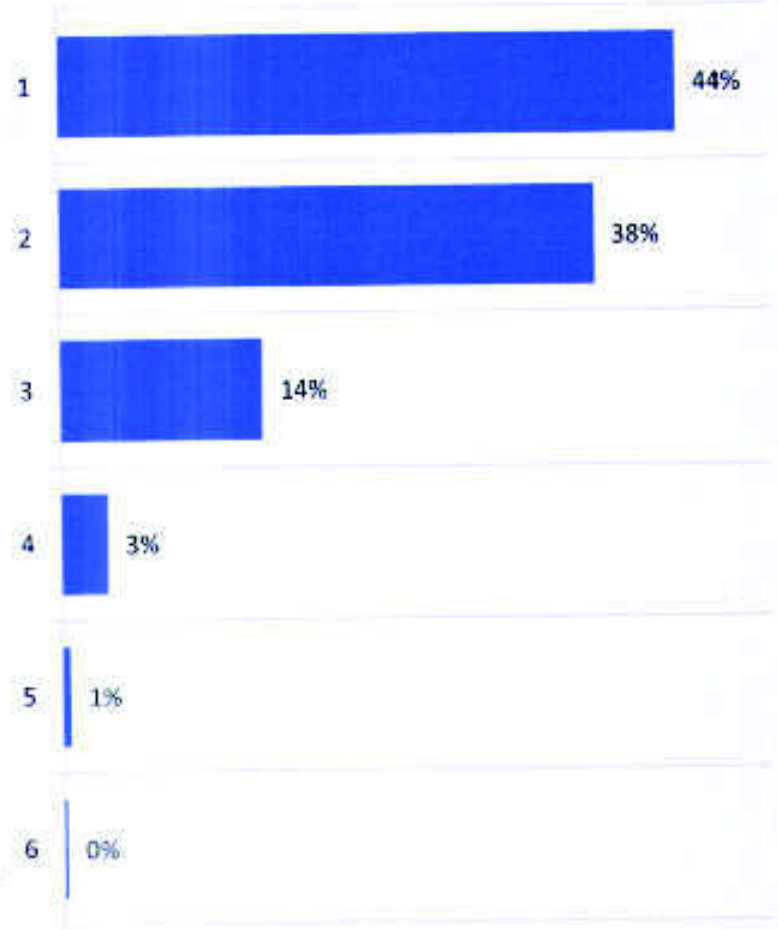
База: ВСИЧКИ (805)

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това първо за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към центъра – 14%, следвани от тези с направление Тракия. Част от пътуванията са към индустриалните зони на града, но не се наблюдава висок дял на някоя от тях.

Единственото значимо натрупване наблюдаваме при отговор Извън територията на общината – значимо по-висок е този дял, спрямо другите групи, след работещите 9% и безработните – 14%.

Пътувания през работен ден | 5

ПЪРВО ПРИДВИЖВАНЕ: Колко човека пътувахте в автомобила?



База: Само пътували с автомобил (325)

Само на пътувалите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за броя човека, които са пътували заедно.

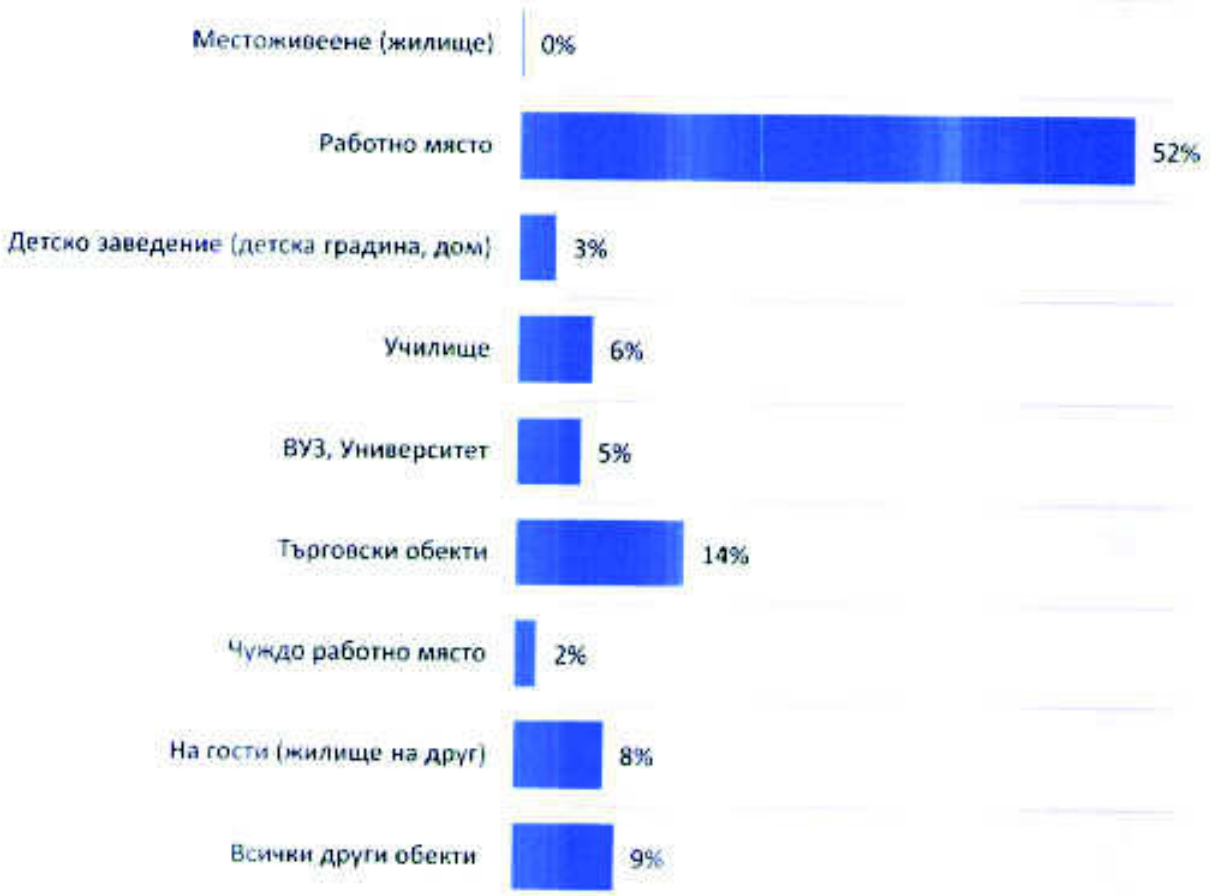
44% от всички анкетирани са посочили, че по време на това първо пътуване са били сами в колата. По този показател не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи.

Следващ дял е на тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила – това са 38% от всички. Тук отново не наблюдаваме съществени разлики между различните групи.

14% са посочили, че в колата са били трима души.

Пътувания през работен ден| 6

ВТОРО ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване?



База: Пътували две или повече пъти (782)

Началната точка на второто пътуване ни дава информация и за крайната цел на първото такова.

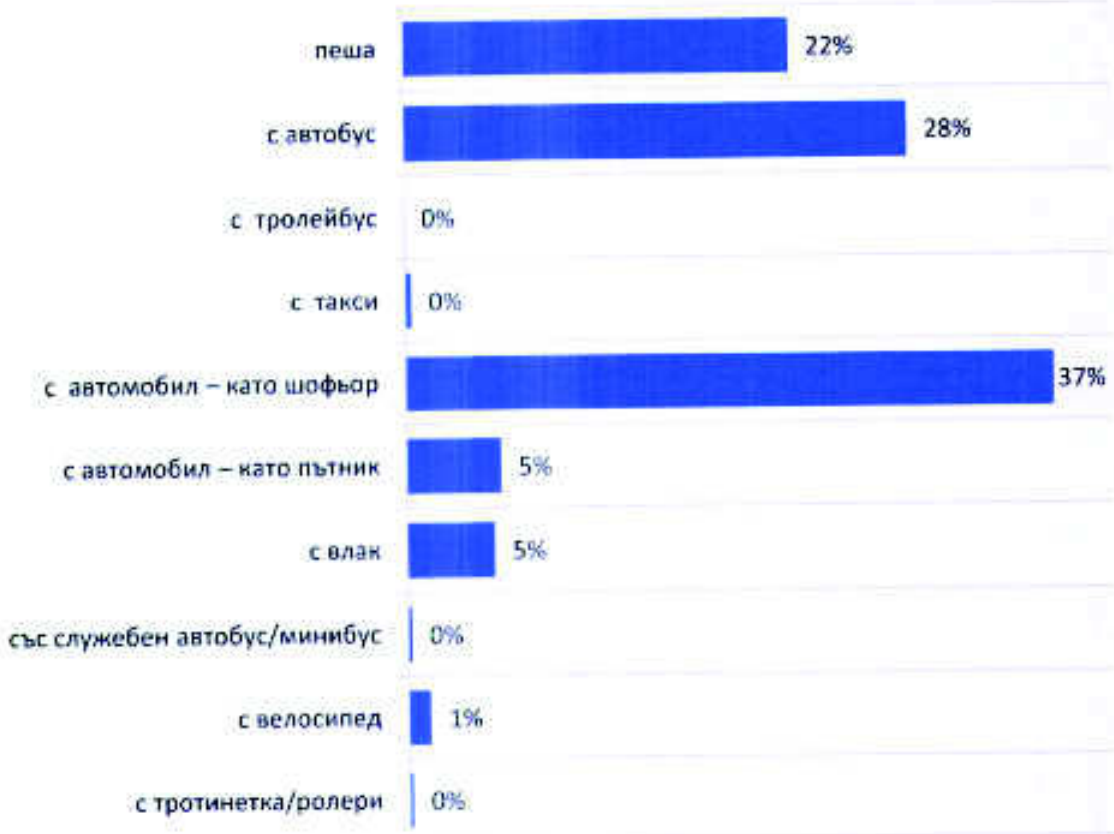
Най-висок е делът на тези, които са отивали до работното си място – 52% или малко над половината от всички. Този дял е значимо по-висок сред мъжете (57%), спрямо този на жените (47%), сред 46 – 65 годишните (80%) с дял по-висок от всички останали възрастови групи и 26 – 45 годишните (63%) с дял, значимо по-висок от този сред най-възрастните и най-младите. Естествено и делът сред работещите е много по-висок от този сред другите групи – 82%.

Начална точка на второто пътуване са търговски обекти за 14% от всички. Този дял е значимо по-висок сред най-възрастните (50%), пенсионерите (51%) и жените в майчинство (40%).

Очаквано сред учащите основните точки на тръгване са били училище и университет – общо 88% от всички.

Пътувания през работен ден| 7

ВТОРО ПРИДВИЖВАНЕ: Как стигнахте до крайната точка?



База: Пътували два или повече пъти (782)

Средствата на придвижване при това второ пътуване са доста сходни с тези, които наблюдаваме при първото такова.

Средната продължителност на това първо пътуване е отново 22 минути за всички. Като за мъжете е значимо по-дълго 24 минути в сравнение с това при жените – 21 минути. Значимо по-висока продължителност наблюдаваме при работещите – 24 минути, в сравнение с останалите групи.

Най-висок е делът на тези, за които първото пътуване е било с автомобил и то като шофьор отново – 37%. Допълнително, като пътници са пътували с автомобил още 5%. Този дял е значимо по-висок при мъжете (51%) в сравнение с този при жените (21%). Отново е значимо по-висок в активните възрастови групи – 52% при 26 – 45 годишните и 45% при 46 – 65 годишните в сравнение с 13% при най-младите и 7% при най-възрастните. 52% от работещите са посочили тази позиция, което е значимо по-високо от другите групи.

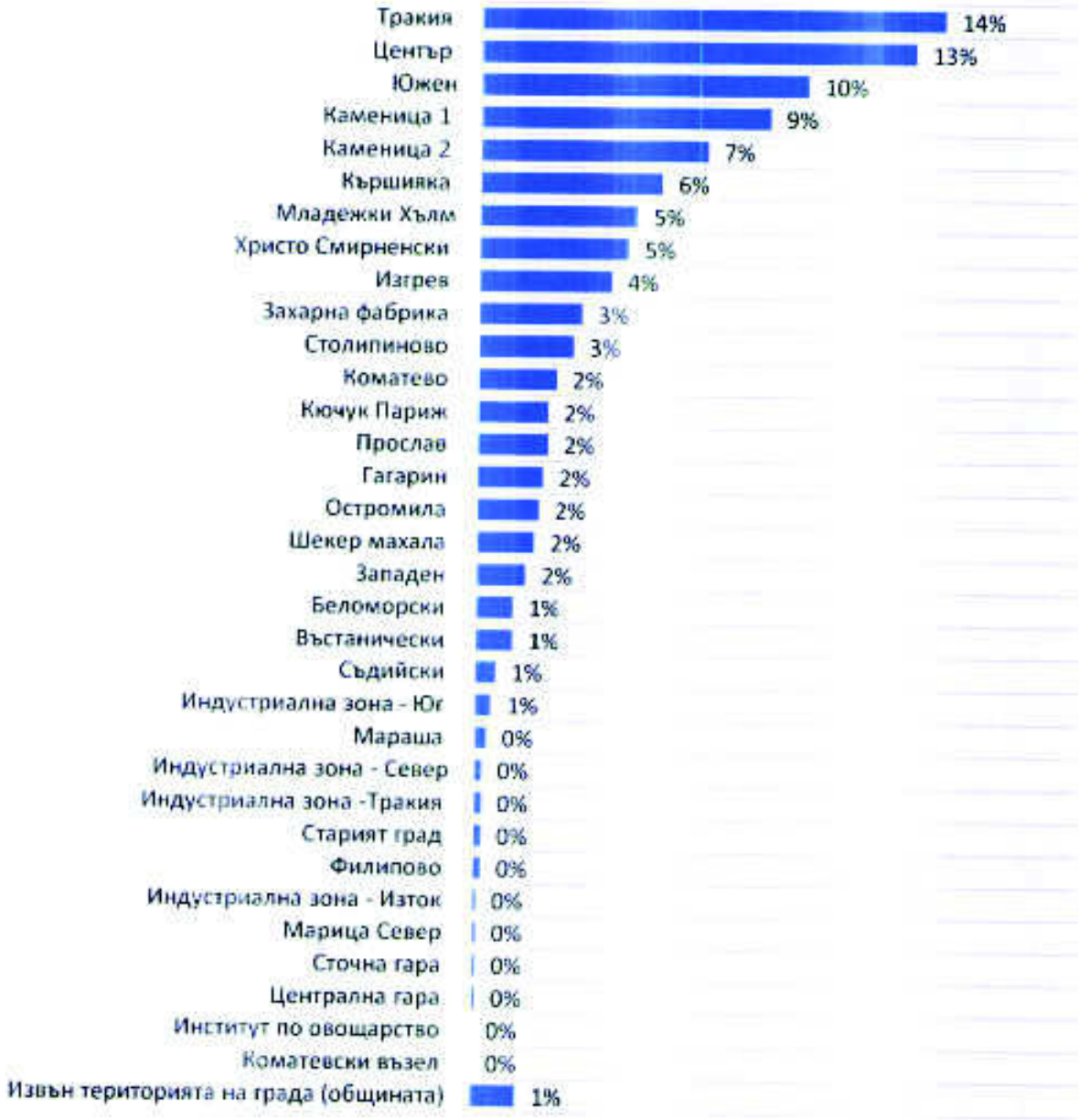
Автобус, като основно транспортно средство за последното пътуване, са използвали 28% от всички. Този дял отново е значимо по-висок при жените – 37%, при най-младите – 45%, при най-възрастните – 42% и учащите – 63%.

Пеша, като основен начин на придвижване са използвали отново 22% от всички. Този дял е значимо по-висок сред жените – 32%, най-възрастните 42%, пенсионерите 46% и жените в майчинство – 58%.

Като цяло второто пътуване повтаря разпределението от първото пътуване.

Пътувания през работен ден| 8

ВТОРО ПРИДВИЖВАНЕ: В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване?

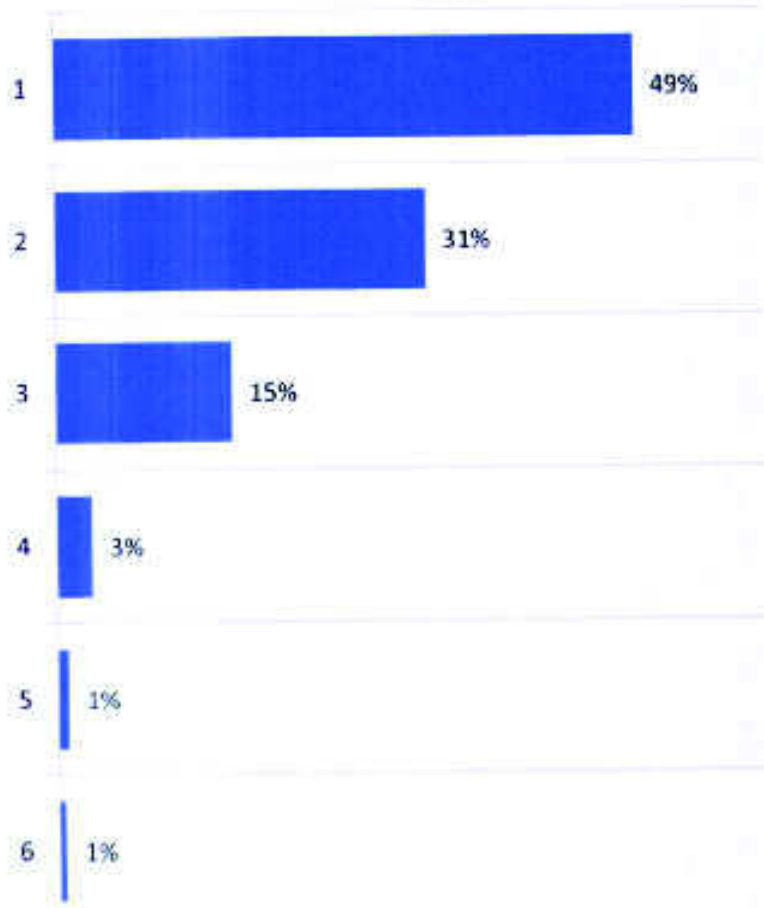


База: Пътували два или повече пъти (782)

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това второ за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към Тракия – 14%, следвани от тези с направление Център – 13%. Като крайна точка вече делът на индустриалните зони е почти незначителен, както и делът на пътуванията в посока извън територията на общината.

Пътувания през работен ден| 9

ВТОРО ПРИДВИЖВАНЕ: Колко човека пътувахте в автомобила?



База: Само пътували с автомобил (325)

Отново само на пътувалите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за броя човека, които са пътували заедно.

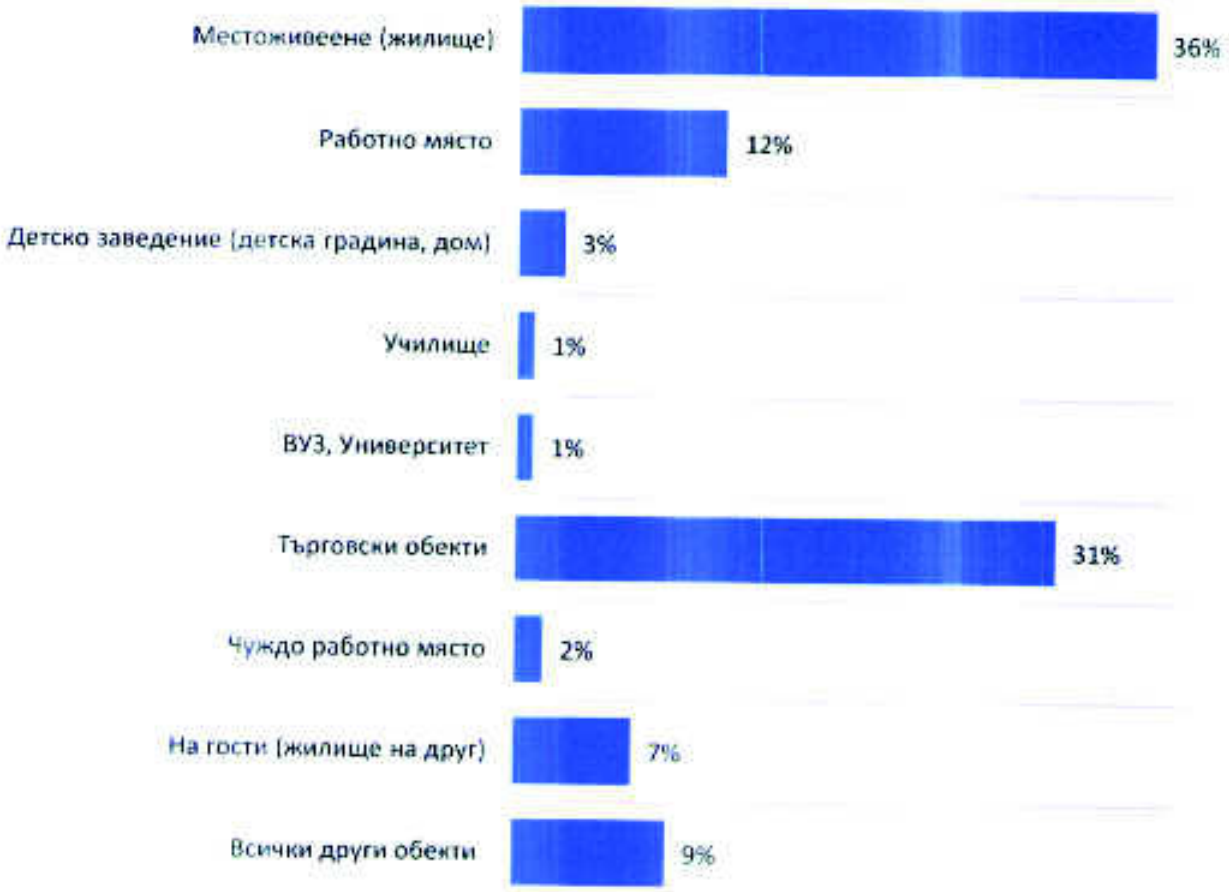
49% от всички анкетирани са посочили, че по време на това второ пътуване са били сами в колата. По този показател не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи.

Следващ дял е на тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила – това са 31% от всички. Тук отново не наблюдаваме съществени разлики между различните групи.

15% са посочили, че в колата са били трима души.

Пътувания през работен ден| 10

ТРЕТО ПРИДВИЖВАНЕ: Коя бе началната точка на тръгване?



База: Пътували тои или повече пъти (298)

Началната точка на третото пътуване ни дава информация и за крайната цел на второто такова. Делът на тези, които не са имали трето пътуване дава информация и за тези, които са се прибрали в дома си и не са излизали повече.

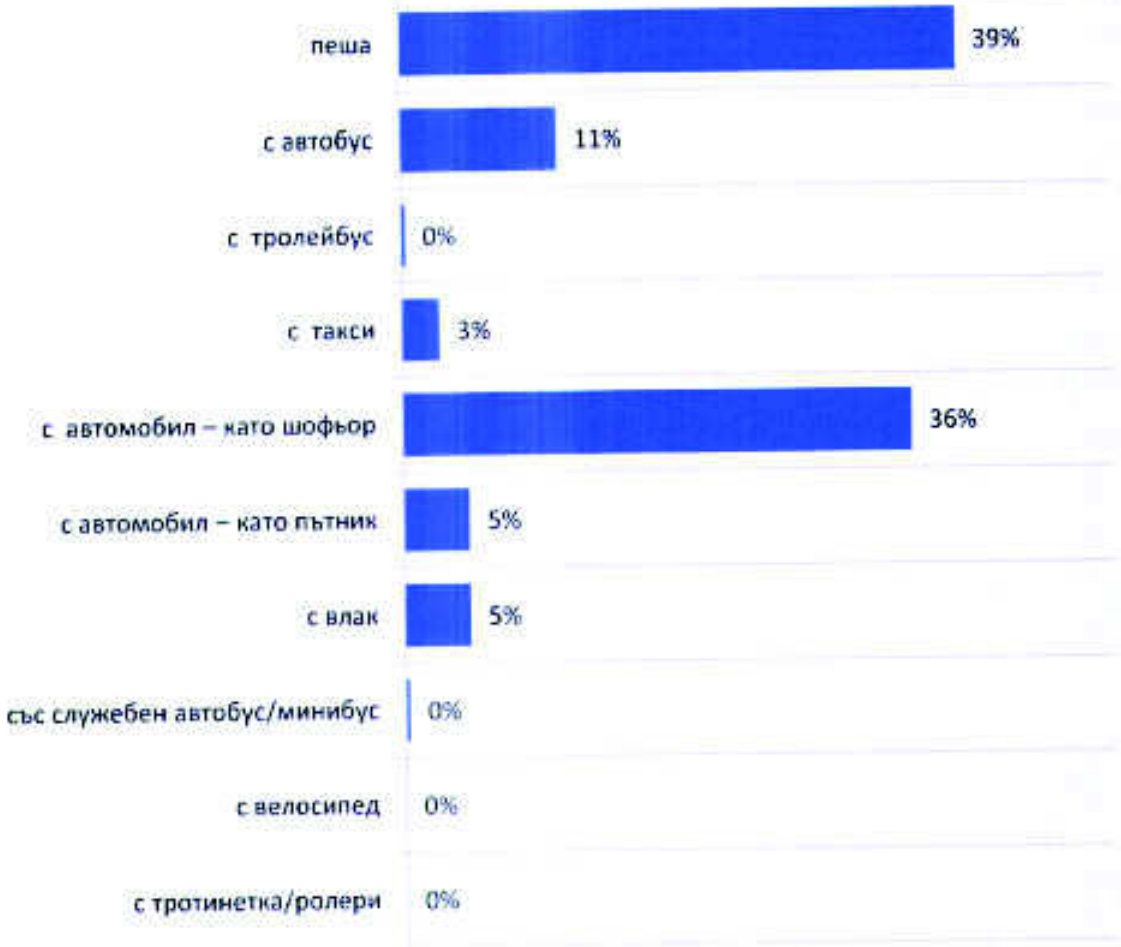
Най-висок е делът на тези, които тръгват от жилището си – 36% или малко над една четвърт от всички. Този дял е значимо по-висок единствено сред жените в майчинство.

Начална точка на третото пътуване са търговски обекти за 31% от всички. Като няма съществени разлики по този показател сред различните демографски групи, които наблюдаваме.

Работното място е посочено от 125 от всички, като този дял очаквано е значимо по-висок сред работещите – 19%.

Пътувания през работен ден| 11

ТРЕТО ПРИДВИЖВАНЕ: Как стигнахте до крайната точка?



База: Пътували три или повече пъти (298)

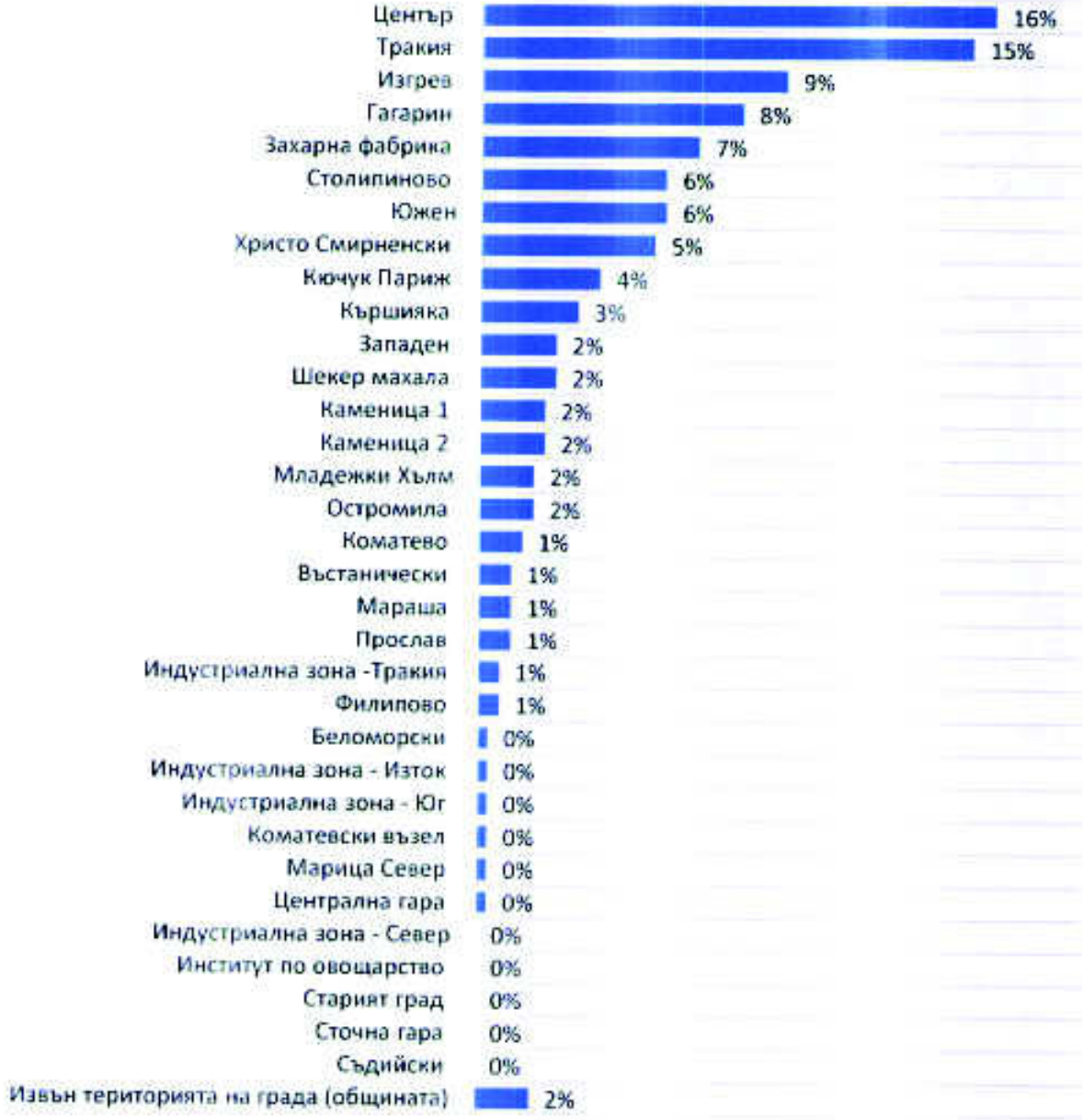
Средствата на придвижване при това трето пътуване вече са доста различни от тези, които наблюдаваме при първото и второто такива.

Средната продължителност на това първо пътуване е вече доста по-кратка - 15 минути за всички. Като е значимо по-висока единствено за работещите – 16 минути.

Най-висок е делът на тези, за които третото пътуване е било пеша. Този дял е значимо по-висок при жените (48%) в сравнение с този при мъжете (31%). Сред най-възрастните (59%) и сред най-младите (50%) този дял също е значимо по-висок в сравнение с останалите възрастови групи.

На второ място е пътуването с автомобил като шофьор – 36%. Този дял е значимо по-висок сред мъжете (46%) в сравнение с този при жените (26%), сред групите 26 – 45 години (51%) и 46- 65 години (46%) в сравнение с останалите възрастови групи. Допълнително още 5% от всички са пътували и като пътници в автомобил.

ТРЕТО ПРИДВИЖВАНЕ: В кой квартал на Пловдив или извън града бе крайната точка на пътуване?

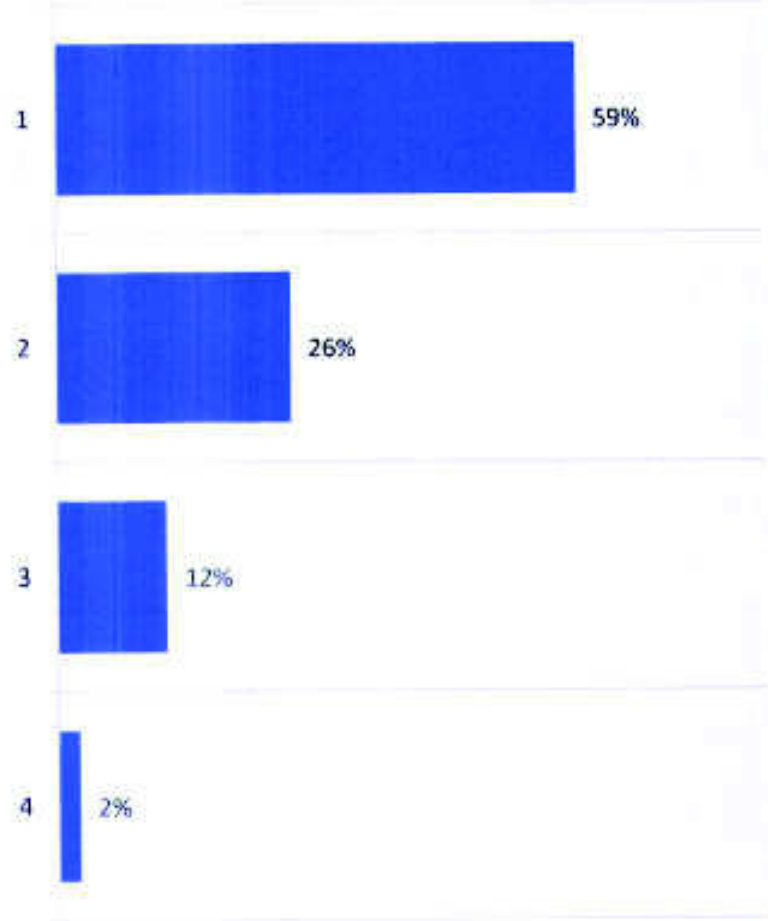


База: Пътували три или повече пъти (298)

Крайните точки на пътуване на жителите на Пловдив при това трето за тях излизане през делничен ден са разнообразни. Най-висок е делът на пътувалите към Центъра – 16%, следвани от тези с направление Тракия – 15%. Като крайна точка вече делът на индустриалните зони отново е почти незначителен, както и делът на пътуванията в посока извън територията на общината.

Пътувания през работен ден| 13

ТРЕТО ПРИДВИЖВАНЕ: Колко човека пътувахте в автомобила?



База: Само пътували с автомобил (121)

Отново само на пътувалите в автомобил, независимо дали като шофьори или като пътници, е задаван и въпросът за броя човека, които са пътували заедно.
59% от всички анкетирани са посочили, че по време на това първо пътуване са били сами в колата. По този показател отново не се наблюдават значими разлики между различните демографски групи.
Следващ дял е на тези, които са посочили, че по време на пътуването са били двама човека в автомобила – това са 26% от всички. Тук отново не наблюдаваме съществени разлики между различните групи.
12% са посочили, че в колата са били трима души.

АНКЕТА - ГРАДСКА МОБИЛНОСТ - ПЛОВДИВ

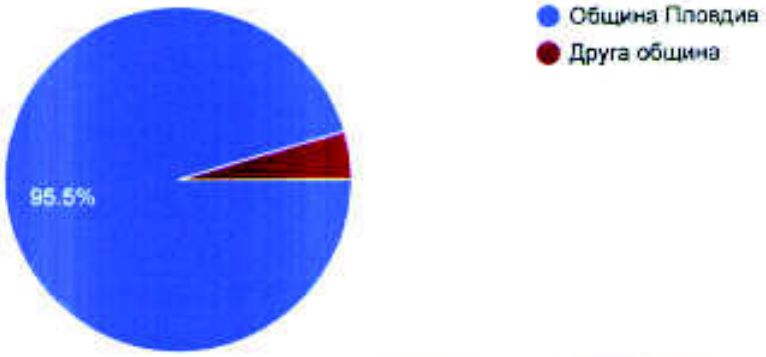
422 responses

Publish analytics

1. На територията на коя община живеете през по-голямата част от годината?

Copy

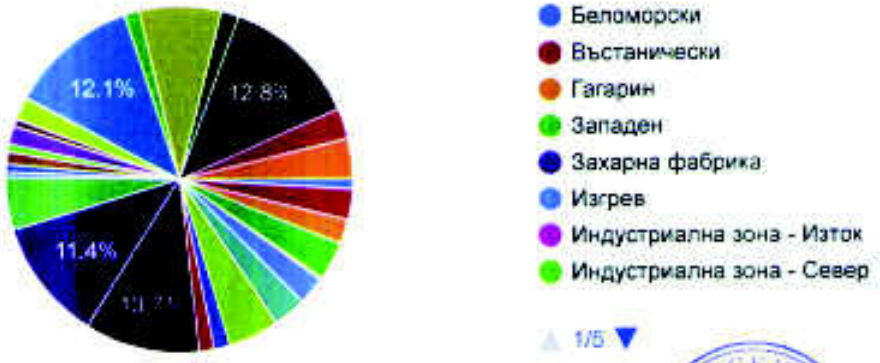
422 responses



2. В кой квартал на Пловдив живеете?

Copy

422 responses



3. На колко навършени години сте?

422 responses

35

40

42

36

31

30

34

33

43

29

44

50

25

28

37

39

41

27

38

46

26

47

49

32

18

48

23

45

51

24

20

53

57

62

52

21

54

22

59

66

55

65

58

67

16

72

17

63

68

60

75

56

70

13

74

73 / седемдесет и три /

19

64

61

47

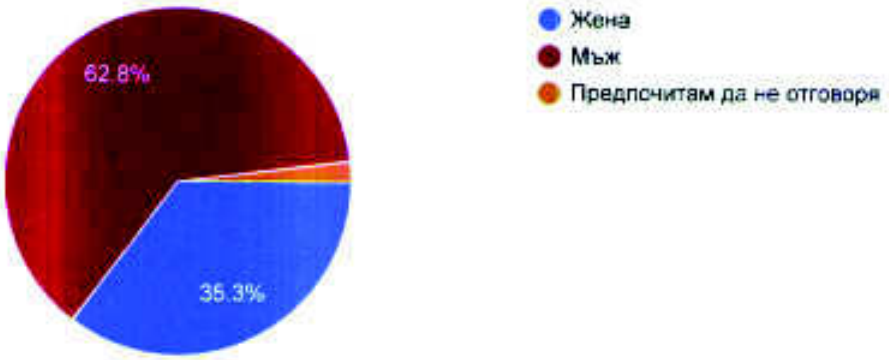
15

77

4. Посочете Вашия пол:

Copy

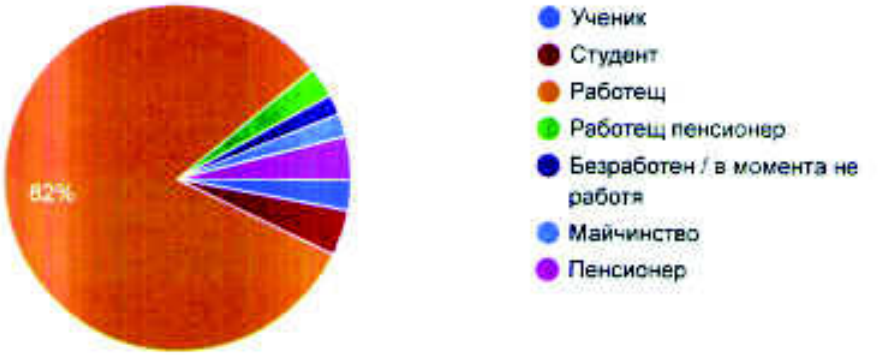
422 responses



5. Какво е Вашето занятие към момента?

Copy

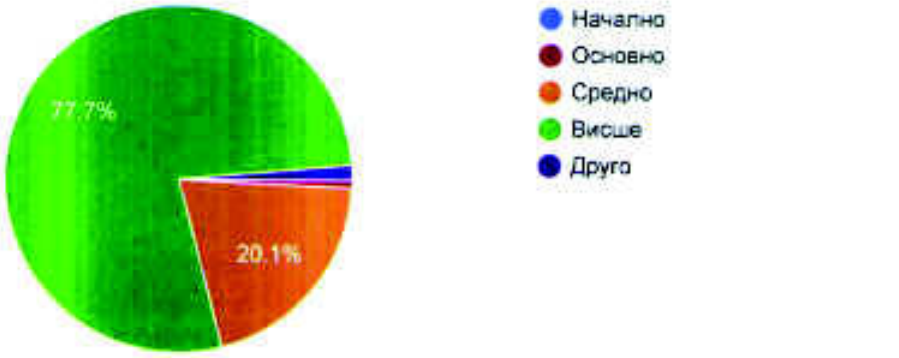
422 responses



6. С какво образование сте?

Copy

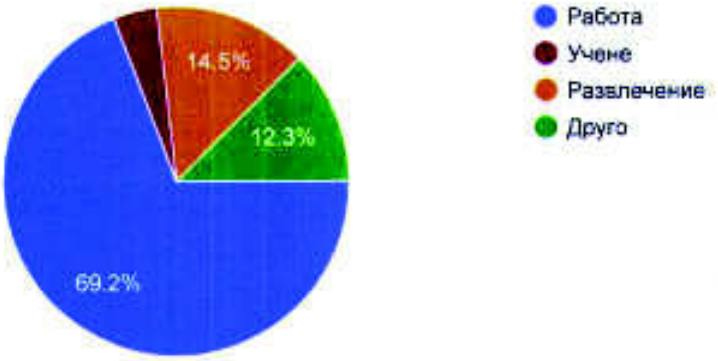
422 responses



7. Най-често пътувате/се придвижвате в града с цел:

Copy

422 responses



Copy

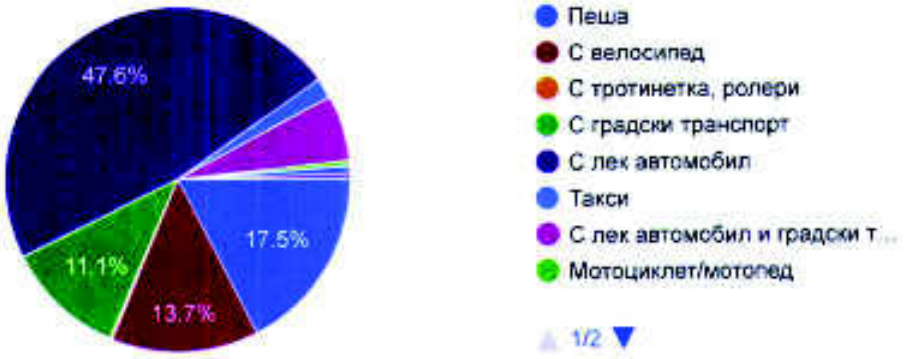
8. Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?

422 responses

Copy

9. А какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в почивни дни?

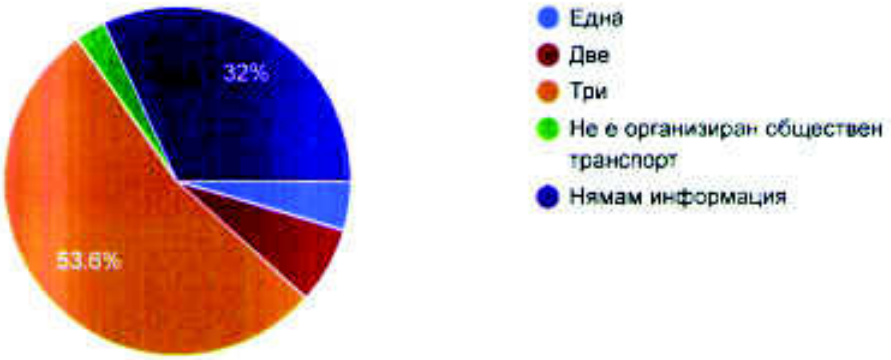
422 responses



10. Колко линии на обществения градски транспорт обслужват квартала Ви?

Copy

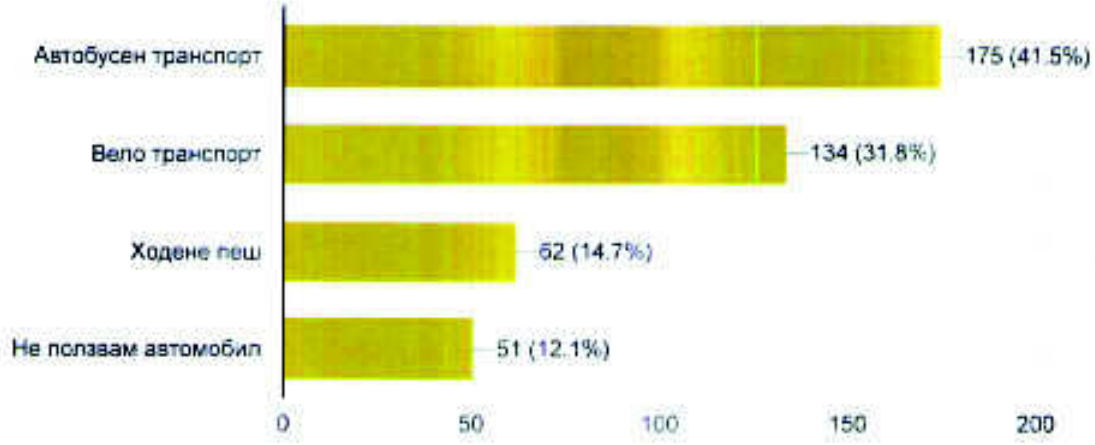
422 responses



Copy

11. Ако използвате автомобил за придвижване из града, с какво бихте го заменили? (възможен повече от един отговор)

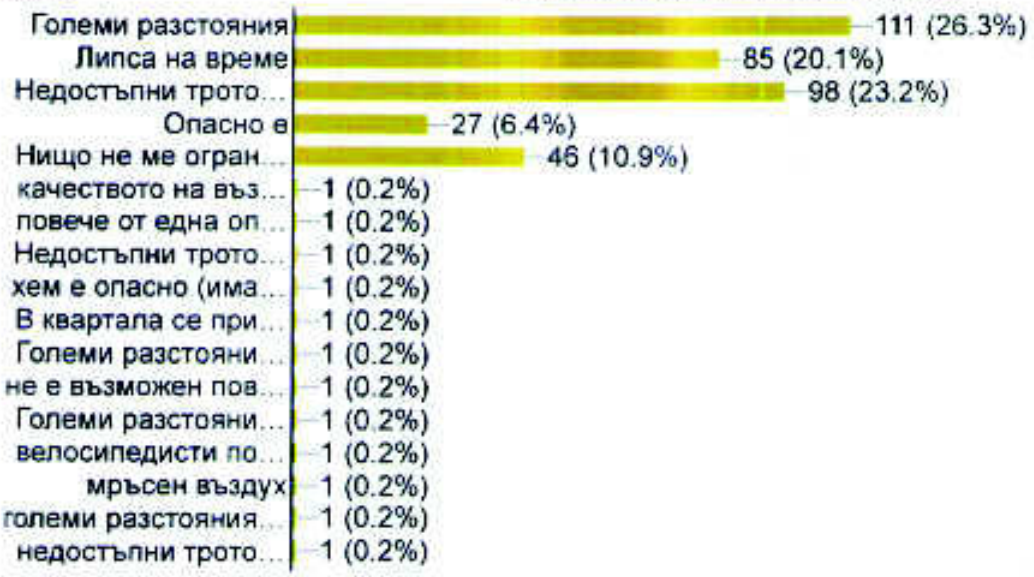
422 responses



Copy

12. **Кои от следните проблеми Ви карат да ограничавате придвижването пеша?** (възможен повече от един отговор)

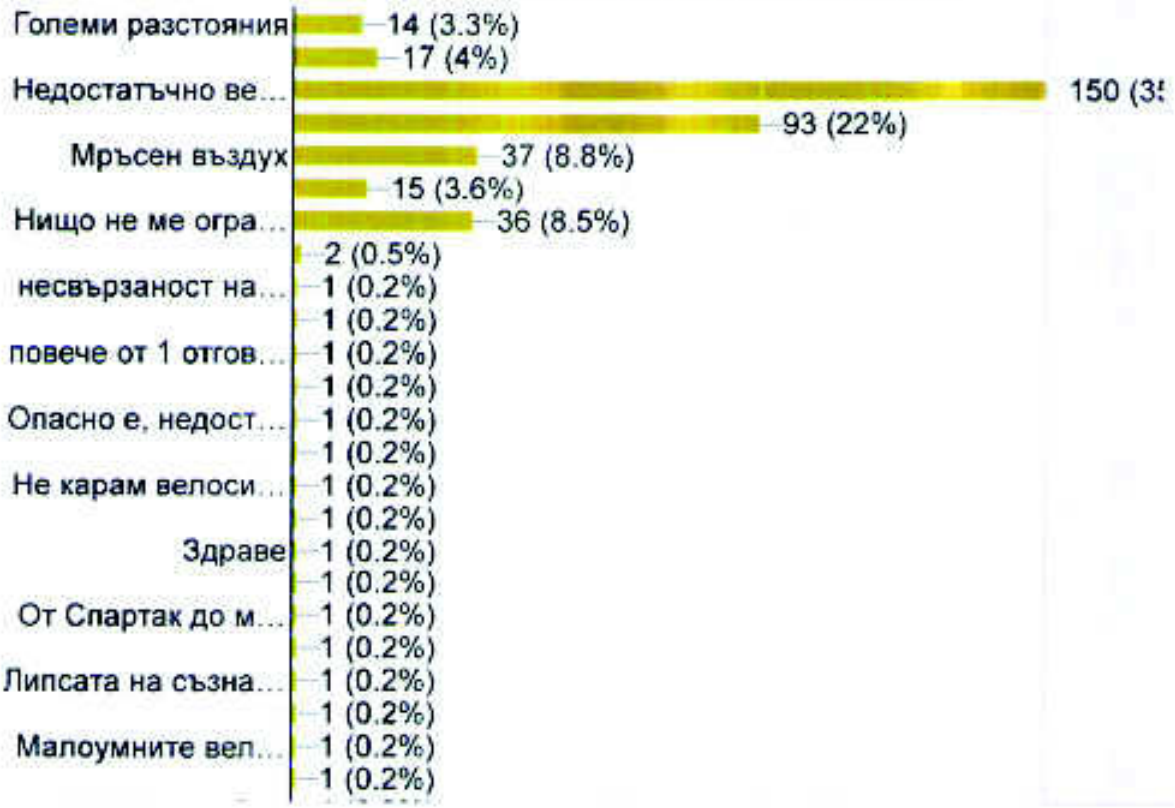
422 responses


Големи разстояния
111 (26.3%)
Липса на време
85 (20.1%)
Недостъпни трото...
98 (23.2%)
Опасно е
27 (6.4%)
Нищо не ме огран...
46 (10.9%)
качеството на въз...
1 (0.2%)
повече от една оп...
1 (0.2%)
Недостъпни трото...
1 (0.2%)
хем е опасно (има...
1 (0.2%)
В квартала се при...
1 (0.2%)
Големи разстояни...
1 (0.2%)
не е възможен пов...
1 (0.2%)
Големи разстояни...
1 (0.2%)
велосипедисти по...
1 (0.2%)
мръсен въздух
1 (0.2%)
големи разстояния...
1 (0.2%)
недостъпни трото...
1 (0.2%)

Copy

13. Кои от следните проблеми Ви карат да ограничавате придвижването с велосипед? (възможен повече от един отговор)

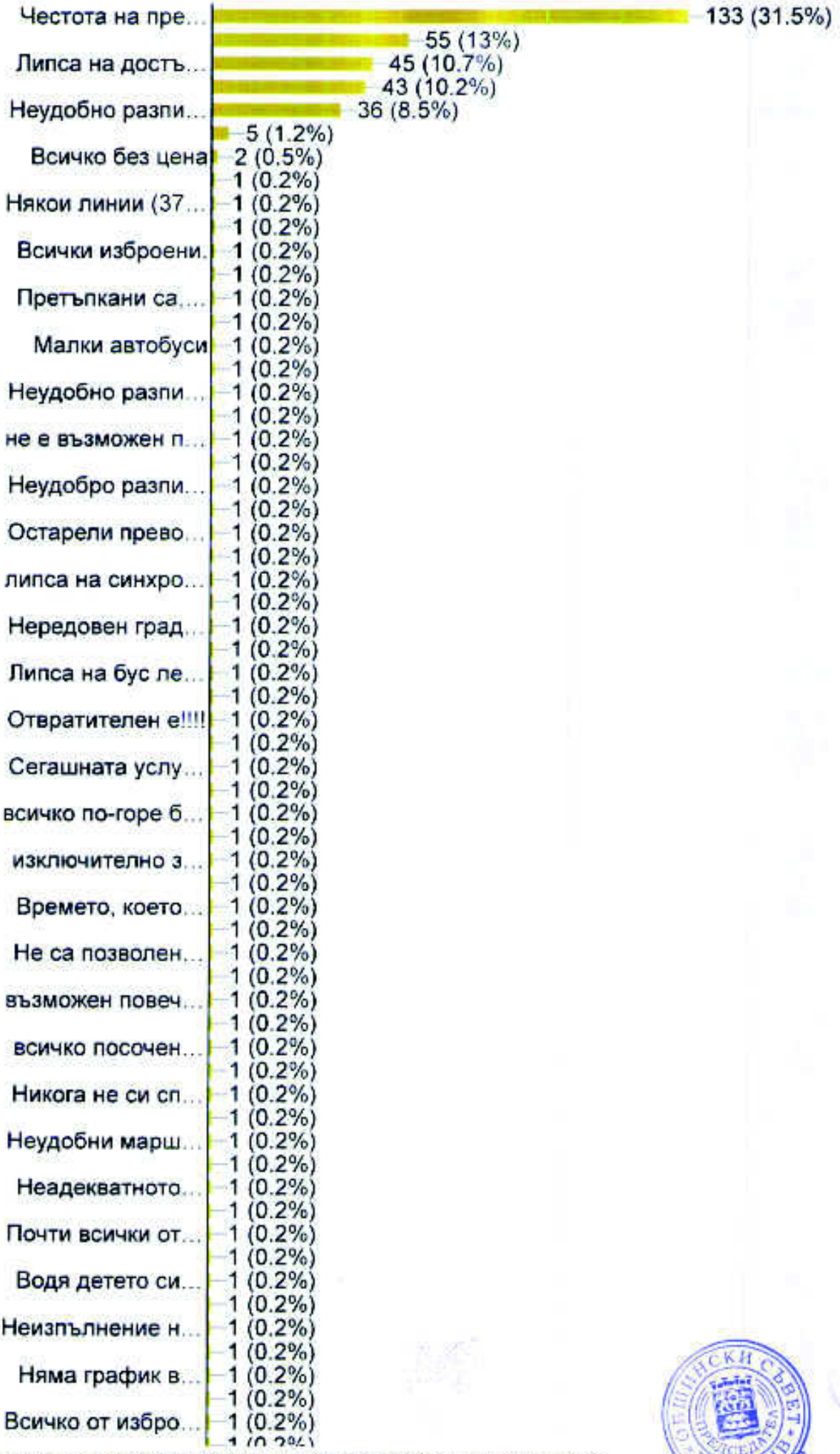
422 responses


Големи разстояния
14 (3.3%)
17 (4%)
Недостатъчно ве...
150 (3
93 (22%)
Мръсен въздух
37 (8.8%)
15 (3.6%)
Нищо не ме огра...
36 (8.5%)
2 (0.5%)
несвързаност на...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
повече от 1 отгов...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
Опасно е, недост...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
Не карам велоси...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
Здраве
1 (0.2%)
1 (0.2%)
От Спартак до м...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
Липсата на съзна...
1 (0.2%)
1 (0.2%)
Малоумните вел...
1 (0.2%)
1 (0.2%)

Copy

14. Кои от следните проблеми Ви карат да ограничавате придвижването с обществен транспорт? (възможен повече от един отговор)*

422 responses

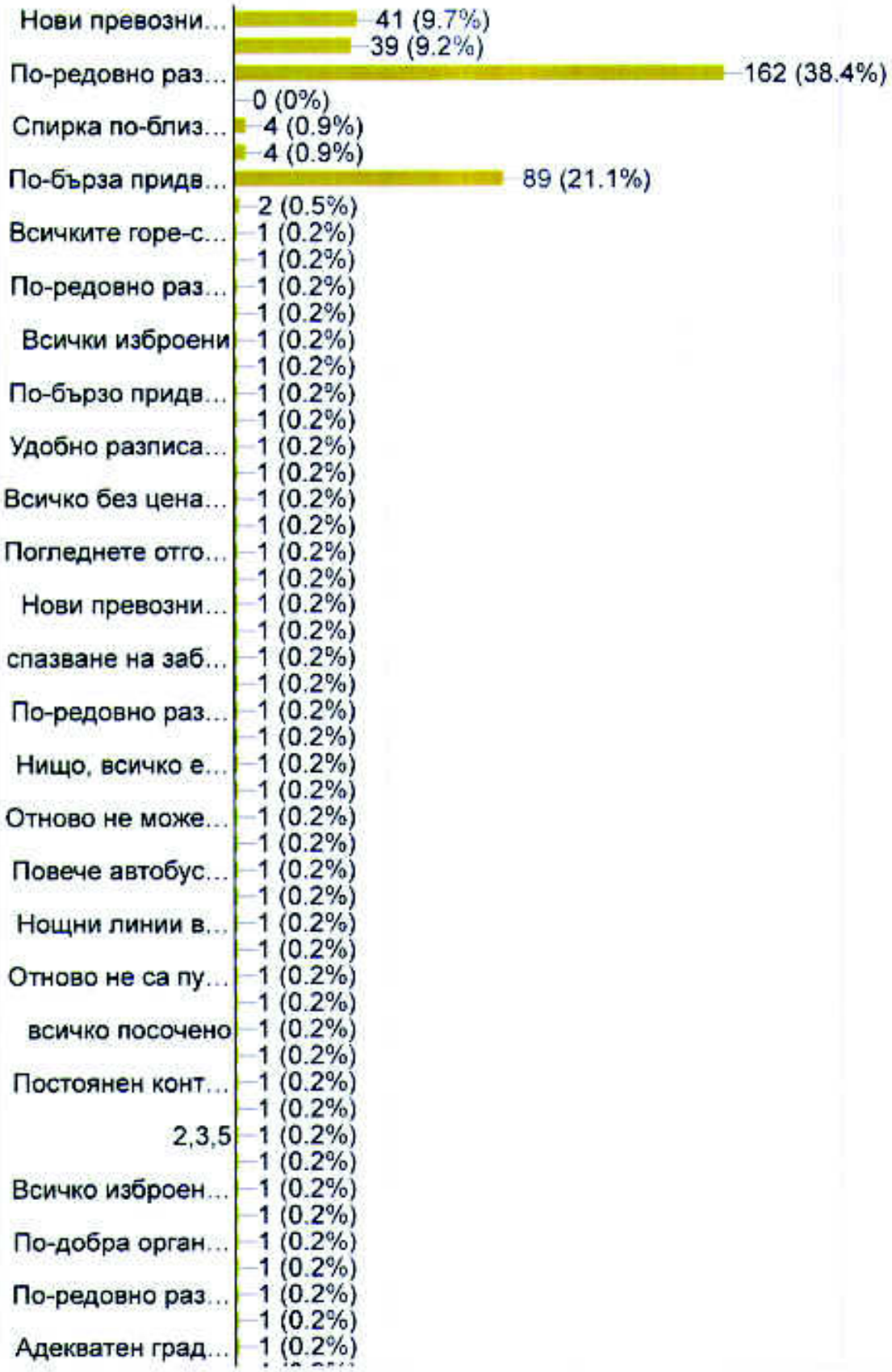

Честота на пре... 133 (31.5%)
55 (13%)
Липса на достъ... 45 (10.7%)
43 (10.2%)
Неудобно разпи... 36 (8.5%)
5 (1.2%)
Всичко без цена 2 (0.5%)
1 (0.2%)
Някои линии (37... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Всички изброени. 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Претъпкани са,... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Малки автобуси 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Неудобно разпи... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
не е възможен п... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Неудобро разпи... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Остарели прево... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
липса на синхро... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Нередовен град... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Липса на бус ле... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Отвратителен е!!!! 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Сегашната услу... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
всичко по-горе б... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
изключително з... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Времето, което... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Не са позволен... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
възможен повеч... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
всичко посочен... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Никога не си сп... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Неудобни марш... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Неадекватното... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Почти всички от... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Водя детето си... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Неизпълнение н... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Няма график в... 1 (0.2%)
1 (0.2%)
Всичко от изброе... 1 (0.2%)
1 (0.2%)

	1 (0.2%)
Остарели, неуд...	1 (0.2%)
	1 (0.2%)
Нередовно разп...	1 (0.2%)
	1 (0.2%)
автобусите не с...	1 (0.2%)

Copy

15. Какво би Ви мотивирало да използвате обществен градски транспорт в Пловдив? (възможен повече от един отговор)

422 responses



ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

16. Моля отбележете Вашите коментари, препоръки или идеи за подобряване на градската мобилност в Пловдив (свободен текст)

297 responses

Бус лента, за да има по-бързо движение за автобусите, където автомобили, които карат по тях да бъдат глобявани и отнемане на точки от книжката на шофьорите. Повече велоалеи, които да са изградени по правилния модел (от двете страни), за да е по-лесно и бързо пътуването с велосипед. Адекватни автобусни разписания, който да се спазват

Подобряване на вело мрежата чрез надграждане с нови трасета , обособяване на бус ленти и изграждане на трамвайни трасета.

Важно е да се ограничи движението на замърсяващи въздуха автомобили в града. За целта трябва градският транспорт да стане по-атрактивен за гражданите, за да има алтернатива за предвижване. Трябва да се заплаща такса за домуване върху общинска инфраструктура, за да се избегне неизползвани автомобили да стоят на улицата с години или семейства да разполагат с 3-4 и повече превозни средства. Трябва да се направи план за поощряване на велотранспорта - повече, по-широки и по-удобни алеи с места за паркиране на велосипедите. Задължително да се развие ЖП транспорт в рамките на града!

1. Бус ленти - Има много улици в Пловдив, където минават много автобуси, трфика е лош и има твърде много ленти за колите. Вярвам, че на някои места може една от 3те/4те ленти да бъде дадена на автобусите и такситата (включително междуградски автобуси).

2. По-чести атобуси - Автобусите са хубави, почти винаги ти спират, но някои линии са твърде редки. Може един ден 37 да дойде в 6:48, друг ден в 7:38. Трябва или да станат по-чести, или поне да се знае кога ще дойдат.

3. Велоалеи - Аз уча в квартал, където няма велоалеи (Христо Смирненски). Където живея има, но ако искам да отида до училище с колело, трябва да карам 10 мин на велоалея и после 30 на пешеходната пътека/улицата. Затова в момента ходя на училище с автобус.

4. Дигитализация - Според мен трябва да може да се дигитализира всяка карта за транспорт или да можеш директно да я купиш от телефона си. Тоест да не е нужно да нося карта, а просто си показвам телефона и готово! В бъдещето, когато се инсталира новата система за билети, бих предложил да бъде направено възможно да използваш например карта си с мобилен портфейл (Apple/Google Pay), но не за да платиш с дебитна карта, а да си добавиш картата за градски транспорт в приложението.

Анкета правите, това е добре, а вие лично повозихте ли се на градския транспорт? Повозете се преди да започнете проекта задължително. Идете и се повозете и в София. Направете сравнение и ще разберете какво е нужно на Пловдив.

Спрете да разкопавате улици и да променяте маршрути! Половината град е разкопан!

По-редовни и нови автобуси

Градски транспорт до 23:00 часа. Редовни и ясни разписания. Предвидимост и спазване на разписанията.

Общината да си върне градския транспорт и да спре да пълни гушите на частниците! Нови автобуси и най-вече елктробуси! Да насити линиите с достатъчно коли! В центъра няма велоалеи!!! И не правете като софиянци цените на билетите и картите! При добър градски транспорт, достатъчно велоалеи, доста хора ще спрат автомобилите си!
И стига с тоя цирк за градска железница! Няма да реши никакви проблеми!! Като я имаше преди 35 г?!
И когато се правят ремонти по улиците, нови улици ,пробиви и т.н. да са в кратки срокове, качествени, а не да се точат с години!! Дори за елементарни неща!
И кой беше този "умник", който сложи всички лафки и спирки в средата на тротоарите? Да не говорим за хулиганите!

По-големи и нови автобуси, спазващи разписанието си. По-удобни маршрути или връзки между отделните линии. По-възпитан обслужващ персонал в автобусите, по-модерна система за таксуване в автобусите. По чист въздух, което би ме мотивирало в почивни дни да използвам велосипед.

Трябва да се пускат големи автобуси по натоварените линии, да са с по-чест интервал и също да не им се променя толкова често маршрута. Хубаво е и повече линии да минават покрай второто колело на Панаира .

Задължително трябва да се построят многоетажни паркинги във всички части на града, градския транспорт да стане 100% общински и да се закупят чисто нови електробуси, които да заменят старите дизелови автобуси, да се пуснат нови допълнителни линии за максимално удобство на гражданите и гостите на град Пловдив, защото 29 автобусни линии са прекалено малко за мащабитена град като Пловдив, градския транспорт да започва работа от рано сутрин до късно вечер, да се създадат нощни автобусни линии и др.

Срамота е град като Пловдив-европейски- да има мръсни, малки, неудобни автобуси с неясно разписание. Освен това градския транспорт приключва в 19.30-20ч., което е недопустимо. Няма друг град в Европа, в който да не мога да се ориентирам за маршрут и разписание, освен в собствения си. Поучете се от други български градове.
Таксуването е безобразно - има приложения. Покупката на карта за цялата градска мрежа е напълно неоправдана, освен за групите с намаление. За Пловдив - задължителен екологичен транспорт, въздухът е достатъчно мръсен, а и според европейските правила за градове над 100 хиляди души е задължителен. Велоалеите са добри, разширете мрежата.

Автобусите са абсолютно не редовни,(автобусния транспорт в този му вид е срам за града)не може да се разчита на тях,подминават спирки и въобще на спират, дори да има чакащи хора . Повечето хора пътуват до промишлените зони ,които по документи не са в Пловдив. За да се реши транспортния проблем е нужно този трафик да се намали до минимум,това може да стане с буферни паркинги(добре уредени охраняеми с изградени велоалеи) в периферията на града с редовен градски транспорт. И известни финансови такси за автомобили ,които домуват в Пловдив но са от други

общини. Това ще реши и частично проблема с паркирането и ще облекчи трафика ,ще спомогне за по чист въздух и по-нормална градска среда.

Да се спира на всяка спирка, по- чести рейсове и любезни контрольори.

Хубави Градски автобуси на 7- 8 минути.

1. Таймери по светофарите:2.оптимизирано времетраене на сигналите,съобразено с натовареността на движението: 3.еднопосочно движение около училища и детски градини

Нови транспортни средства и надеждни разписания.

Автобусите да са с по-кратък интервал на движение.

УДВОЯВАНЕ НА УЛИЦИ И БУЛЕВАРДИ,РАЗШИРЕНИЕ НА УЛИЦИ И БУЛЕВАРДИ.ТЯСНА,ОСТАРЯЛА И АМОРТИЗИРАНА ГРАДСКА ИНФРАСТУКТОРА.ИДИОТСКИ "УМНИ"МАЛОУМНИ СВЕТОФАРИ.

Задължителна дигитализация на целия процес. Всеки толкова голям европейски град предлага закупуване на билет през мобилно устройство и ползването му през същото. Задължително дисциплиниране на всички участници в движението на тема велоалеи и велотранспорт. Предвид, че сме един от най-големите производители на велосипеди в европа, пловдивчаните, следва да се провеждат редица мероприятия със сътрудничеството на производителите и общината, свързани всячески с велосипедния транспорт. Общинско предприятие за градски и достъпни за всекиго велосипеди също би било разумно.

Нужда е изцяло нова схема за градския транспорт, с нови разписания и маршрути. Със сериозни изисквания към шофьорите - за чистоплътност и за базова култура на общуване. Частните превозвачи постепенно да бъдат изритани, след като изтекат договорите им. Обществения транспорт е обществен и е вид социална услуга, дори да е дотиран в някаква степен с публични средства би било оправдано. Но няма нужда с общински средства да се подхранва нежизнеспособен частен бизнес. Общината трябва да върне градския транспорт в свое дружество. И да го управлява адекватно.

Препоръчвам да се увеличат вечерните автобуси и да има градски транспорт до 12 вечерта.

Изграждане на бус ленти, и кръстовища на 2 нива на 4 невралгични точки: "Сточна гара", "България" и "Васил Априлов", Аграрен университет, разширяване на веломрежата, намаляване достъпа на автомобили до идеалния център.

Докато автобусните линии се управляват от частни фирми - няма да се оправи. В София и Бургас напрмер където ГТ е общински - нивото е в пъти-по добро отвсякъде погледнато. Не мотивиращо е ползването в празнични дни, когато автобусите са на рядко.

Трябва шофьорите да се огледат дали има хора за слизане и на малките спирки, понеже редовно се случва ако шофьора наближи някоя малка спирка да я подмине, без да провери дали има хора за слизане. И също според мен е добре да се пусне автобус, който да минава през Булевард Дунав, там от много години не минава нищо,освен 1,16 и 25 и то през много малка част от булеварда.

Автобуси 9 и 15 трябва отново да минават през колелото на Дунав и Брезовско, освен това може автобус 11 или 20 вместо да минава през Площад Съединение, да се отклонява по Булевард Дунав , после Васил Априлов, България и маршрута му. Също така е хубаво и да се помисли за градски транспорт до Джъмбо, независимо коя линия.

Големи автобуси и без агресивни шофьори и кондуктори

Хубаво е още една линия да се пусне до последната спирка на 16 , а на 7 и 27 трябва да им се промени маршрутът, за да не се гонят толкова

Трябва на шофьорите да се обърне внимание да спират на спирка 74, защото много от тях не го правят. И също спирка 50 се нуждае от повече автобусни линии, тези в момента които минават от там са прекалено малко.

Където е отбелязано, че може повече от един отговор, всъщност не може. :)

А

Разширяване мрежата от велоалеи. За вход и изход от Кючук Париж има само една велоалея на Коматевско шосе. Има възможност се направи и на надлез Родопи.

Нови автобуси!

да стане общински и тук там частен а не както е сега. часника гледа далаверата.

Изграждане на велоалеи, свързване на настоящите,направата на буферни паркинги.

За качествено и устойчиво подобрение на транспорта в града е необходимо подобрение в някой аспекти:
Редовност, оптимизация на маршрути, дигитализация по отношение на валидирането, качване от първа врата, автомата за валидиране да е при водача, комбиниран билет, билет за време.
За целта трябва да се изгради крайградската железница и да се довърши югоизточната част на околовръстното. След това може да се работи по справяне в проблемите на гр. Транспорт

Да бъдат точни и коректно да си изпълняват разписанията.
По възможност да се почистват по често.

Обществения транспорт да стане държавен. Сегашния градски транспорт е пародия заради участието и кражбите на управляващите. Малоумните(умните) светофари допълнително увеличават трафика и замърсяват въздуха.

По големи и съчленени автобуси - тип Икарус.

Предприемете стъпки към създаване на релсов градски транспорт, в частност трамваен. Пловдив е единственият град с такова население в ЕС, в който няма трамваи!

Да има контрол Но Но Истински,а не ОТЧИТАНЕ НА ХАРТИЯ Заплати Без Никакви Покрития БЕЗХАБЕРИЕ????....

Моля ви, намалете броя автобусни линии и интервалите им на движение. Не е нормално да трябва да чакам автобус повече от 5-10 минути, след като и без това почти винаги ми се налага да сменям. Другото нещо, направете паркирането в целия град платено, като цената да се вдига за всеки следващ автомобил на домакинство, нека всички изоставени коли да бъдат премахнати от паркоместата, и да се прекрати порочната практика от 3-4 автомобила на домакинство.

Да се закупят нови екологични автобуси . Да се направи точно разписание . Автобусите да са почистени , както вътре , така и от вън .. Община Пловдив да разпечата флаери/ книжка / с маршрутите на автобусните линии и техните номера !

Препоръчвам ви следващия път анкетата да бъде направена от някой, който знае как се правят анкети.

оправете си анкетата... повече от 1 един отговор е невъзможен :)

По-малко инфраструткура за коли, повече алтернативи и стимулиране на предвижване с велосипед или градски транспорт.

Оправете си формуляра, при въпросите с възможност за повече от един отговор не е възможност да се кликнат повече от един.
Иначе бих препоръчал градският транспорт да е общинско дружество, което да управлява цялата система и да развива стратегически темата.

Изкарайте релсите извън града и Пловдив се отпушва

Направете метро

Трябва да се пусне нова автобусна линия по булевард Дунав . И да се върне междуградската линия Пловдив Варна

Налага ми се да ползвам градски транспорт ежедневно, но честно казано никак не е приятно в Пловдив. Първо нередовни автобуси, интервала на разписанията е твърде голям след Ковид и така и си остана и поради това автобусите се препълват до безобразност. Второ, стари, малки, амортизирани и ужасно мръсни автобуси. И трето това безкондуктурно таксуване е без коментар! То даже е опасно, защото шофьора да шофира ли, билети ли да продава, какво да прави в този ужасен трафик??? Вие управляващите от Общината някога качвали ли сте се в час пик в градския транспорт???? Едва ли! Но го направете, за да видите преживяването!! А и не на последно място обърнете внимание на таблата, не отговарят на действителността!

Вземете пример от София, Бургас ... Недопустимо е голям град като Пловдив да има такъв смешен градски транспорт!

По адекватно синхронизиране на светофарите.

Оправете си анкетата

Да спрат с краденето и да направят нещо за този град !!!!

Да бъде общински е достатъчно.

Обновяване на спирките на градския транспорт, увеличаване на броя коли от градските автобусни линии, по редовни автобусни линии.

Погледнете отговорите на въпрос #14....

Много дублирани линии и липсващи в някои направления

Автобусите е необходимо да се увеличат и разписанието и разписанието им да бъде по-начесто.

Подобряване на градския транспорт с оптимизация на маршрутите и броя автобуси.

Модерен общински транспорт като в другите големи градове и може би друг вид транспорт като тролейбуси или трамвай като в София.

Трябва да се търси отговорност на превозвачите. От години има забрана за използването на автобуси тип "щъркел", въпреки това активно се пускат и никой не ги санкционира.

Автобусите са изключително нередовни, като говорим за интервали от над 30 минути в работен ден, а често се случва изобщо да не спрат на спирка. Последните курсове са официално до 8, реално след 7 е изключение да се появи автобус и да спре на спирката.

Сигналите към съответните органи не дават никакъв ефект - превозвачите се оправдават с това че нямат шофьори и продължава своеволията. Докато качеството на услугата не се вдигне, и то значително, няма как да искат повече пари за билети. Първо се инвестира в качество и тогава се печели, а не обратното - достатъчно пари получават от общината под формата на субсидии, за да твърдят че няма пари. Ако нямат пари, да отстъпят линиите на някой който може да ги обслужва.

В София от години има изградена система за градска мобилност, абсолютно безпредметно е да се дават пари за изграждането на нова за Пловдив - може да се използва тяхното решение, адаптирано за линиите в Пловдив.

Най-добре ще е общината да поеме контрол над всички линии, вместо да се дават на частни фирми, които не се интересуват какво предлагат, стига да вземат някой лев.

Отделно трябва да се преустанови затварянето на очи за колите, паркирали по основни булеварди, те заемат цялата дясна лента, която спокойно може да се направи на бус-

лента и така градският транспорт да стане в пъти по-бърз и редовен (по-лесно ще може да се спазва разписанието, без шофьорите да трябва да правят нарушения на пътя) и това допълнително ще мотивира хората да го използват.

На широкия тротоар пред електротехниката да се направят джобове за паркиране. Просто идея

да се назначат хора, които разбират от това, а не партийни бездарници

Подобрение маршрутите на линиите биха били в голяма полза за мен. Например: Няма как да ползвам транспорт от бившия завод каменица до Рилон център (сточна гара), ако не сменя автобус. А все пак това са 3 спирки :) нелепо е.

1) По - големи и чисти автобуси
2) Подобрени разписания на автобусите, които да започват от по - рано сутринта (05:00) и да бъдат до по - късно (Полунощ)
3) Интервалите на автобусите да бъдат по - чести, като максималният интервал да бъде 15 минути през целия ден, а намаляването на интервалите да бъде поне след 21:00, а в пиковите часове, автобуси които превозват изключително много работници и ученици да бъдат с интервал от 3 до 5 минути
4) Шофьорите да не пушат в автобуси
5) Предните врати на всички автобуси е да се отварят, а не да бъде слагана бележка,че не работи, за да е удобно на шофьора
6) Преработване на информацията от автобусите, които да подават точна и вярна информация към таблата на спирките и в мобилното приложение
7) Търсена на начин за връзка на GPS-сите на автобусите с центъра за управление на гр. Пловдив, които да осигуряват "зелен коридор" за придвижване, за да бъде предпочитан избор за пътуване.
8) В ранните и късните часове на деня да бъдат изработени разписания за връзка от и към автогарите, жп гарата и автобуса, които пътува към летището. Както и да бъдат изработени разписания за бързо и лесно прехвърляне между автобуси в ранните и късните часове, когато автобусите са по - рядко (пример пътуваш от кършака и хващаш 44 отиваш до центъра и след няколко минути имаш връзка с линия 1 към Кючук Париж или да кажем 26 към Смирненски и т.н.).

повече малки автобуси, на по-кратки разтояния, работеща система за градската мобилност. Повече вело алели. Адекватна грижа за пешеходната настилка.

По удобрен транспорт от район Западен до кв .Кичук Париж

По-строг контрол по отношение на спазване на забраната за пушене. Замяна на малките автобуси с по-големи и удобни. Подобрено разписание и ниво на обслужване (учтиви служители и възпитано отношение към пътниците). Проследяване да няма пропускане на спирки.

Да има редовен градски транспорт с нови автобуси и поносими цени на услугата

Градският транспорт трябва да е общински, а не частен. Така ще се сложи равнопоставеност между печелившите и нужните, но не печеливши линии.

По големи автобуси и най вече разписания съобразени с потока от хора.

Изграждане на напълно нова система на градския транспорт - маршрути, автобуси, карти, билети, спирки и т.н.

Препоръки: оптимизиране на маршрутите, които се дублират; бързи автобуси по направление север - юг и изток - запад; оптимизиране на разписанията в почивни дни - по някои линии интервалът между автобусите е 40 минути - един час; повече пунктове за закупуване на билети и карти; въвеждане на дневна карта; въвеждане на карта за поне три линии; синхронизиране на информацията на електронните табла с тази в приложението moovite и с тази за часа на тръгване на автобусите от крайните спирки, която се разминава чувствително; своевременна информация за промени в маршрута на автобусите, включително на всяка спирка по основния им маршрут; по-големи автобуси по маршрутите, на които има струпване на хора - например училища и намален интервал на движение на автобусите, съобразен с учебното време на учениците и работното време на работещите; нископодови автобуси за трудноподвижни хора и майки с колички;
Негативни коментари - малки и неудобни автобуси по някои линии; непосочване на информация на таблата по спирките за някои автобуси, напр. линия 12; липса на какъвто и да е градски транспорт след 21 - 21,30ч.; дублиране на маршрути в по-голямата си част и липса на преки автобуси между два съседни квартала или между други два квартала - напр. между Гагарин и Каменица и др.; неспазване на разписания и неспиране на спирки, включително когато на спирките чакат ученици и/или пенсионери, т.е. хора, които пътуват с карти

Въвеждане на разписание с по-малък интервал, както и информация за него. Строго и стриктно спазване на обявеното разписание. Сериозни наказания за нарушения и прозрачност при налагането им. Създаване на работеща линия за подаване на сигнали от граждани с незабавна проверка и публично обявяване на резултата. Център за управление и видеонаблюдение в автобусите и по сирките.

Подобряване на информационната система на обществения градски транспорт. Например така, както е в София.

Повече велоалеи,особено в центъра,по-добра свързаност с жп транспорта

Имаме нужда от ремонт на десетки тротоари в централен Пловдив. Всичко е на дупки и кръпки. За пешеходците огромен проблем е завземането на тротоарите от всички изпълнители на строителни обекти.

Изграждане на европейски градски транспорт с адекватни и квалифицирани шофьори

Нестабилните автобуси, които са високи и тясни (щъркели) да бъдат заменени със стандартни автобуси.

Изграждане на тролейна мрежа. Повече и по-редовни автобусни линии. Ограничаване на автомобилите в центъра на града. Повече пешеходни зони и еднопосочни улици.

Автобусите са супер нередовни и след 8 часа вечерта почти няма автобуси. Освен това тези малките автобусчета са супер неудобни с висок под, трудно за качване и гадно за возене. Таблата не са точни. Не може да се купева билет с карта или електронно. Няма добро приложение за маршрут и разписание на автобусите.

Повече рейсове до езиковите гимназии, защото ЕГ "Пловдив" трябва да е на две смени заради липса на транспорт.

Проблемът с трафика и мръсния въздух в Пловдив идват предимно от липсата на надежден градски транспорт. Разписанията са разпокъсани, а за самите рейсове се чака по 20-30 минути, дори в пикови часове, когато се предполага, че трябва да са по-редовни. Общината трябва да се вземе в ръце и да спре да отдава линиите в града на концесия, защото според мен дава парите на данъкоплатците на вятъра - не получаваме никаква услуга насреща! Трябва да се инвестира в общинското дружество за градски транспорт и Пловдив, както другите големи общини в страната, да управлява самостоятелно и адекватно линиите в града.

Гражданите имст нужда от редовни линии, които отговарят на нуждите им, т.е. в часове пик да има повече автобуси. От актуални разписания. Както и от нови автобуси, които да отговарят на съвременните екологични норми за разход на гориво и отделяне на газове.

Разкарване на колите, само задръстват,замърсяват и огрозяват, колкото по-голяма част от тях изчезнат от улиците, толкова по-добре

Градският транспорт не би следвало да се държи от частни фирми, а от общината! Трябва автобусите да са редовни, таксуването да става чрез машини, а шофьорите да не се държат с пътниците като чувал с картофи или получовеци. Трябва да се спира на всяка спирка и да се пускат по маршрутите големи автобуси, защото в пиковете часове става ужасно ако рейсът е малък

Пловдив има задължително нужда от трамваи! Автобусният транспорт е само довеждащ за град с такива размери. Автобусите са тесни, бавни и малки. Обслужването е на изключително ниско ниво. Липсва цялостна концепция. С две думи градският транспорт в пловдив е селски.

Да има нови и по-удобни автобуси, да се "завърнат" тролейбусите, да имаме и ние като Софиянци трамвай и Метро, по-удобни и защитени спирки, по-внимателни и учтиви шофьори, а не хора, който са на РАЛИ ПАРИЖ-ДАКАР , и да ни псуват като КАРУЦАРИ!!!...Да има ВЯРНО РАЗПИСАНИЕ по спирките на Пловдив и най-вече:- ЕКОЛОГИЧНО ЧИСТ ТРАНСПОРТ!!!...МОЛЯ ВИ- ВСЕ ПАК ЖИВЕЕМ В 21 ВЕК!!!...ОБСЛУЖВАНЕТО НЕКА БЪДЕ НА НИВО ПО КАСИТЕ НА "ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ ",А НЕ ДА НИ ГЛЕДАТ ПОД ЪГЪЛ45 ГРАДУСА!!!...ДАНО БЪДАТ ЧУТИ ТЕЗИ МОЙ ДУМИ,МАКАР ЧЕ СИЛНО СИ МИСЛЯ,ЧЕ ДУМИТЕ МИ ЩЕ "ИЗЛЕТЯТ КАТО СИЛЕН ВЯТЪР ".НЕКА НАШИЯ ГРАД ПЛОВДИВ БЪДЕ НАИСТИНА "ЕВРОПЕЙСКА СТОЛИЦА НА КУЛТУРАТА ",А НЕ САМО НА ДУМИ, ДЕЛА ТРЯБВАТ!!!

Подобряване на обществения градски транспорт е едно от решенията. Повече контрол за спрелите и паркирани автомобили, пречещи на движението. Достъпни тротоари. Ограничаване на движението на стари автомобили поне в централната градска част.

Нови големи и удобни, съчленени автобуси в Градския транспорт на Пловдив, а не сагашните малки автобусчета/бусчета, претъпкани с хора.

Отдавна трябваше да се е случила модерната градска мобилност в Пловдив, за да не ставаме заложници на трафик в град, който предлага възможности за приятно придвижване и пеша. Коли с по един пътник, които тровят въздуха и задръстват, сгради тип общежития, липса на въздух и растителност, пренаселеност и никаква организация на обществените потребности и ресурси.

За проектиране на велоалеите и организиранне на градския транспорт трябва да се привлекат специалисти от западна Европа, като предварително се ЗАБРАНИ на КАТ и общината да се намесват в проектирането и изпълнението.

По-чести разписания на автобусите,които да се спазват.По-малко ремонти едновременно.

Редовен, организиран и бърз обществен транспорт. Нормални тротоари за пешеходци и деца и велоалеи за велосипеди.

Има нужда от нов, бърз, съвременен релсов транспорт - трамвай! А също така повече и свързани велоалеи и тяхната редовна поддръжка!

Трябва да има автобуси/маршрутни линии и до близките населени места като Браниполе/Белащица. Автобусите по бул. Кукленско шосе 11 и 116 завиват на колелото

Околовръстен ринг с развръзки по квартали, свързаност с близките населени места, градска железница, велоалеи и велопаркинги, буферни паркинги за автомобили, бус ленти, тролеи или трамваи за по-дългите маршрути, свързаност на пешеходните зони.

Подобряване на градската мобилност в Пловдив ще се случва само тогава когато хората, които работят за изграждането и я използват активно и всекидневно.

197 more responses are hidden

This content is neither created nor endorsed by Google. Report Abuse - Terms of Service - Privacy Policy

Google Forms

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ВИДИН
ПРЕДСЕДАТЕЛ

ПОКАНА

за Фокус група във връзка с организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

В изпълнение на договор №22ДГ-879/09.09.2022 г., с предмет **„Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив"**, Обединение ДЗЗД „Градска мобилност – Пловдив" и Общинска администрация Пловдив, Ви канят да вземете участие във фокус група на .....2023 г. (.....) от 10:30 часа. гр. Пловдив .....

Целта на дискусията е да се проучи Вашето мнение и оценка по отношение на:

Идентифициране на ключовите проблеми за градската мобилност в гр. Пловдив и предприемане на подходящи мерки, с фокус върху организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.

Очакваме активен диалог, ползотворна дискусия и получаване на обективна информация по темата на аналитичното проучване.

Приложено Ви изпращаме програмата на фокус групата.

Моля, потвърдете Вашето или на Ваш представител участие на:
dd.consultingbg@gmail.com

Лице за контакт: Добромира Банкова-Ганева, представляваш ДЗЗД „Градска мобилност-Пловдив"

Ценим Вашето мнение и Ви очакваме!

/...../

Георги Стоилов

Директор на ОП

„Организация и контрол на транспорта"

/...../

Добромира Банкова -Ганева

Председател на ДЗЗД

„Градска мобилност -Пловдив"

СПИСЪК НА УЧАСТНИЦИТЕ В
РАБОТНА ПРОГРАМА НА ЗАСЕДАНИЕ НА ФОКУС ГРУПА НА ТЕМА:
„Организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда“

Дата: 02.03.2023 г., място: гр. ПЛОВДИВ

№	Име и фамилия	Община / организация	Телефон	Ел. поща	Подпис
1	Росица Борисонова	Екобус	0899534684	r.borizanova@gmail.com	
2	Илко Тертов	Екобус	0887309895	ekobus@plovdiv.bg	
3	Николай Драгов	ПГТСТ „Д. Дечев"	0898999083	nikovdragov@mail.com	
4	Адсе Илиев Петков	Клуб на телевизионе	0889290308	direktor@tv9.bg	
5	Даниела Ар-нурова	в. Марица	0899230	30 daniela@marica.bg	
6	Наташа Данчева	в. Дерби	0887593618	natfo@sibv.bg	
7	Васил Младенски	Съюзът на автомобилистите в България	0897498235	vasil.mladenski@automotoclub.bg	
8	Мариета Петрова Георгиева	ОП „ОДК"	0886727016	m.petrova@plovdiv.bg	
9	Георги Симеонов	ОП „ОДК"	0896283203		
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ПЛОВДИВ • ПРЕДСЕДАТЕЛ

Фокус група

на тема:

„Организация на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда"

В изпълнение на договор №22ДГ-879/09.09.2022 г., с предмет „Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив" с изпълнител ДЗЗД Градска мобилност - Пловдив

Цел на фокус групата:
Организирането на фокус групата има за цел да получи Вашето мнение и оценка по отношение на идентифициране на ключовите проблеми за градската мобилност в гр. Пловдив и предприемане на подходящи мерки, с фокус върху организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.

Очаквания:
Активен диалог, ползотворна дискусия и получаване на обективна информация по темата на аналитичното проучване.

Предмет на договора:

Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив

Предвидени дейности:

1. **Преглед на действащото законодателство в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градска среда, както и документи, отнасящи се към тях в рамките на Община Пловдив**
2. **2. Изработване на графично лого на ПУГМ**
3. **3. Проучване и анализ на съществуващата ситуация**
4. **4. Идентифициране на заинтересованите страни**
5. **5. Визия на ПУГМ и концепция за развитие на основните направления на градската мобилност**
6. 6. Предложения за проекти, мерки и действия
7. Оценка на икономическите ползи от реализацията на ПУГМ
8. Наблюдение и оценка на ПУГМ
9. План за действие 2022 – 2026 г. и бюджет на Плана за действие
10. Обществени консултации

ИДЕНТИФИЦИРАНИ КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

Висока степен на моторизация. Политики, стимулиращи автомобилната зависимост

Амортизирана инфраструктура за градска мобилност – лошо състояние на участъци

Недобро организиране на синя зона

Недостатъчен контрол върху неправилното паркиране

Недостатъчен контрол върху спазване правилата за движение
Недостатъчен брой паркоместа в ЦГЧ

ИДЕНТИФИЦИРАНИ КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

Липса на добра политика на давани абонаменти за паркиране спрямо брой налични места

Неизползваеми вече изградени буферни паркинги

Натоварено движение в промишлени и индустриални зони

Претоварено движението и затруднено паркиране в Стария град

Недостатъчен контрол върху спазване правилата за движение

ИДЕНТИФИЦИРАНИ КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

Стар и неекологичен автопарк

Липса на цялостна и свързана велосипедна мрежа

Липса на инфраструктура и стимули за ползване на екологични превозни средства

Липсваща или амортизирана и опасна пешеходна инфраструктура

ИДЕНТИФИЦИРАНИ КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

Наситеност с автомобили на ЦГЧ

Голям трафик, несвързан с града

Създаване на големи задръствания заради железниците

Наситеност на автомобилите в кварталите

Недостатъчен контрол върху спазването на правилата за движение

Липсва добра организация на таксиметровите стоянки

Мерки за преодоляване на ключови проблеми

Изграждане на многоетажни паркинги в ЦГЧ, а част от натоварването да бъде поето от буферни паркинги и адекватна организация на градския транспорт.

Определяне на подходящи граници на синята зона, които в съчетание с другите мерки, да доведат до намаляване на проблемите с наситеността с автомобили и паркирането в ЦГЧ.

Намаляване на проблема с паркирането в кварталите, е възможно да се разшири синята зона до определени квартали.

Има наличен потенциал и места за буферни паркинги в покрайнините на града, напр. Тракия. За да бъде реализиран, следва да се осигури адекватна връзка с градски транспорт към ЦГЧ.

Необходима е промяна на наредбата, регламентираща движението в Стария град чрез ограничаване броя и начина за предоставяне на служебни абонаменти и такива на живущите. Допълнителна мярка е спиране на движението и забрана на достъпа на автомобили в Стария град.

Мерки за преодоляване на ключови проблеми

Оползотворяване свободни пространства около тепетата чрез изграждане на паркинги

Отпушване на трафика на места:

- *Нов мост над Марица - на бул. Копривщица. Пробивът Царевец е решаващ за отпушване на трафика от север-юг и ако се изгради нов мост по Копривщица, тогава движението към индустриалните зони на север ще бъде изключително подобрено.*

- *Връзка север-юг - пренасочване на булевард „Северен", който свързва трасето север – юг, но трябва да се направи връзка с Карловско шосе.*

- *Надграждане на 72 кръстовища – подмяна на стари стълбове, канална мрежа, нови светофарни уредби, видеодетектори*

- *Пробив при Централна гара*

- *Нова организация на движението – бул. „Руски" и „Гладстон" – предвиждане на подлез*

- *Нова организация на движението на бул. „България" и бул. „Васил Априлов" – предвиждане на подлез*

- *довършване на надлез Родопи*

Мерки за преодоляване на ключови проблеми

Необходим е ремонт и реконструкция на основната инфраструктура за градска мобилност – улична мрежа, тротоари, велоалеи, пешеходни и зелени зони

Местоположението на града като средоточие на транзит във всички посоки допълнително натоварва трафика, необходимо е да се разшири и регулират околовръстните пътища, особено в направлението юг-север към АМ „Тракия“.

Има необходимост от оптимизиране на графика на движение на влаковете в пиковите часове. Като друга мярка може да се разположат железниците и автомобилния трафик на различни нива.

Време за дискусия

Молим за Вашата обратна връзка и предложения!

Благодарим Ви предварително!

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ВИДИН

ПРОТОКОЛ

Фокус-група на тема:
„Организация на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда"

в изпълнение на договор №22ДГ-879/09.09.2022 г., с предмет „Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив"

Дата: 2.3.2023 г., 10 – 12.30 ч.

Място: х-л „Алианс", Пловдив

Изпълнител: ДЗЗД „Градска мобилност – Пловдив"

Модератори:

- адостина Ангелова
- обромира Банкова
- лександра Златева
- одор Анастасов
- танислав Станев

Участници:

- еорги Стоилов (ГС), ОП ОКТ
- арияна Тодорова (МТ), ОП ОКТ
- лко Търпов (ИТ), Екобус
- осица Боризанова (РБ), Екобус
- лег Петков (ОП,) Сдружение „Клуб Железничар"
- асил Маджирски (ВМ), Съюз на урбанистите в България
- иколай Балтов (НБ), ПГТСТ „Г. Делчев"
- аниела Арнаудова, в. Марица"
- аташа Манева, в. „Марица"

Цел на фокус-групата:

Получаване на мнения и оценка по отношение на ключови проблеми за градската мобилност в гр. Пловдив и подходящи мерки за решаването им, с фокус върху организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.

Модератор: Представя проекта и изпълнителя и целите на фокус-групата. Представяне на участниците. Основен въпрос - кои са ключовите проблеми във връзка с организация на движението?

ОП: Най-големият проблем е ж. п. линията Пловдив – Филипово - има 3 ж. п. прелеза, които блокират движението в направление изток-запад. Вторият проблем са големите задръствания по кръстовищата на Пловдив, където доста кръстовища трябва да се пресичат на 2 нива.

ИТ: Нямам пряко отношение по организацията на движението, но като гражданин, който основно се придвижва пеша, правят впечатление следните проблеми:

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ВИДОЛ

ПРОТОКОЛ

Фокус-група на тема:
„Организация на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда"

в изпълнение на договор №22ДГ-879/09.09.2022 г., с предмет „Разработване на стратегически документ - План за устойчива градска мобилност на Община Пловдив"

Дата: 2.3.2023 г., 10 – 12.30 ч.

Място: х-л „Алианс", Пловдив

Изпълнител: ДЗЗД „Градска мобилност – Пловдив"

Модератори:

адостина Ангелова
обромира Банкова
лександра Златева
одор Анастасов
танислав Станев

Участници:

еорги Стоилов (ГС), ОП ОКТ
арияна Тодорова (МТ), ОП ОКТ
лко Търпов (ИТ), Екобус
осица Боризанова (РБ), Екобус
лег Петков (ОП,) Сдружение „Клуб Железничар"
асил Маджирски (ВМ), Съюз на урбанистите в България
иколай Балтов (НБ), ПГТСТ „Г. Делчев"
аниела Арнаудова, в. „Марица"
аташа Манева, в. „Марица"

Цел на фокус-групата:

Получаване на мнения и оценка по отношение на ключови проблеми за градската мобилност в гр. Пловдив и подходящи мерки за решаването им, с фокус върху организацията на движението, вкл. автомобилно, пешеходно и велосипедно движение и паркиране и електрически превозни средства, както и за транспортни иновации и решения за опазване на околната среда.

Модератор: Представя проекта и изпълнителя и целите на фокус-групата. Представяне на участниците. Основен въпрос - кои са ключовите проблеми във връзка с организация на движението?

ОП: Най-големият проблем е ж. п. линията Пловдив – Филипово - има 3 ж. п. прелеза, които блокират движението в направление изток-запад. Вторият проблем са големите задръствания по кръстовищата на Пловдив, където доста кръстовища трябва да се пресичат на 2 нива.

ИТ: Нямам пряко отношение по организацията на движението, но като гражданин, който основно се придвижва пеша, правят впечатление следните проблеми:

момента, с промените в маршрутните линии, има много дълго разстояние от Стоматологичен факултет до кръстовището на бул. Руски – Икономическия техникум – над 1,5 км без никаква спирка на градския транспорт. Това затруднява по-възрастните хора и майките с колички и деца. За централна зона такова голямо разстояние без спирка е недопустимо.

о отношение на схемата на градския транспорт, тя е хаотична, неопределена – няма определен вид – напр. радиална или тангенциална. Ако се организира по-добре, ще има и ефективност. Това е и най-важното, което трябва да направите. Основните критерии за градски транспорт са той да е бърз, редовен и да има качествено обслужване.

рганизацията на движението зависи от инфраструктурата, това, с което разполагаме като улична мрежа, ж.п. мрежа, а градският транспорт не е съобразен с нея. Една идея – и по примера на градски транспорт в други европейски градове - напр. Централна гара трябва да се измести с 1 км по на изток до мястото, където се строи нов мол. Точно там – от колелото на Сточна гара започва цялото движение или най-интензивното транспортно движение в града. Това е една нормална схема във всички европейски градове – там където пристига железницата, оттам започва градския транспорт. Но, трудно се променя схемата на градски транспорт, затова идеята е да се премести Централна гара там, където е удобно на градския транспорт. Шега, но е отправна точка, откъдето да говорим за организация на движението на градския транспорт, тоест да съобразим по-големите обеми, които превозва ж. п. транспорт

НБ: Искам да обърна внимание на инфраструктурата около училищата. До училището, в което преподавам има само 1 пешеходна пътека и липсват пътни знаци. При интензивно движение на ученици, на първо място е тяхната безопасност. Организацията на движението трябва да се подобри, тъй като закъсненията на транспорта, включително и заради увеличения трафик, се използват като извинение за масовите закъснения на учениците.

ОП: Не е правено изследване на пътникопотока – от основни жилищни зони към основни места за работа и учене.

Тодор Анастасов: Такива изследвания са правени във връзка с разработването на ОУП, последно в 2015 г. Но наскоро е правено изменение на ОУП, прието е преди 2 месеца. В допълнение имаме подадени данни от ОП ОКТ от камерите, освен това има извършено анкетно проучване във всички райони.

ОП: Ж. п. линията Централна гара – Филипово може да се спре, отпаднала е необходимостта от нея, това допълнително ще се дискутира на втората фокус-група. Навремето се ползваше, заради извозване на военни и техника към Свиленград. Сега обемите са падали 7-8 пъти.

ВМ: Външен поглед от човек, който не е жител на Пловдив. Липсва йерархия в структурата на градския транспорт – напр. гръбнак от основни линии, които да бъдат приоритизирани, допълвани от довеждащи линии. Не се ползва където е възможно цялата широчина на платното за приоритизиране на транспорта чрез бус-ленти. По отношение на интермодалността – не се използва възможността за връзки между различни видове транспорт. В районите, напр. „Тракия", приоритет се отдава на автомобилното движение, не се прилагат мерки за безопасност на пешеходците, няма успокояване на движението, тоест – не се спазва Наредбата за мерките за успокояване на движението. Тя предвижда и други подходящи мерки, не само издигнати пешеходни пътеки.

Модератор: Високата степен на моторизация се преодолява с градски транспорт, които са недостатъците му?

ОП: Недостатъкът на градския транспорт е, че е частен. Няма общинска фирма за градски транспорт, както има във всички градове с изключение на Пловдив. Чак сега е създадено общинското дружество „Екобус", което не е ясно какво прави от година и половина – две, докато София, Стара Загора и други градове вече забравиха, че са започнали с такъв транспорт.

За да се намали напливът от автомобили, основното решение е да се ползва ж. п. транспорт, така подходът на автомобили към Пловдив ще намалее с до 30%. Във Франция само преди седмица министър-председателят определи програма за развитие на градския и крайградския транспорт от 100 милиарда евро, по примера в Париж – с техните влакове. Сега с инвестициите около Пловдив се отваря изключителна възможност за организиране на железопътен транспорт – напр. може да се организира бърз трамвай (на 3 минути), напр. да се върже летището, Асеновград, Стамболийски, Труд, включително и от Пазарджик - Пловдив при 160 км/ч ако се пуснат бързи влакове, за 20-30 минути си в центъра на Пловдив.

ИТ: Според последното преброяване на Пловдив, населението е 360 000 души, реално са 400 000, а с гости, туристи и приходящи работещи – близо 550 000, това са хора, които се придвижват в рамките на града. Основният проблем на транспорта са многото автомобили, трябва да се намали влизането и излизането по всички 11 направления.

Автобусният транспорт трябва да е по-гъвкав, включително да има организират транспорт за работници и служители. Не е ясно кой е правил маршрутите, трябва да се поизправят и да им се придаде смисъл. Има маршрути, които са само в северната част (от р. Марица), други – само в южната. Някои маршрути не пресичат границата (реката), други я пресичат 2 пъти.

За линиите, които нямат връзка с ж. п. гара и автогара, не е ясно какви нужди удовлетворяват. Има 9 такива. В Пловдив има 2 ж. п. гари – Филипово и Централна гара, 2 ж. п. спирки - Прослав и Тракия и 3 автогари, от които 2 са много близко една до друга – „Юг" и „Родопи". Филипово и автогара „Север" също са наблизо, тоест имаме недостиг на центрове за формиране на пътникопотока – да спират автобуси и пътниците да се извозват в направленията, за които са тръгнали. Тук е връзката с интермодалността, но днес може да се изясни генерално решение за подобряване на транспортната мрежа, което ще има смисъл. Очевидно съществуващата мрежа удовлетворява единствено живущите в града, свързва един квартал с друг, както и централната част на града. Само ако направим ефективна мрежа, това ще накара хората да слязат от автомобилите.

Тези подходи са валидни и за пешеходното и велосипедното движение. Основен недостатък пък на пешеходната и веломрежата, е че липсват подлези и надлези, не трябва да се карат пешеходците и велосипедистите да заобикалят големи зони. Напр. демонтирана е пасарелката над линиите на Централна гара, така е откъснат един голям квартал. Същото важи и за пешеходния подлез от Централна гара до автогара „Родопи", чужденец не знае, че го има и накъде да върви, а дори е забранено за велосипеди.

Относно инфраструктурата – в движението, което е натоварено сутрин и следобед заради учениците, не могат да се включат съчленени 18-метрови автобуси, тъй като няма къде да завъртят, няма възможност за обръщало – напр. при Пловдивския университет или при Английската гимназия. Трудно би се ползвал неизползваният буферен паркинг в район „Тракия" за обръщало, тъй като в другата крайна точка на маршрута няма да има такова.

ОП: Инфраструктурата е амортизирана. Липсва инфраструктура на 2 нива за отпушване на движението. Мостът при панаира дори е в нарушение – вкопан е в реката, а трябва да стъпва на бреговете, трябва да се повдигне с 2 метра, тъй като не може да пропусне 100 г. вълна. Другият проблем е неразвитата инфраструктура – напр. кръстовището на Сточна гара трябва да е на 2 нива както при „Скобелева майка". На старото Асеновградско шосе трябва да се вдигне поне едно от платната да стане транзитно, а отдолу остане кръгово. Да се махне бетонния мост – не необходим. Има 4 пресичания с ж. п. линия на разстояние километър, пловдивчани ги заобикалят.

ВМ: Една мярка, която може да се приложи е „Паркирай и пътувай", както и допълнителни ограничителни мерки за паркирането. По отношение на връзката с индустриалните зони, освен развитие на железопътния транспорт и фиксираните автобусни линии, трябва да има гъвкави транспортни услуги, договорени между общината и фирмите.

Не трябва да правим кръстовища на 2 нива, с които да продължаваме да стимулираме автомобилното движение, а да намалим трафика. Само това е устойчивото решение, включително и по отношение на качеството на въздуха.

ОП: Трябва да се въведе и билет за време в градския транспорт. Това дава възможност за повече ползване на градския транспорт.

Модератор: Да обсъдим темата с контрола на спазване правилата за движение и паркиране и безопасността.

НБ: По отношение на паркирането, проблемът е, че е безразборно, макар, че контролните органи се опитват да си вършат работата, но след като минат, отново има нарушения. Дори да се обособят бус. ленти и там ще има спрели и паркирали автомобили. Това е много лош пример за обучаващите се за шофьори. За бус лентите – напр. в отсечката при Военна болница са 2 ленти във всяка посока, ако едната стане бус лента, пак е ще е проблем.

ОП: Трябва да има фото- и видеоконтрол, както във всички големи градове.

ГС: Имаме разработка от двама консултанти, от която става ясно, че бус ленти могат да се правят само на булеварди, където транспортът по принцип не закъснява – това е в Тракия и другите големи булеварди. Затова и не е реализирана такава идея. Ако някъде ще се прави разширение на пътя, това вече е друго нещо.

Проблем е безобразното паркиране, чупят се знаци и инфраструктура, имаме по 100 случая на ден. Първи случай на гражданин, явил се доброволно да плати щетите.

Модератор: Какви са проблемите по отношение на електромобилността?

ИТ: Имахме 1 електробус, но беше експериментален, сега нямаме, но ще са необходими такива и заради новите ЗНЕ, тоест идеята по някои булеварди да върви само Екобус – като напр. „Цар Освободител". Относно експлоатацията на електробуси, не е достатъчно само да ги закупим, необходима е сериозна подготовка и инвестиции за връзка с инфраструктурата. Електробусите се водят автономни, но независимо дали са с батерии или суперкондензатор, трябва да се зареждат на до 20 км, а понякога, според капацитета – и до 5 км, тоест – през няколко спирки. Проблемът е, че трябва да доведем ток до зарядните станции, нямаме проблем с тока, а с инфраструктурата. Няма достатъчно мощност за повече зареждащи автомобили на 1 място. Точно в Пловдив това е сериозен проблем защото е унищожен тролейбусният транспорт. Имало е 250 км контактна мрежа. В София и други градове с тролейбусен транспорт се нуждаят само от 5 м кабел и DC-DC зарядна станция, в Пловдив всичко това трябва наново да се изгражда. Не можем даже да използваме подземните линии, те са разграбени, а няма и места за зарядни станции – те са разпродадени. Трябва да има минимум 150 зарядни станции в града, за да се изпълни изискването. За да се изгради тази инфраструктура, трябва да се търсят и дават преференции.

Екобус сега прави предпроектни проучвания, но не може да се включи в съществуващите програми за финансиране, тъй като те са за малки общини, вероятно може по НПВУ, но много време е изпуснато. Друг проблем за общинското дружество е, че частната инициатива е хубаво нещо, но ще има проблем с навлизането на пазара на нова транспортна услуга. Няма официална комуникация и диалог с частните превозвачи. Те принципно имат интерес, но няма средства, за да си позволят инвестицията, така че изчакват да минен един период – колкото е трайността на батериите – 10 г., за да могат да си направят по-точни сметки. В България над 10 града експлоатират електробуси и се справят добре.

Модератор: Как може да се реши друг ключов проблем – свързаността с индустриалните зони?

ГС: Пловдив няма все още околовръстен път. До края на този месец ще се отвори Брезовско шосе от кръговото на панаира до „Северен". Към момента от 20 големи булеварда, 9 са затворени за ремонт, строителите трябва да са по-подготвени.

За Стария град, много се обжалва всеки опит за ограничаване на движението, всички искат да се движат и паркират там и да не плащат. Вече 10 години правим тези опити, има, примерно 18 места, а искат да паркират 500 души. Паркира се и в зелени площи. Тази зона трябва да се преотреди като важна зона, да променим Наредбата за паркиране, което ще наложи ново издаване на карти, защитени с нови технологии.

ОП: Трябва да има контролиран достъп до Стария град – да се препоръча в Плана. Едно предложение – в понеделник пазарът е излишен, направете го паркинг.

Модератор: Как да се реши проблемът със стария и неекологичен автопарк?

ГС: От проучванията на автопарка заради въвеждането на ЗНЕ се оказва, че Пловдив има 3-пъти по-стар автопарк от София. В София ще бъдат ограничени около 15% от автомобилите, в Пловдив – 45%, затова не се повдига въобще този въпрос. Тук трябва да има преференции за електромобили като субсидиране за закупуване, както и ограничение на вноса на по-стари автомобили. Това е една дългосрочна промяна, но трябва да се почне отсега. В Пловдив автобусите са Евро 5 и 6, междуградските – мин. Евро 4, но в града се движат и голямо количество други автобуси, върху които общината няма контрол, тук контрол трябва да се осъществява от държавните органи.

ОП: Велоалеите не трябва да са на платната за движение, а – на тротоарите. По този начин, дори на Коматевски възел ще може да се паркира. Задължително трябва да има велоалея покрай р. Марица от край до край. Ж. п. мостът трябва да е само за велосипедисти и пешеходци, изобщо пространството край р. Марица трябва ад се ползва повече и да се социализира.

ВМ: При съвместяване на пешеходно и велосипедно движение – има минимална широчина на тротоарите също. Наредба за достъпност и наредба за организация та движението. Трябва да се залагат по-широки тротоари.

ИТ: Пешеходното движение не е само ходене по тротоарите. Има една зона – Гребна база/Острова, в момента е малка пешеходната зона, разделена е с велоалея и остава 1 метър място. При наплив на повече хора е некомфортно за движение. За сравнение – в Морската градина в Бургас премахнаха велоалеите. Тази пешеходна зона трябва да се разшири, дори да не е асфалтирана, така че да преминава през всички оформени градинки.

Модератор: Какви са проблемите и мерките по отношение на пешеходната инфраструктури?

МТ: Тротоарите са в лошо състояние, на много места старите дървета надигат плочките, но това е задължение на районните кметове да го оправят. По принцип пешеходните пътеки около детски градини се маркират и осветяват. Въвеждат се мерки за достъпност – напр. тактилни плочки по тротоарите.

Модератор: Каква е ситуацията в кварталите?

МТ. Там се застроява, но обитателите не искат да купуват паркоместа.

ВМ: Най-важно е там да се обърне внимание на пътната безопасност – да се спазват жилищните зони според Закона за движение по пътищата, да има успокоени зони според Наредбата.

Модератор: Какви мерки можем да вземем по отношение на инфраструктурата за зареждане на автомобили?

ИТ: Електроавтомобилите се считат за такива с нулеви емисии, но това не е така. В България в енергийния микс 50% идват от въглища. Така, че трябва да имаме ВЕИ – фотоволтаични централи и зарядни станции, това няма начин да стане в центъра, вероятно може да стане в покрайнините. В центъра може да се ползват само съществуващите мрежи, тоест инфраструктурата на електроразпределителните дружества. Най-близката електрическа подстанция е на 4 км от депото на Екобус.

Изискването за мин. 150 зарядни станции е сериозно, особено ако има и бързозареждащи такива, просто няма такава налична мощност. Трафопостовете са с изчерпан капацитет заради застрояването, Екобус няма как да си зарежда електробусите. В други градове е по-лесно заради наличието на тролейбусен транспорт – София, Бургас, Русе, Плевен. Междувременно се изгубиха важни места за такава инфраструктура – до Тримонциум, Филипово и пр. Общината не трябваше да продава инфраструктурата.

ГС: През 2007 г. се приватизира превозвачът, който имаше 2 дейности – автобусен и тролейбусен транспорт. Решено е било тролейбусният транспорт да се продаде, тъй като е бил в несъстоятелност и със задължения от 30 милиона лева. Подземната кабелна мрежа не е била защитена, по презумпция е собственост на общината, но няма актове, така че понастоящем 20 kV кабели са разграбени.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОБЩИНСКИ СЪД
ПЛОВДИВ

СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване и подкрепа на привлекателна и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	№	Дейност/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
								тип	целеви	Водеща	Партньор/и
	Въвеждане на решения за създаване градски пространства	1	Проучване и разработване на концепция и стандарти за въвеждане на модел на "споделени" улици за гр. Пловдив, както и Анализ и картиране на търсенето за въвеждане на концепцията "споделени улици" на територията на гр. Пловдив	45 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г. 2025 г.	Подобрена безопасност на придвижване; Създадени условия за активно придвижване в градска среда; Естетизация на градските пространства	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	НПО
		2	Подготовка и изпълнение на пилотен проект за споделено придвижване в зона с нисколко застрояване	2 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. изпълнени проекти - 2	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Проектиране и изграждане на зони с условен трафик	3	Анализ и идентифициране на "горещи точки" с интензивни пешеходни и велосипедни движения	15 000,00 лв.	общински бюджет	2029 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градската среда; Подобрени градски индикатори, свързани с аспектите на околната среда; Подобрена среда и комфорт на обитаване	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		4	Проектиране и изготвяне на планове за промяна на организацията на движение за въвеждане зони с условен трафик	30 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени планове/ инвестиционни проекти - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		5	Изпълнение на пилотни проекти за въвеждане на зони с условен трафик	150 000,00 лв.	публични - частни	2026 г.		бр.	бр. реализирани проекти - 5	Община Пловдив	ОД на МВР
	Управление на задръстванията	6	**Изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура за ефективно управление на трафика и задръстванията с приоритетни обекти на интервенция:** **- Изграждане на бул. „Северен" – от бул. „Брезовско шосе" до Народния надеж/до ул. Победа/;** **- Изграждане на нов мост над река Марица с развръзки – гр. Пловдив / от бул. „Копривщица" до бул. „България"/;** **- Продължение на бул. „Александър Стамболийски" и свързването му с бул. „Цар Симеон" като елемент на първостепенната улична мрежа, в участъка между бул. „Хумелско шосе" и бул. „Асеновградско шосе", в обхвата на гр. Пловдив;** **- Реконструкция и разширение на бул. „Александър Стамболийски" от бул. „Хумелско шосе" до бул. „Хумелско шосе"**	**(включено в градско планиране)**						
		7	**Допълнителна транспортна инфраструктура:** **- Основен ремонт и разширение на бул. „Хумелско шосе" – от бул. „Ал. Стамболийски"**	**(включено в градско планиране)**							

1. Стратегии за изграждане на трайни и сградно движение

			до кв. Коматево, Етап II (разширение); - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Копривщица" до ул. „Явор"; - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Васил Априлов" до бул. „Копривщица"; - Реконструкция и разширение на бул. „Васил Априлов" – от централна гара до бул. „Шести септември", Етап II; - Реконструкция на ул. „Царевец" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Свобода" II етап; - Реконструкция и модернизация на Белопомостен мост; - Изграждане на Кръстовище на бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. „Цариградско шосе" в участъка на пресичане с ул. „Арчарица" и ул. „Лев								
	Инфраструктура в подкрепа на активната мобилност	8	Въвеждане на система за велосипеди, скутери и други персонални електрически средства за споделено ползване	850 000,00 лв.	публично - частни частни инвестиции	2025 г.	Подобрена инфраструктура и условия за активна мобилност; Подобрен достъп и информация за възможностите и ползите от алтернативни на личните автомобили придвижване в градска среда; Повишен дял на придвижванията пеша и с велосипеден транспорт	бр.	бр. въведени системи за електрически средства за споделено ползване - 1	Община Пловдив	Икономически оператори НПО
		9	Изграждане на велостойки за обществено ползване в междублоковите пространства	100 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изградени велосипедни стойки - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив НПО
		10	Пилотни проекти за "мобилни" острови в пресечни точки на обществения транспорт, велосипедната мрежа, пешеходните пространства	60 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. реализирани инвестиционни проекти - 3	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на Икономически оператори
		11	Надграждане и популяризиране на дигитална карта на активните модели за придвижване в градска среда (интегрира пешеходни пространства, велосипедни трасета, мобилни острови)	10 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. въведени/ надградени дигитални инструменти - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен транспорт Икономически оператори
	Рехабилитация на съществуващи и изграждане на нови велосипедни алеи	12	Доизграждане и разширение на главната велосипедна мрежа на територията на гр. Пловдив	750 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.	Подобрена инфраструктура за велосипедно придвижване	км.	км. изградени велосипедни алеи - 30	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		13	Доизграждане и разширяване на допълнителна велосипедна мрежа на територията на жилищните квартали в гр. Пловдив	450 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		км.	км. изградени велосипедни алеи - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив

		14	Доизграждане и разширяване на рекреационната велосипедна мрежа на територията на гр. Пловдив	300 000,00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		км	км. изградени велосипедни алеи - 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
2. Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства	Премахване на градски бариери	15	Изграждане на достъпна среда - адаптиране на съществуващи тротоарни трасета, и изграждане на нови пешеходни алеи, рампи и др., включително на зона със затруднена мобилност, както и изграждане на нови тротоари и зони с тактилни пътеки с цел подобряване безопасността на зона със сензорни нарушения.	2 900 000,00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.	Достъпна и безопасна градска среда	бр., км. линеен	бр. реализирани инвестиционни проекти - 20; км.	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		16	Одит за достъпност на ключови градски зони	40 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		км	бр. изготвени одити за достъпност на средата - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		17	Въвеждане на нова организация на движение за осигуряване на пешеходна и велосипедна достъпност и свързаност между градските зони	500 000,00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС общински бюджет	2027 г.		км	бр. зони/ пространства с нова организация на движение - 30	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		18	Провеждане на кампании за безопасно придвижване, насочени към всички участници в движението	100 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. проведени кампании - 10 бр. участници в кампаниите - 1000	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
3.Условия за „зелено" придвижване	Безопасна среда и условия за активно придвижване на деца и младежи	19	Програма „Първи велосипед", с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години	75 000,00 лв.	общински бюджет публично - частни	ежегодно	Подкрепяща среда за активно придвижване на младите хора	бр.	бр. въведени и изпълнени програми - 1 бр. обхванати ученици - 500	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
		20	Провеждане на ученишка инициатива за стимулиране на придвижването с велосипед до и от учебните заведения в гр. Пловдив - инцидентно на велосъстезания в дворовете на образователните институции, велонавигатори и др.	50 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. обхванати образователни институции - 10	Община Пловдив	Образователни институции
4. Решения за Demand responsive transport (обществен транспорт по заявка)	Осигуряване на възможности и услуги за обществен транспорт ориентирани към търсенето	21	Пилотен проект, реализиращ обществен електрически транспорт по заявка за отделните междуселищни линии	3 000 000,00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС	2026 г.	Подобрено качество на услугите за обществен транспорт	бр.	обслужвани градски територии/ квартали - 3	Община Пловдив	Автобус ПЛОВДИВ ЮГОЗ
		22	Анализ на възможностите и предложения за прилагане на преференциални режими за използване на екологични такситата	30 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Предложения за промяна на местната култура в брой	Община Пловдив	Браншови организации
		23	Надграждане на услугата за превоз на хора с увреждания по заявка	120 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Бр. въведени пилотни услуги - 1	Община Пловдив	НПО

5. Интегрирано градско планиране	Поддържане и модернизация на транспортно - комуникационната инфраструктура на гр. Пловдив	24	Реконструкция на пътна и улична мрежа	177 648 016,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	> 2028 г.	Транспортно комуникационна инфраструктура оптимизирана към хората и високо качество на градската среда	км.	км реконструирана пътна и улична мрежа - 7	Община Пловдив	ОП ОКТ
		25	Изграждане на нови улици и кръстовища	203 329 492,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	> 2028 г.		км.	км. изградени улици - 7	Община Пловдив	Община Пловдив
		26	Пилотни проекти за благоустрояване на ключови елементи от инфраструктурата за обществения транспорт и техната социализация в градската среда - многофункционални зони	3 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2026 г.		бр.	Стандарт на живот бр. реализирани пилотни проекти - 2	Община Пловдив	НПО
	Инвестиции за ускоряване на прехода към екологични чисти автомобили	27	Изграждане на инфраструктура за зареждане на електромобили	9 360 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2027 г.	Създадени условия за развитие на електрическа мобилност в градската среда	бр.	бр. изградени зарядни станции 50	Община Пловдив	ЕИСИС, ПЛОВДИВ РЕНЕТ
		28	Пътна карта за изграждане на ел. инфраструктура и зарядни станции	100 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. изготвени планови документи - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		29	Въвеждане на зона с ниски емисии, в обхвата на зона за контролиран паркиране	5 900 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. въведени зони с ниски емисии - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		30	Почистване подмяна на служебни превозни средства, обслужващи градската територия с електрически такива	1 400 000,00 лв.	общински бюджет Държавен бюджет Програми	2027 г.		бр.	бр. електрически превозни средства - 20	Община Пловдив	СД на МВР
			ОБЩО СЦ 1	**417 768 508,00 лв.**							

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на ниво мярка
*** Планират се на ниво проект

Сц 2: Концепция за управление на мобилността (интелигентен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	№	Дейност/Проект	Бюджет лв.	Механизъм на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорности за изпълнение	
								тип	целеви	Водеща организация	Партньор/и
1. Надграждане на системите за интелигентно управление на трафика	Интелигентни системи за управление на трафика и градската среда	1	Интегриране на комуникационни свързаности на всички светофарно регулирани кръстовища в града с възможност за развитие и надграждане	8 000 000,00 лв.	общински бюджет Програми	2025 г.	Подобряване функционалности и ефективност на системите за управление на трафика в града, подмяна на съществуващ фундаментен и кабелна оценка	бр.	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
		2	Разширяване и обновяване чрез добавяне на аналитични функции на системата за видеонаблюдение и следването на всички камери или оценката комуникационна мрежа	4 400 000,00 лв.	Програми сафинансирани от ЕС, общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. модернизирани/надградени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		3	Инсталиране на датчици на всички светофарно регулирани кръстовища в града и следването им или оценката комуникационна мрежа	1 150 000,00 лв.	общински бюджет Програми	2026 г.		бр. кръстовища	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
		4	Подмяна на всички светофарни контролери и уредби със съвременни такива и следването на датчиците към тях	26 000 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. модернизирани кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
2. Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността	Инфраструктури за ефективно управление на данни	5	Модернизиране на изнесени центрове за данни - за съхранение и последваща обработка на информацията за нуждите на управлението на градската мобилност	1 650 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура за управление на данни, планиране и вземане на ефективни решения за управление на градската мобилност	бр.	бр. интегрирани/обновени центрове за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		6	Интегриране (свързаност на Брой на Сензори (датчици) за метеорологични измервания на ключови кръстовища	900 000,00 лв.	Програми сафинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. оборудвани кръстовища - 30	Община Пловдив	ОП ОКТ
		7	Доставка и инсталация на специализиран софтуер за автоматизирано управление на светофарните уредби в града и следването мус тази за обработка на всички данни, които имат отношение към управлението на мобилността на населението, на инсталираните датчици по кръстовищата и тази на създадените модели за планиране	6 000 000,00 лв.	общински бюджет	> 2028 г.		бр.	бр. внедрени системи за автоматизирано управление - 1	Община Пловдив	ЦГМ
		8	Създаване на система за управление на съществуващата инфраструктура и най-вече на уличните осветителни и сигнални светоразпределителните системи за нови нужди	600 000,00 лв.	общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. новоуредени системи за управление - 1	Община Пловдив	ЦГМ
		9	Разширяване и обновяване чрез добавяне на аналитични функции на системата за видеонаблюдение в полза на обществения градски транспорт, по спирките и на ключови места в града и следването на всички камери или оценката комуникационна мрежа в центъра за управление	22 000 000,00 лв.	общински бюджет	> 2028 г.		бр.	бр. модернизирани и надградени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		10	Създаване на нов сайт/мобилно приложение за начините на придвижване в реално време и данни, комбиниращо всички възможни начини на придвижване в града и общината (области)	870 000,00 лв.	общински бюджет	> 2028 г.		бр.	бр. дигитални инструменти за информация в реално време - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		11	Доставка и инсталация на Система за автоматично разпознаване на нарушения, базирана на	900 000,00 лв.	общински бюджет	> 2028 г.		бр.	бр. въведени системи за	Община Пловдив	ОП ОКТ

			обновяване и разширяване видеонаблюдение в града. Системата да включва и осигуряване на маршрут и достъп чрез сертификати на специализираните автомобили						управление - 1		
	Информационно обезпечаване на процесите за управление на трафика и градската мобилност	12	Въвеждане на всички данни, които имат отношение към управлението на градската мобилност в единна платформа за обработка на пространствена информация, включително знаково стопанство – географска информационна система (ГИС)	400 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Осигуряване на актуална информация за управление на всички аспекти на градската мобилност	бр.	бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		13	Въвеждане на данните от датчиците от светофарите в специализиран софтуер за симулиране и визуализиране на взаимодействието на всеки вид транспорт и създаване на модели за управление (например чрез PTV Vissim)	650 000,00 лв.	общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ЦГМ
		14	Създаване на цифрови регистри за контрол на товарните автомобили, автобуси, специализираните автомобили и на таксиметровите автомобили в града	160 000,00 лв.	общински бюджет	2027 г.		бр.	бр. създадени цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		15	Създаване на цифров регистър за контрол на туристическите автобуси и онлайн услуга за заявяване на достъп до града	320 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. създадени цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ЦГМ
		16	Актуализиране на информацията в специализираните сайтове, предоставяща информация за начина на придвижване на жителите и гостите на града	160 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. актуализирани информационни платформи - 2	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Подобряване на капацитета за управление градската мобилност	17	Създаване на специализирано търговско дружество за управление на мобилността и всички безопасност	400 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрен институционален капацитет за устойчиво управление на градската мобилност	бр.	бр. създадени структури/ звена за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		18	Изготвяне и приемане на местна нормативна уредба за паркиране, анализ и изискания на транспортното обслужване при инвестиционни проекти с РЗП над 20 000 m2	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. разработени и приети нормативни актове - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
3. Мобилността като услуга	Разработване и въвеждане на интегрирана платформа за градска мобилност	19	Разработване на концепция за мобилността като услуга в специфичния контекст на община Пловдив	15 000,00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2026 г.	Осигурен достъп до актуална информация и качествени услуги за мобилност; Подобрено ниво на интегрираност на транспортния модул на Пловдив. Повишен брой на потребителите на услуги в обществен транспорт	бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ЕКВОУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператори на Икономически оператори
		20	Разработване и внедряване на интегрирана платформа за информация, планиране и заплащане за всички системи на предлагания от територията на гр. Пловдив	420 000,00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2027 г.		бр.	бр. внедрени дигитални решения за мобилност - 1	Община Пловдив	ЕКВОУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператори на Икономически оператори
		21	Правен анализ и концепция за осъществяване на публично-частно партньорство за предоставяне на услуги за мобилност с операторите на обществен транспорт	25 000,00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	2026 г.		бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ЕКВОУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператори на Икономически оператори
4. Иновативни решения за мобилност	Насърчаване на сътрудничеството за иновативни и преобразяващи градска мобилност	22	Създаване и развитие на стратегически партньорства за разработване и внедряване на иновативни решения за градска мобилност	0,00 лв.	общински бюджет публично - частно партньорство	> 2028 г.	Подобрено качество и ефективност на услугите за градска мобилност в съответствие с търсенето. Създадена визия за развитието на градската мобилност в община Пловдив	бр.	бр. консорциуми/ партньорства - 3; бр. разработени и внедрени	Община Пловдив	Бизнесови организации Икономически НПО
		23	Създаване и участие в мрежи за обмен на добри практики и знания	0,00 лв.	общински бюджет	> 2028 г.		бр.	бр. консорциуми/ партньорства - 0	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив

				публични - частни партньори Хоризонт Европа				
		24	Съвместни инициативи с университети и развойни центрове в различни области на устойчивата мобилност, свързани със специфични предприемачества за община Пловдив	300 000,00 лв.	Общински бюджет Хоризонт Европа ЕЕГ	2028 г.	бр.	Бр. съвместни инициативи - 3; Бр. внедрени и разработени решения - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен транспорт ЕКОБУС ПЛОВДИВ, Университети
		25	Разработване и прилагане на стратегии за съвместно планиране и използване на местните политики за устойчива градска мобилност и летописване на тенденциите	25 000,00 лв.	Хоризонт Европа Общински бюджет - инвестиции по публично-частни партньорства	2028 г.	бр.	Бр. приведени инициативи - 1	Община Пловдив	ЕКОБУС ПЛОВДИВ, ЕООД Оператори на НПО
			Общо ОЦ 2	67 545 000,00 лв.						

* Единствена обявена оферта

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
ПЛОВДИВ

Сц 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (безопасен и достъпен град)

Предложения обхват на действия	Мярка*	№	Дейност/ Проект	Бюджет лв	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорности за изпълнение	
								план	целеви	Водещо	Партньор/и
1. Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални възли)	Модернизация на вторичната инфраструктура на обществения транспорт	1	Изграждане на обществен международен автогара - интермодален терминал	12 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2027 г.	Качествена и атрактивна вторична инфраструктура на обществения транспорт	бр.	бр. депа/гари - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен
		2	Реконструкция и обновяване на спирките на обществения транспорт	450 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. реконструирани спирки - 30	Община Пловдив	ОП ОКТ
		3	Ново автобусно депо и електрическа мрежа	6 050 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. изградени автобусни депа - 1	ЕНЕРГО-ПРО ЕКСАЕ	Община Пловдив
	Модернизация на системите за информация на пътниците	4	Разширяване и надграждане на системата за информация на пътниците в реално време, със интелигентни терминални устройства по спирки	6 000 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.	Подобрено качество, надеждност и предвидимост на услугите на обществения транспорт	бр.	брой пътнически средства с инсталирани системи за инф. в реално	Община Пловдив	Оператори на обществен
	Транспортно- комуникационна инфраструктура с приоритет на обществения транспорт	5	Въвеждане на обособени скоростни трасета за обществен транспорт (BUS lanes)	60 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.	Подобряване на обслужването от страна МОСВ и на комуникацията със заинтересованите лица	км.	км обособена BUS лента	Община Пловдив	ОП ОКТ
		6	"Пътна карта" за реализация на S-bahn в Пловдив	15 000,00 лв.	общински бюджет	2029 г.		бр.	бр. планови документи и проучвания - 1	Община Пловдив	няма
2. Достъпен, ресурсно ефективен и надежден обществен транспорт (електрификация)	Поетапна подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с превозни средства с нулеви емисии	7	Доставка на подвижен състав - нови електрически автобуси	60 000 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.	Електрификация на обществения транспорт	бр.	бр. превозни средства въведени в експлоатация - 30	Община Пловдив	ЕНЕРГО-ПРО ЕКСАЕ
		8	Изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС-и обществения транспорт	200 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.		бр.	бр. изградени зарядни станции - 20	ЕНЕРГО-ПРО ЕКСАЕ	Община Пловдив
	Системи за интелигентно управление на обществения транспорт	9	Инвестиции в системи за качествени приоритет на светофарните уредби за ГТ	200 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2024 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване	бр.	бр. въведени системи за оптимизация на обществения транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Оптимизация на транспортната схема	10	Оптимизация и актуализация на транспортната схема в краткосрочен план	60 000,00 лв	общински бюджет	2026 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване Подобрена производителност за бързи решения Предпочитание на пътуване със обществения транспорт	бр.	бр. актуализирани схеми на обществен транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		11	Въвеждане на устойчив механизъм за събиране на данни, необходими за промяна или актуализация на транспортната схема	40 000,00 лв	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. въведени инструменти за управление на данни - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		12	Доставка на специализиран софтуер за промяна/актуализация на транспортната схема	80 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. въведени системи за планиране и управление на	Община Пловдив	ОП ОКТ
		13	Промяна и въвеждане на модел нова транспортна схема	100 000,00 лв	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. актуализирани схеми на обществен транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
3. Интегрирани решения	Решения за интермодалност, стимулиращи придвижването с обществен транспорт или	14	Проучване за възможностите за обслужване на градската логистика от обществен, както и Подготовка/съгласуване на проекта за градска	50 000,00 лв	общински бюджет	2023 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване	бр.	бр. изготвени проучвания - 1	Община Пловдив	няма

	функционалната територия		железница в Пловдив				Подобрена пространствена връзка между различни					
		15	Подготовка/съгласуване на проектите за изграждане на ЖП връзка с летище „Крумово" – ЦЖГ – Столична гара – Централна гара	40 000 000 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. изготвени инвестиционни проекти - според необходимостта	Община Пловдив	няма
		16	Изграждане на градска железница в Пловдив, в т. ч. ЖП връзки към индустриалните зони и летище	242 000 000,00 лв.	Програми за финансиране от ЕС	> 2028 г.		бр.	бр. реализирани проекти за градска железница - 1	Община Пловдив	няма
		17	Изграждане на градска железница в Пловдив и ЖП връзки и летище - девиетата по отчуждаване	27 500 000,00 лв.	Държавен бюджет общински бюджет	> 2028 г.			според необходимостта	няма	Община Пловдив
8. Интегриран тарифен подсистем	Инвестиции в системи за електронно таксуване	18	Разработване на нов общ модел за управление на общинския транспорт	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрена достъпност на общинския транспорт	бр.	бр. разработени финансови модели - 1	Община Пловдив	Оператори на общински
		19	Надграждане, модернизация и поддръжка на системи за управление на градския транспорт и услуги по организиране, администриране и контрол на продажбата на обществени услуги за градски мобилност	11 900 000,00 лв.	Програми, съфинансирани от ЕС	2025 г.		бр.	бр. модернизирани системи за управление на транспорта - 1	Община Пловдив	Оператори на общински
9. Мерки за управление на паркирането	Подобряване на инфраструктурата за паркиране	20	Промяна на обхвата на зоните за паркиране, актуализиране на цените и нормативната уредба и т.ч. промяна на условията за паркиране за живущите и платещи услугата „Стримбин абонамент"	800 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. актуализирани схеми за зони с контрол на паркирането - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		21	Изграждане на нови и буферни паркинги и паркинг за оптимизация на автомобилния трафик	13 209 515,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изградени буферни паркинги - 10	Община Пловдив	ОП ПР
	Подобряване на капацитета за ефективно управление и контрол на паркирането	22	Осъществяване на строг контрол на издадените преференциални карти на лицата с нарушителско поведение - електронни винетки и защита против фалшифициране	80 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно	Подобрена инфраструктура и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. създадени електронни регистри за управление на паркирането - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		23	Техническо и надграждане на система за отчитане на заетостта на Синя зона и монтаж на указателни табели (пътни знаци) за насочване на водачите към възможните (свободни) места за паркиране вкл. в гаражите и гаражите на територията на града	1 200 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. въведени системи за управление на зоните за контролирано паркиране - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		24	Въвеждане на нови системи за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение, със специализирани автомобили, оборудвани с камери,	6 000 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	1. брой нови камери, монтирани за контрол на	Община Пловдив	ОП ПР	https://d upload.pd https://k

			със специализирани автомобили (общо пет броя)						Паркирането; 2. Брой нови зони, обхванати от новите камери за контрол на паркирането; 3. Брой специализирани автомобили, снабдени с камери и съответна карта/ключ и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането; 4. Брой специализирани автомобили, снабдени с камери и съответната карта/ключ и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането			https://plovdiv.bg/bg/node/1000
			25. Въвеждане на единна система за управление на паркирането във всички общински паркинги	1 000 000,00 лв.	общински бюджет	2027 г.			бр.	бр. въведени системи за управление на обществени	Община Пловдив	ЦПМ
			26. Въвеждане на система „Паркирай в Пловдив" и интегрирането ѝ със системите за управление на паркирането на територията на града (в паркингите и зоне ПМС), актуализиран на цените и използването средства	1 000 000,00 лв.	общински бюджет	2027 г.			бр.	бр. въведени системи за интегрирано управление - 1	Община Пловдив	ЦПМ
			27. Анализ на възможностите и въвеждане на "Park and Ride" зони в близост до участъци в ЦГЧ и жилищните квартали - във паркирането	50 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно			бр.	бр. изготвени анализи - 1 бр. обхванати образователни институции - 15 от общо 17 училища	Община Пловдив	ОДЗ на МВР
5. Подобряване условията за безопасно придвижване	Инвестиции в безопасна и сигурна градска среда		28. Осигуряване и поддържане на велосипедни пътеки. Безопасно подреждане при новите на улиците	2 000 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	5. Подобряване условията за безопасно придвижване в градска среда		бр.	бр. реконструирани зони за пешеходно пространство - 5	Община Пловдив	ОП ОКТ
			29. Подобряване на цялостното осветление в близост до рекреативните зони и публичните пространства	1 500 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.			бр.	бр. благоустроени рекреативни зони и публични пространства - 10	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Повече на информираност и култура на придвижване	30. Съвместни кампании в областта на пътната безопасност	100 000 лв.	общински бюджет	ежегодно			бр.	бр. информационни кампании - 10	Община Пловдив	ОП ОКТ
			ОБЩО ОЦ 3	163 804 519,00 лв.								

* Един номер обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на ново място
*** Планира се на ново място

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ПЛОВДИВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ

СЦЕ: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив (достъпен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	№	Дейност/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
								тип	целеви	Водещо	Партньор/и
1. Взаимодействия с равнините на функционалната територия	Оптимизиране на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини	1	Анализ и изготвяне на предпоставки за подобряване на транспортната схеми в рамките на функционалната територия	20 000,00 лв	общински бюджет	2025 г.	Подобрени функционални връзки на община Пловдив със съседни общини; Увеличен дял на пътуванията с обществен транспорт; подобрен достъп до услуги за устойчива мобилност	бр.	бр. изготвени анализи - 1	Областна	Община Пловдив; Оператори на общини - партньори
		2	Въвеждане на съвместни транспортни разписания и контрол за подобряване на транспортното обслужване по установените линии на обществения транспорт. Въвеждане на интегрирани транспортни решения за междуселищния и градския обществен транспорт (автобусен и ж. п.) синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база измерване			Държавен бюджет	2026 г.		бр.	бр. оптимизирани/ реализирани транспортни схеми - 1; бр. оптимизирани/ реализирани транспортни схеми - 2	Оператори на обществен транспорт	Областна администрация - Пловдив; Община Пловдив общини - партньори
										Областна	Община Пловдив общини - Оператори на обществен транспорт
	Подобряване на връзките на града и общината с математическите зони	3	Разработване и изпълнение на съвместни стратегии за осигуряване на съвместни транспортни услуги с работодатели и икономически оператори от ТИС			2026 г.	Повишена добавена стойност на обществения транспорт за стимулиране на икономическия растеж	бр.	бр. партньорства - 1	Община Пловдив	Икономически оператори на
		4	Разработване и въвеждане на специфичен модел на тарифна политика, стимулиращ използването на обществен транспорт с цел пътуване за работа			2026 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени модели на тарифна политика - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив; Оператори на икономически оператори
	Въвеждане на транзитния трафик	5	Ремонт и разширение на Околовръстен път Пловдив	325 000 000,00 лв.			Създадени условия и въвеждане на транзитния трафик и намаляване на натовареността			АПИ	Община Пловдив
		6	Реконструкция и разширение на бул. „Гоненичарско шосе" в обхвата на Община Пловдив	43 000 000,00 лв	общински бюджет	2027 г.		%	намаляване на транзитния трафик - 10%	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		7	Реконструкция на ул. „Рогошко шосе" в обхвата от Мост „Адата" до Околовръстен пръстен на град Пловдив	15 000 000,00 лв	общински бюджет	2027 г.		%	намаляване на транзитния трафик - 10%	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		8	Въвеждане на мерки за ограничаване на достъпа на тежко-товарен трафик в централната градска част на Пловдив - нормативни и организационни	100 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.		%	намаляване на тежко товарния трафик в градската среда - 50 %	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
	Подобряване на капацитета за планиране на бъдещи и иновативни решения за градска логистика	9	Актуализация на местната нормативна база за регулиране достъпа на тежкотоварни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони			2024 г.	Подобрен капацитет и информационна основа за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. актуализирани/ новоприети нормативни документи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Икономически
		10	Изготвяне на карта с най-подходящите транспортни маршрути до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически	15 000,00 лв	общински бюджет	2026 г.		бр	бр. анализи/ инструменти - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив

2. Иновативни решения за гъвкава градска логистика			финанси								
		11	Разработване на дигитален близнак (digital twin) на градската логистика на Пловдив за планиране и тестване на иновативни решения за споделена, свързана и "зелена" логистика	150 000,00 лв.	Хоризонт Европа CEF	2027 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени дигитални инструменти - 1	Община Пловдив	Икономически оператори Университети
	Партньорства за споделена, свързана и климатично неутрална градска логистика	12	Разработване и пилотиране на местен механизъм за стимулиране на съвместни вериги за доставки на малки търговски обекти			2025 г.	Утвърдени добри практики за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. подкрепени проекти/ инициативи - 1	Община Пловдив	Икономически оператори Браншови
		13	Обособяване на места за временен престой и доставка в зони за платено паркиране	30 000,00 лв.		2025 г.		бр.	бр. икономически оператори с достъп до споделени решения за градска логистика -	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
3. Градската мобилност като част от индустрията на туристическите услуги и продукти	Транспортна достъпност на туристическите обекти	14	Подобряване на пешеходната достъпност до градски паркове, туристически зони и паметници на културно - историческото наследство: паркове комплекс "Хан Крум" в район Тракия, парк Номатево, Ботаническа градина, Гребна база, АИР Старинен Пловдив, Баня старинна и др.	5 780 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС финансови инструменти	> 2028 г.	Подобрена транспортна достъпност на градските зони, които генерират туристически интерес. Атрактивна и достъпна градска среда, подкрепяща алтернативни методи на придвижване	бр.	бр. културно - исторически и природни обекти с подобрен пешеходен достъп - 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		15	Обособяване на сезонни паркинги за организирани групови туристически пътувания	-		2026 г.		%	% от организираните туристически пътувания, които използват инфраструктурата за паркиране - 100%	Община Пловдив	ОП ПГ ОД на МВР
	Ефективно управление на туристическите пътувания	16	Разработване и въвеждане на интегрирани тарифни решения, които комбинират пътуване с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (city card)			2025 г.	Ефективни механизми за управление на трафика. Модел на градска мобилност в подкрепа на местната икономика	бр.	бр. разработени и въведени тарифи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на пътувания
		17	Интегриране на решения за временен престой с други туристи в зони с контрол на паркирането			2024 г.		бр.	бр. паркомати за временен престой 10	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив ОП ПГ
		18	Промоционални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти	50 000,00 лв.	Програми общински бюджет инвестиции на публични предприятия	2024 г.		бр.	бр. проведени инициативи/ кампании - 5	Община Пловдив	Общински съвет Оператори на обществен [illegible] културни институции
			ОБЩО СЦ 4	989 135 000,00 лв.							

Вид дейност, осъществяваща мнозина проекта/ дейности
Планирано финансиране
Стратегически за цялото проект

Източници на финансиране

Държавен бюджет
Програми съфинансирани от ЕС
ФМ на ЕИП
Хоризонт Европа
CEF
Interreg
приходи от контрол на паркиране
общински бюджет
публично - частни партньорства
финансови инструменти
частни инвестиции
инвестиции на публични предприятия

срокове за изпълнение

ежегодно
2023 г.
2024 г.
2025 г.
2026 г.
2027 г.
> 2028 г.

отговорни институции

Община Пловдив
ОД на МВР
ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД
Оператори на обществен транспорт
Икономически оператори
Браншови организации
НПО
Университети
Образователни институции
Общински съвет Пловдив
общини - партньори
МРРБ
МТ
Областна администрация - Пловдив
НКЖИ
БДЖ
Летище Пловдив
ОП ОКТ
ОП ПР
ЦГМ
културни институции
АПИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
ВЕЛИНОВЦИ

ФИНАНСОВ АНАЛИЗА НА
ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ
НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ

1. СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА

1.1. Макроикономически индикатори

Като страна член на Европейския съюз[1], социално-икономическата среда в България трябва да се сравнява с останалите страни и средните показатели за Европа.

Тенденциите са анализирани в период до средата на 2022 г., преди COVID-19 кризата и след това, включително влиянието на войната в Украйна, доколкото вече има отразени официални статистически данни за това.

Най-често срещаният показател за измерване на икономическата активност е брутния вътрешен продукт (БВП). В периода 2000 - 2020 г. годишният растеж на БВП в ЕС е доста променлив. Между 2001 и 2007 г. икономиката в ЕС нараства с годишен темп между 1 % и 3 %. От 2008 до 2013 г. икономиката в ЕС е силно засегната от финансовата криза, като БВП спада с повече от 4 % през 2009 г. и след това отново слабо намалява през 2012 година. Оттогава икономиката в ЕС постепенно се възстановява, като годишните темпове на растеж са около 2 % между 2014 и 2019 г. През 2020 г. се достига най-ниският ръст от -5,9%, а през 2021 г. започва възстановяването с ръст от 2,1%. Предварителните данни за 2022 г., средно за ЕС и Еврозоната не достигат планираното ниво от 4% на годишна база и отчита ръст едва от 2,7%

Графика 1 Динамика на БВП в ЕС[2]

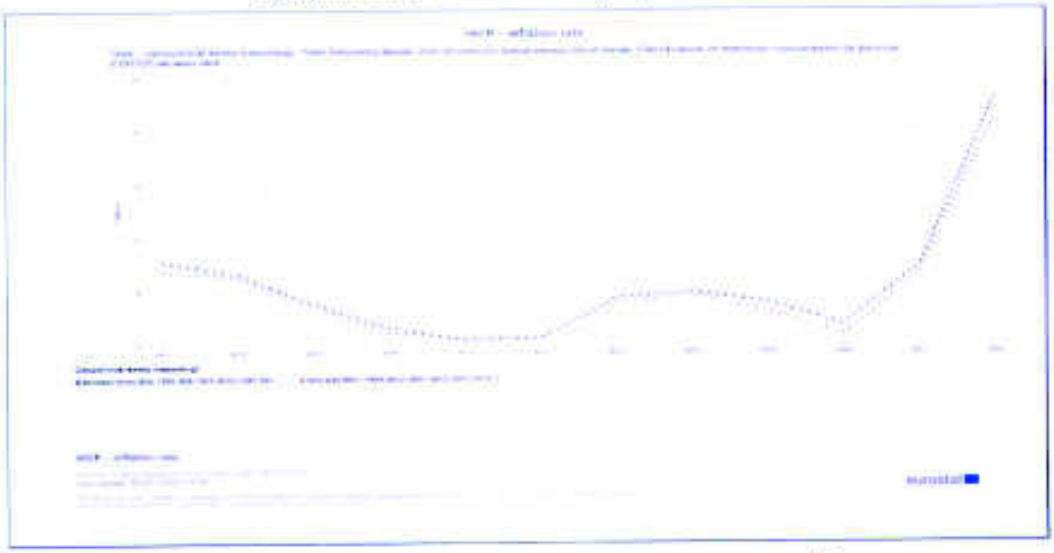
[1] https://nsi.bg/bg/content/806/България-и-европейския-съюз
[2] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00115/default/line?lang=en

Подобен модел се наблюдава като цяло за еврозоната и държавите - членки на ЕС. Въпреки това, не всички държави членки отчитат същите тенденции. Най-висок ръст на БВП през 2022 г. отчита Португалия (5,8%) и Ирландия (5,4%). Ръст под 2% е отчетен в Германия, Естония, Литва, Латвия и Финландия.

В ЕС инвестициите и потреблението следват същите три фази на развитие като БВП, като по-големи колебания се наблюдават при инвестициите. С възстановяването от финансовата криза, инвестициите и потреблението нарастват устойчиво между 2015 и 2022 г. - съответно с около 4,1 % и 2,4 % годишно.

Инфлацията в ЕС се измерва с Хармонизирания индекс на потребителските цени. Между 2001 и 2007 г. годишната инфлацията в ЕС е около 2 %. В периода 2008 - 2011 г. инфлацията регистрира по-силни колебания всяка година, докато постепенно се забавя от 3 % през 2011 г. на 0 % през 2015 г., преди да достигне 0.3 % през 2020 година и 5% към Декември 2021 г.

Графика 2 Динамика на инфлацията в ЕС[3]



Данните към края на 2022 г. показват, че в резултат на енергийната криза и ръста на горивата, заложеното ниво от 3,9% на годишна база е далеч по-високо в размер на 8,4% средно за ЕС. За България коригираната прогноза на ЕК[4] след предварителните резултати за 2022 г. е 14,7% на годишна база .

Този модел се наблюдава в голяма степен в еврозоната и в повечето държави членки. През 2022 г. най-висока инфлация се наблюдава в Литва (18.9 %), Естония (19.4 %), Латвия (17.2 %) и Чехия (14.8 %), а най-ниска - в Малта (4.4 %) и Франция (4.4 %).

Дългосрочните лихвени проценти могат да бъдат измерени чрез развитието на доходността от дългосрочните облигации. В ЕС лихвеният процент е 5.3 % в началото на хилядолетието, вариращ между 4 % и 5 % до 2011 година. Оттогава той постоянно намалява, за да достигне 1.1 % през 2016 г., след това се увеличава до 1.4 % през 2018 г. и отново намалява през 2019 г. до 0.7 %. За 2022 г. по решение на Европейската Централна банка, лихвите са повишени, като антиинфлационна мярка и достигат средни стойности от 2,25%, като най-високи са

[3] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00118/default/line?lang=en
[4] https://ec.europa.eu/eurostat/web/euro-indicators

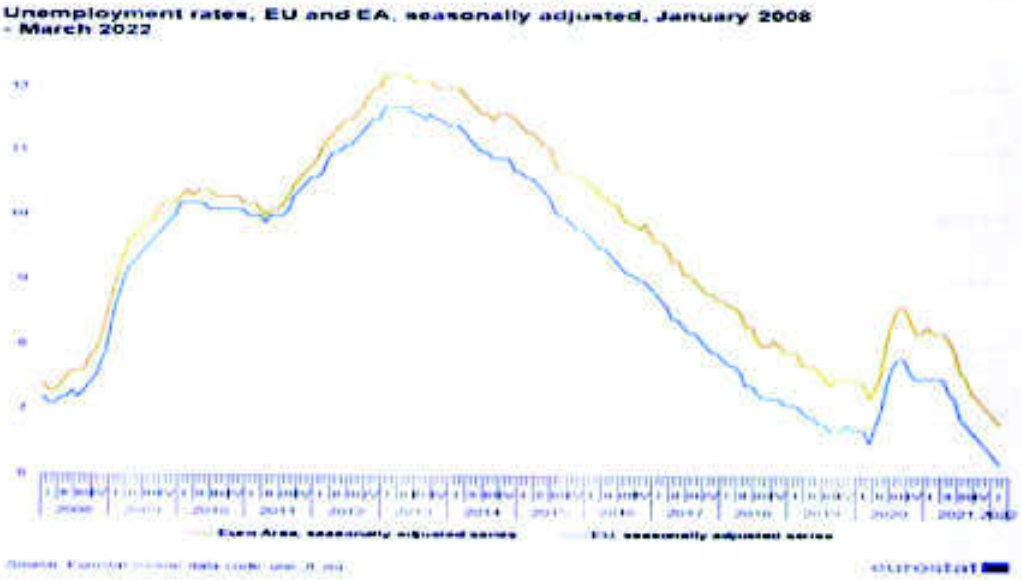
стойностите в Гърция от 3,94%, и Великобритания от 3,24%. Прогнозата на ЕЦБ е през 2023 г. тези стойности слабо да се повишат и да се достигнат средни стойности от 3,0%.

Що се отнася до обменните курсове, еврото отслабна през 2022 г. спрямо долара, но възстанови позиции в края на годината и приключи на стойности от 1,09 USD/EUR. Британският паунд възстанови част от загубените си позиции през 2021 г. и годината приключи на курс 0,877 GBP/EUR. Швейцарският франк запазва високата си стойност от 2021 г., въпреки слабото понижение през първото полугодие на 2022 г. и приключва годината със стойности от 0,99 CHF/EUR.

След като е относително стабилен - около 10 % между 2000 и 2005 г., коефициентът на безработица спада до 7.2 % през 2008 година. Оттогава равнището на безработицата в ЕС непрекъснато нараства, достигайки връх от 11.4 % през 2013 година. След възстановяването на икономиката безработицата намалява до 6.7 % през 2019 година. Подобна тенденция се наблюдава сред мъжете, жените и младежите, но при жените коефициентът е малко по-висок отколкото при мъжете, а нивото на безработица е приблизително двойно по-ниско при младите хора.

През последните години в еврозоната и всички държави - членки на ЕС до началото на 2020 г., безработицата намалява. Въпреки това все още съществуват големи различия между държавите членки. През 2022 г. коефициента на безработица е най-висок в Испания 14,8%. Гърция с 14,7%, Италия и Швеция с 9,5%. Най-ниски нива, под 5% има в Люксембург, Дания, Швейцария, Норвегия, Холандия и Словения.

Графика 3 Динамика на безработицата в ЕС[5]

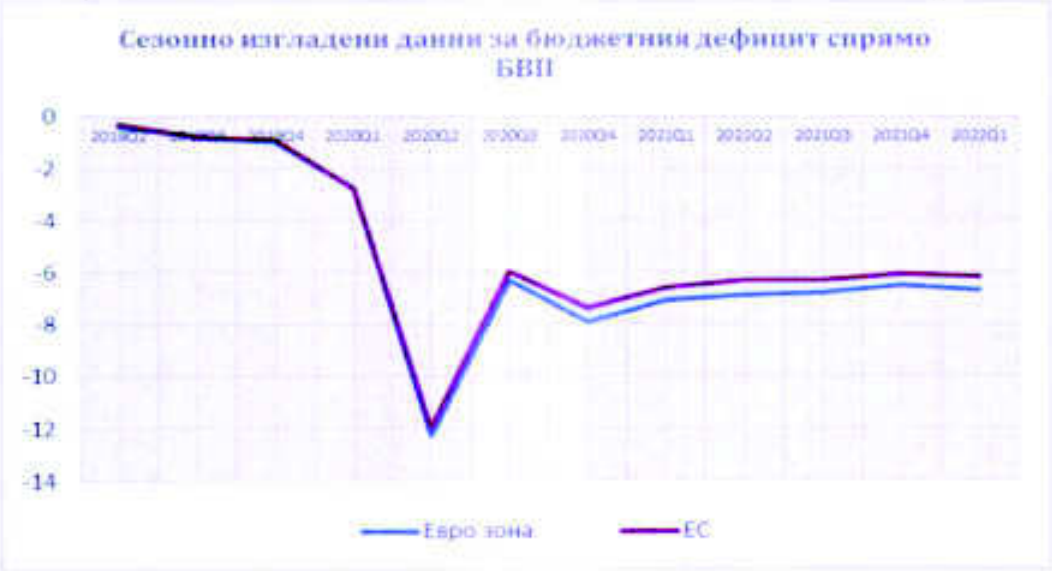


В периода на кризата от началото на 2020 г. има драстична промяна във водещите показатели на Европейската икономика. Основният показател, използван за сравнение е дефицита, отнесен към БВП[6].

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00203/default/line?lang=en

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/11563339/2-22102021-BP-EN.pdf/5adc2494-bacd-999c-1969-adeda427cdc5?t=1634897043682

Графика 4 Бюджетен дефицит отнесен към БВП на ниво ЕС и България



Видно от данните, в резултат на предприетите мерки за подпомагане на бизнеса, подкрепа на заетостта, данъчни облекчения и директни субсидии, ЕС обръща тенденцията от второто тримесечие на 2020 г., но има необходимост от поне няколко години за достигане на показателите от първото тримесечие на 2019 г. Това дава основание да бъде направено мотивирано допускане, че най-рано през 2025 г. основните макроикономически индикатори ще постигнат нивата си от преди кризата.

За характеристика на икономическата и социална среда в България са използвани водещи индикатори, свързани директно или индиректно с предмета на проекта.

Историческите данни за ръста на БВП[7] показват, че в годините България има изпреварващ ръст, спрямо средното ниво за ЕС, но в условията на COVID-19 кризата, той рязко намалява. Успешното овладяване на ръста на БВП в Европа се дължи на държави като Германия, Франция и Финландия, които имат по-нисък от средния, а Швеция има положителен ръст през 2020 г. от 2,7%.

Таблица 1 Исторически данни за БВП на ниво ЕС и България

Ръст на БВП	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022* г.
България	3,8	3,5	3,1	3,7	-4,8	4,6	3,3
ЕС	2	2,8	2,1	1,5	-5,9	2,1	2,4

*Източник: НСИ; *данните за 2022 г. са прогнозна към м.декември*

Анализът на обработените данни за динамиката на БВП е от публикациите на НСИ и показва, че брутният вътрешен продукт (БВП) на България е нараснал с 8,6% за периода 2020-2021 г. Това показват сезонно изгладените данни (преизчислени и допълнени) на Националния статистически институт (НСИ). Отчетеното повишение е най-голямото от последните 30 години. Последните данни за първото тримесечие на 2022 г. показват, че прогнозите за ръста на БВП от април 2022 г. вероятно са оптимистични.

[7] https://www.nsi.bg/bg/content/11474брутен-вътрешен-продукт-по-пазарни-цени

Други макро-икономически показатели[8], които дават информация за социално икономическата среда в България, са представени в следващата таблица:

Таблица 2 Исторически данни за основните макро-икономически индикатори в България

Макро показатели	2015 г	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Население в млн.	7,2	7,1	7,1	7	6,95	6,92	6,86	6,81
БВП на глава от населението (EUR)	6 384	6 846	7 419	8 012	8 680	8 845	9111	9786
Безработица (%)	8	6,7	5,7	4,7	5,9	5,0	4,8	5,0
Бюджетен дефицит (%)	0,7	0,3	1,6	1,7	2,1	-4,4	-1,8	2,9[9]
Публичен дълг (в % от БВП)	26	29,1	25,1	22,1	20	24,7	25,2	20.5
Годишна инфлация (%)	-0,1	-0,8	2,8	2,7	3,8	0,1	2,8	14,7
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Външно търговски баланс	-2,6	-1	-0,8	-1,9	-3,3	0,90	-0.72	-2.0
Внос (млрд EUR)	21,9	23,1	27	27,1	29,9	33,03	36,37	24,8
Износ (млрд EUR)	24,5	24,1	27,7	29,6	33,2	33,93	35,65	22,8

Източник: НСИ, БНБ, МФ данните за 2022 г. са предварителни

Предварителните данни от третото тримесечие на 2022 г. показват, че има ръст на инфлацията към края на м.октомври от 14.1%, която се очаква да достигне нива от 14.7 % към края на годината, след обработка на предварителните данни.

Безработицата се очаква да спадне спрямо стойността си от края на 2021 г. от 5,3%. Към края на третото тримесечие на 2022 г. е отчетена стойност от 4.1% и към края на 2022 г. се очаква да достигне 5,0%. БВП на глава от населението има надвишаващи стойности за третото тримесечие на 2022 г., спрямо 2021 г. и към края на годината се очаква ръст от 4.8% по съпоставими цени.

Направените допускания за дългосрочната прогноза на макро индикаторите е следната:

- Средствата, планирани по НПВУ се усвоят напълно за периода в плана, което дава подсилващ ръст на икономиката и социалната среда в България;
- COVID-19 кризата е овладяна до края на 2022 г. и вече не оказва съществено влияние върху развитието на икономиката;
- Войната в Украйна приключва до средата на 2023 г. или няма да оказва такова голямо влияние върху цената на енергийните ресурси, както в периода юни 2021- края на 2022 г.;

[8] https://www.bnb.bg/bnbweb/groups/public/documents/bnb_download/s_macro_indicators_a1_pdf_bg.pdf
[9] https://www.minfin.bg/bg/news/12066

- За периода до края на прогнозата от 25 години не са налице рискови фактори, които могат да доведат до рязка промяна на основните индикатори.

На база анализа и направените допускания, прогнозите за основните макро индикатори са както следва:

Таблица 3 Прогнози за основните макро-икономически индикатори в България

Индикатори	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2030 г.	2040 г.	2050 г.
Ръст на БВП	4,8	2,8	3,6	3,4	2,8	2,8	2,8
Инфлация	14,7	5,1	2,7	2,3	1,8	1,8	1,8
Безработица	5,0	4,8	4,4	4,2	3,3	3,3	3,3
Население	6 805 117	6 818 286	6 777 000	6 735 715	6 527 464	6 135 500	5 791 137

Тази дългосрочна прогноза е използвана при определяне на ползите и разходите в изготвянето на Анализа разходи-ползи.

2. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

2.1. Методология за определяне на финансовите индикатори

За изготвянето на Финансовите анализи през Програмен период 2021-2027 г. остава основен ръководен документ *Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. EC. Directorate-General for Regional and Urban policy, December 2014.*

Новите моменти са изложени в *DG REGIO CBA Economic Appraisal Vademecum (EAV)2021*[10], който допълва и актуализира някои основни моменти, на база анализ от програмен период 2014-2020 г.

В случая от препоръките във Vademecum са използвани следните:

- Основните принципи, залегнали в *РЕГЛАМЕНТ (ЕС, ЕВРАТОМ) 2018/1046 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза,* за изменение на регламенти (ЕС) № 1296/2013, (ЕС) № 1301/2013, (ЕС) № 1303/2013, (ЕС) № 1304/2013, (ЕС) № 1309/2013, (ЕС) № 1316/2013, (ЕС) № 223/2014 и (ЕС) № 283/2014 и на Решение № 541/2014/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС, ЕВРАТОМ) № 966/2012;

[10] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/guides/2021/economic-apprafsal-vademecum-2021-2027-general-principles-and-sector-applications

- Няма препоръчана Финансова дисконтова норма, затова е запазена предишната препоръка в Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects за 4% и защото няма изготвено Национално или секторно проучване, което да обоснове използването на друга Финансова дисконтова норма;
- Остатъчната стойност се определя по метода на амортизационната стойност, а не по Методът на нетната настояща стойност на паричните потоци в оставащите години от жизнения цикъл на проекта, както беше за периода 2014-2020 г., препоръчан като подход във *Vademecum*.

2.2.Основни допускания за финансовия анализ

Преди да се направят основните допускания, са дефинирани двата сценария за прилагането на инкременталния подход, както следва:

Сценарият Без План (БП) е сценарият, при който не се предвиждат нови инвестиции и се запазва състоянието на транспортната инфраструктура и подвижния състав на обществения градски транспорт такова, каквото е в момента. При този сценарий приходите ще нарастват с 2% на годишна база до 2028 г., след което ще останат постоянни. В същото време разходите за поддържане и разходите за експлоатация ще нарастват с 3% на годишна база до 2028 г., след което ще останат постоянни до края на периода на прогнозата.

Сценарият С План (СП) е сценарият, при който се реализират всички предвидени мерки в Плана за устойчива градска мобилност. При този сценарий приходите ще нарастват с 3% на годишна база до 2028 г., след което ще останат постоянни. В същото време разходите за поддържане и разходите за експлоатация ще нарастват с 2% на годишна база до 2028 г., след което ще останат постоянни до края на периода на прогнозата.

Базова година за разчетите при финансовия анализ е 2022 г.

Прогнозният период е определен на 11 г., колкото е периодът на действие на плана – от 2022 г. до 2032 г. Разглежданият период на анализа включва инвестиционна и експлоатационна фаза на Плана. Инвестиционната фаза обхваща периода 2023 – 2028 г. Началната година на експлоатационната фаза на Плана е 2023 г., като за отделните проекти тя е различна предвид продължителния инвестиционен период.

За финансовия анализ е приложена **дисконтова норма 4%**[11] в съответствие с указанията на Guide to CBA of Investments project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014, Annex I. The Financial discount rate. В изчисленията за финансовия анализ са използвани постоянни цени.

Всички цени са представени в лева.

[11] Guide to CBA of Investments project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014, Annex I. The financial discount rate.

2.3. Инвестиционни разходи

При определяне на пълните инвестиционни разходи са направени следните допускания:

- Групирани са по Специфични цели;
- Разделени са на 2 категории – Анализи, проучвания и др. и Инвестиции в активи;
- Разделени са по източници на финансиране - Европейско финансиране, Общински бюджет, Други източници на финансиране;
- Инвестиционните разходи са разпределени по години на база очаквания срок за реализация на отделните мерки.

Резултатите за пълните инвестиционни разходи са показани в следващата таблица, като са разделени по съгласно допусканията по-горе. Подробна разбивка по години е налична в приложения екселски файл на азанализа.

Таблица 4 Инвестиционни разходи в лева

	Инвестиционни разходи, в лева		
	Източник на финансиране	**Тип разход**	**Общо**
Мерки по специфична цел 1	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	45 000
		Инвестиции в активи	408 503 506
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	570 000
		Инвестиции в активи	7 850 000
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	800 000
Мерки по специфична цел 2	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	5 500 000
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	415 000
		Инвестиции в активи	40 410 000
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	0
Мерки по специфична цел 3	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	302 398 000
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	815 000
		Инвестиции в активи	44 231 519
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	27 500 000
Мерки по специфична цел 4	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	5 930 000
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	85 000
		Инвестиции в активи	58 120 000
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	325 000 000

Общо по източници на финансиране	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	45 000
		Инвестиции в активи	722 331 506
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	1 885 000
		Инвестиции в активи	150 611 519
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0
		Инвестиции в активи	353 300 000
Общо по тип разход		Анализи, проучвания	1 930 000
		Инвестиции в активи	1 226 243 025
ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ			**1 228 173 025**

2.4. Остатъчна стойност на активите

За определяне нетната стойност на приходите в разчетите за финансовия анализ е необходимо да се определи размерът на остатъчната стойност на активите или величината на инвестициите, която остава за ползване при Бенефициента след периода на прогнозата, за която е направен Финансовия анализ. Използван е Методът на амортизационната стойност, при която неамортизираните активи, след периода на прогнозата, в зависимост от местното законодателство или приета практика за икономическия живот на активите, остават за използване и продължават да носят ползи за Бенефициента. За изчисление на амортизационните отчисления е използвана амортизационна норма в размер на 10%, приложима за активи категория III (транспортни средства, без автомобили, покритие на пътища и на самолетни писти), съгласно Закона за корпоративното подоходно облагане.

Както вече беше споменато, периодът на прогнозата е 11 години, като от тях 10 години реално обхващат инвестиционната и експлоатационната фаза. Ре-инвестиции няма да се правят, защото икономическия живот на активите е по-дълъг от периода на прогнозата. Получената остатъчна стойност за проекта е представена в следващата таблица:

Таблица 5 Остатъчна стойност в лева

Наименование на показателя	Недисконтирана стойност	Дисконтирана стойност
Остатъчна стойност	660 750 060	446 379 065

2.5. Приходи и разходи за експлоатация и поддръжка

За определяне на разходите за експлоатация и поддръжка са използвани исторически данни от ОПР на Община Пловдив и допускания за техния размер при разглежданите варианти СП и БП.

Анализирани са исторически данни от ОПР на Община Пловдив за 5 години – от 2017 г. до 2021 г., като данните са окрупнени по групи – Приходи, Разходи, Трансфери, Резултат от финансови операции, Преоценки. В следващите две таблици са представени абсолютната стойност на тези данни в хил. лева, процентното им изменени спрямо предходната година и средно годишното им изменение за последните 4 години.

Таблица 6 Исторически данни от ОПР в лева

	Исторически данни, в хил. лева				
	2017	2018	2019	2020	2021
Приходи	135 047	145 390	148 487	144 502	173 781
Разходи	297 710	343 358	359 839	360 680	430 120
Трансфери	141 469	156 088	165 636	241 472	240 202
Резултат от ФО	-25	-54	-15	-4	-7
Преоценки	3 551	10 733	32 300	29 472	79 645

Таблица 7 Изменение спрямо предходната година

	Изменение спрямо предходната година, в %				Средно годишно изменение за 4 г.
	2018	2019	2020	2021	
Приходи	7,66%	2,13%	-2,68%	20,26%	6,84%
Разходи	15,33%	4,80%	0,23%	19,25%	9,90%
Трансфери	10,33%	6,12%	45,78%	-0,53%	15,43%
Резултат от ФО	116,00%	-72,22%	-73,33%	75,00%	11,36%
Преоценки	202,25%	200,94%	-8,76%	170,24%	141,17%

При прогнозирането на входящите и изходящите парични потоци при двата варианта – СП и БП са взети предвид единствено приходите и разходите, тъй като останалите категории са тяхна функция.

И при двата варианта за 2022 г. е направено допускането, че приходите и разходите ще нарастнат с изчисления средно годишен процент на изменение за последните 4 г. съответно за приходите 6,84% и за разходите 9,90%. От 2023 г. е прието, че при варианта БП приходите ще нарастват с 2% средногодишно до 2028г., след което ще останат постоянни до края на референтния период, а разходите ще нарастват с 3% средногодишно до 2028г. и след товаа също ще останат постоянни до края на референтния период. При вариант СП е прието, че приходите ще нарастват с 3% средногодишно до 2028г., след което ще останат постоянни до края на референтния период, а разходите ще нарастват с 2% средногодишно до 2028г. и след товаа също ще останат постоянни до края на референтния период.

Подробна разбивка на прогнозите при двата варианта и изчислените инкрементални приходи и разходи е налична в приложения екселски файл на финансовия анализ.

2.6. Определяне на Финансовите индикатори

Финансовите индикатори, които се определят във Финансовия анализ са Финансова нетна стойност на инвестициите (ФННС/И) и капитала (ФННС/К) и Финансовата вътрешна норма на възвращаемост на инвестициите (ФВНВ/И) и капитала (ФВНВ/К).

При определяне на ФННС/И и ФВНВ/И в паричните потоци са включени:

- Инвестиционните разходи, без ДДС;

- Инкременталните приходи и разходи за експлоатация и поддръжка за периода на прогнозата;

- Остатъчната стойност на активите, предмет на инвестицията, в края на отчетния период.

При определяне на ФННС/К и ФВНВ/К в паричните потоци са включени:

- Инвестиционните разходи, които се финансират със средства различни от европейско финансиране;

- Инкременталните приходи и разходи за експлоатация и поддръжка за периода на прогнозата;

- Остатъчната стойност на активите, предмет на инвестицията, в края на отчетния период.

Реазултатите от изчисленията са показани в следващите таблици:

Таблица 4 Показатели за рентабилност на инвестицията

ФННС (И)	**-296 567 031**
ФВНВ (И)	**-5,37%**

Таблица 5 Показатели за рентабилност на капитала

ФННС (К)	**520 810 679**
ФВНВ (К)	**16,21%**

Подробни разчети за изчисленията са показани в приложения екселски файл на финансовия анализ.

На база така получените резултати от ФА могат да се направят следните изводи:

- Планът има нужда от безвъзмездно финансиране, защото резултатите от Финансовия анализ показват, че ФННС(И) < 0, а ФВНВ(И) < 4%, която е използваната финансова дисконтова норма.
- Планът е ефективен по отношение на капитала, като ползите превишават разходите за инвестиции и разходи за експлоатция и поддръжка, като това се доказва със стойностите на ФННС(СК) > 0, а ФВНВ(К) > 4%.

	Източник на финансиране	Тип разход	Инвестиционни разходи, в лева										
			Общо	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Мерки по специфична цел 1	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	45 000			45 000							
		Инвестиции в активи	408 503 506			9 100 000	3 070 000	15 360 000	380 973 506				
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	570 000	22 500	337 500	52 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
		Инвестиции в активи	7 850 000		5 400 000		150 000	2 300 000					
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	800 000			800 000							
Мерки по специфична цел 2	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	5 500 000			5 500 000							
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	415 000		50 000		40 000		325 000				
		Инвестиции в активи	40 410 000	26 000	26 000	10 896 000	6 156 000	1 856 000	14 446 000	6 926 000	26 000	26 000	26 000
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	0										
Мерки по специфична цел 3	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	302 398 000		24 199 000	24 199 000	6 000 000	6 000 000	242 000 000				
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	815 000	92 000	107 000	217 000	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000
		Инвестиции в активи	44 231 519	40 000	13 306 760	21 904 760		8 880 000	100 000				
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	27 500 000						27 500 000				
Мерки по специфична цел 4	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	5 930 000					150 000	5 780 000				
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	85 000		65 000	20 000							
		Инвестиции в активи	58 120 000		100 000	20 000	29 000 000	29 000 000					
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0										
		Инвестиции в активи	325 000 000		65 000 000	65 000 000	65 000 000	65 000 000	65 000 000				
Общо по източници на финансиране	Европейско финансиране	Анализи, проучвания	45 000	0	0	45 000	0	0	0	0	0	0	0
		Инвестиции в активи	722 331 506	0	24 199 000	38 799 000	9 070 000	21 510 000	628 753 506	0	0	0	0
	Общински бюджет	Анализи, проучвания	1 885 000	114 500	559 500	289 500	119 500	79 500	404 500	79 500	79 500	79 500	79 500
		Инвестиции в активи	150 611 519	66 000	18 832 760	32 820 760	35 306 000	42 036 000	14 546 000	6 926 000	26 000	26 000	26 000
	Други източници на финансиране	Анализи, проучвания	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Инвестиции в активи	353 300 000	0	65 000 000	65 800 000	65 000 000	65 000 000	92 500 000	0	0	0	0
Общо по тип разход		Анализи, проучвания	1 930 000	114 500	559 500	334 500	119 500	79 500	404 500	79 500	79 500	79 500	79 500
		Инвестиции в активи	1 226 243 025	66 000	108 031 760	137 419 760	109 376 000	128 546 000	735 799 506	6 926 000	26 000	26 000	26 000
ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ			**1 228 173 025**	**180 500**	**108 591 260**	**137 754 260**	**109 495 500**	**128 625 500**	**736 204 006**	**7 005 500**	**105 500**	**105 500**	**105 500**

Амортизационни отчисления и остатъчна стойност, в лева											
Амортизационна норма	10,00%	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Стойност на активите		66 000	108 091 160	234 701 803	320 607 623	417 092 860	1 111 183 080	1 006 990 772	906 317 695	815 711 926	734 166 733
Амортизационни отчисления		6 600	10 809 116	23 470 180	32 060 762	41 709 286	111 118 308	100 699 077	90 631 770	81 571 193	73 416 673
Остатъчна стойност на активите		59 400	97 282 044	211 231 623	288 546 860	375 383 574	1 000 064 772	906 291 695	815 685 926	734 140 733	660 750 060

	Исторически данни, в хил. лева					Изменение спрямо предходната година, в %				Средно годишно изменение за 4 г.
	2017	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021	
Приходи	135 047	145 390	148 487	144 502	173 781	7,66%	2,13%	-2,68%	20,26%	6,84%
Разходи	297 710	343 358	359 839	360 680	430 120	15,33%	4,80%	0,23%	19,25%	9,90%
Трансфери	141 469	156 088	165 636	241 472	240 202	10,33%	6,12%	45,78%	-0,53%	15,43%
Резултат от ФО	-25	-54	-15	-4	-7	116,00%	-72,22%	-73,33%	75,00%	11,36%
Превоценки	3 551	10 733	32 300	29 472	79 645	202,25%	200,94%	-8,76%	170,24%	141,17%

	Прогнозни приходи и разходи без реализация на плана, в лева										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Приходи	185 670 755	189 384 170	193 171 853	197 035 290	200 975 996	204 995 516	209 095 426	209 095 426	209 095 426	209 095 426	209 095 426
Разходи	472 722 555	486 904 232	501 511 359	516 556 699	532 053 400	548 015 002	564 455 453	564 455 453	564 455 453	564 455 453	564 455 453

	Прогнозни приходи и разходи с реализация на плана, в лева										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Приходи	185 670 755	191 240 877	196 978 104	202 887 447	208 974 070	215 243 292	221 700 591	221 700 591	221 700 591	221 700 591	221 700 591
Разходи	472 722 555	482 177 006	491 820 546	501 656 957	511 690 096	521 923 898	532 362 376	532 362 376	532 362 376	532 362 376	532 362 376

	Инкрементални приходи и разходи, в лева										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Приходи	0	1 856 708	3 806 250	5 852 157	7 998 074	10 247 776	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165
Разходи	0	-4 727 226	-9 690 812	-14 899 742	-20 363 304	-26 091 104	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076

	Парични потоци за изчисляване на ФНПС и ФНПВ на инвестицията, в лева										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Инвестиционни разходи	0	180 500	108 591 260	137 754 260	109 495 500	128 625 500	736 204 006	7 005 500	105 500	105 500	105 500
Оперативни разходи	0	-4 727 226	-9 690 812	-14 899 742	-20 363 304	-26 091 104	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076
Всичко разходи	0	-4 546 726	98 900 447	122 854 517	89 132 196	102 534 396	704 110 930	-25 087 576	-31 987 576	-31 987 576	-31 987 576
Общо оперативни приходи	0	1 856 708	3 806 250	5 852 157	7 998 074	10 247 776	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165
Остатъчна стойност											660 750 060
Всичко приходи	0	1 856 708	3 806 250	5 852 157	7 998 074	10 247 776	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165	673 355 225

Нетен паричен поток	0	6 403 433	-95 094 197	-117 002 361	-81 134 122	-92 286 620	-691 505 765	37 692 741	44 592 741	44 592 741	705 342 801

Дисконтова норма	4,00%

ФНПС (И)	-296 567 031
ФВНВ (И)	-5,37%

	Парични потоци за изчисляване на ФНПС и ФНПВ на собствения капитал, в лева										
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Инвестиционни разходи	0	180 500	84 392 260	98 910 260	100 425 500	107 115 500	107 450 500	7 005 500	105 500	105 500	105 500
Оперативни разходи	0	-4 727 226	-9 690 812	-14 899 742	-20 363 304	-26 091 104	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076	-32 093 076
Всичко разходи	0	-4 546 726	74 701 447	84 010 517	80 062 196	81 024 396	75 357 424	-25 087 576	-31 987 576	-31 987 576	-31 987 576
Общо оперативни приходи	0	1 856 708	3 806 250	5 852 157	7 998 074	10 247 776	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165
Остатъчна стойност											660 750 060
Всичко приходи	0	1 856 708	3 806 250	5 852 157	7 998 074	10 247 776	12 605 165	12 605 165	12 605 165	12 605 165	673 355 225

Нетен паричен поток	0	6 403 433	-70 895 197	-78 158 361	-72 064 122	-70 776 620	-62 752 259	37 692 741	44 592 741	44 592 741	705 342 801

Дисконтова норма	4,00%

ФНПС (К)	520 810 679
ФВНВ (К)	16,21%

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Мултикритериен анализ (МКА)

Конвенционалният подход, използван за приоритизиране на проекти, обикновено се фокусира върху количествена оценка на финансовите и икономическите аспекти на инвестициите.

Мултикритерийният анализ (МКА) се използва като средство за предварителна оценка, най-вече защото в началото ефектите (разходи и ползи) е трудно за определяне. Друга причина за прилагането на МКА е фактът, че той позволява бързо, лесно и ефективно предварително определяне на приоритети, особено с различни (хетерогенни) или несъизмерими индекси или елементи и, повече от всеки друг вид анализ, прави възможно постигането на компромис между различните елементи, които са важни за процеса на вземане на решения.

Основната характеристика на МКА е акцентът върху оценката за вземане на решения, предвид поставените цели, като оценката е направена въз основа на значимостта на различните критерии и тяхната относителна важност, според приноса на всеки от вариантите.

МКА има следните недостатъци:

- в зависимост от избраните критерии и разпределението на тяхната тежест, може да се получат уязвими и атакуеми резултати, или пък относително малки разлики да доведат до големи различия в крайната оценка;
- липсва механизъм, който да отчита надеждно промяната и въздействието на отделните оценъчни компоненти във времето през целия проектен хоризонт;
- значително ограничена е съизмеримостта, т.е. показателите и резултатите, получени при прилагането на МКА за конкретния проект, трудно биха могли да бъдат сравнявани и/или използвани при друг подобен.

Предвид цитираните вече недостатъци, за да се получи максимално добро приложение на МКА, сме се стремили да постигнем следното:

- критериите да се дефинират ясно, прозрачно и да се подчинят на целите;
- показателите да бъдат относително просто измерими и по възможност съотносими;
- при възможност, да се предвидят показатели, отчитащи изменения във времето;
- да се избягват прекалено общи показатели с приблизително еднакво значение и/или тежест, както и такива с минимално въздействие или значение;
- да се избягват показатели, които биха се оценили трудно или ненадеждно;

- да се избягва комбинирането на оценки от цифров и символен тип.

МКА има много предимства пред един неформален първоначален избор, който не е подкрепен от анализ:

- МКА е отворен, прозрачен и ясен;
- изборът на цели, критерии и на взетите решения е важен и все пак се изключва използването на неприложими променливи;
- резултатите, получени при използването на цифрови скали и тегла, също са ясни и могат да се използват в съответствие с приетите прозрачни правила;
- оценката на въздействие и изпълнение може да осигури важно средство за комуникация, в рамките на вземането на решения от различните органи, а понякога и по-късно, между органите и обществеността;
- независимият одит и анализ на резултатите, дава възможност за използването им като източник за формиране на избора.

Отделните оценъчни критерии са формулирани при съблюдаване на горецитираните указания и следните условия:

- приложимост и относимост към разглежданата проблематика;
- яснота и простота на интерпретиране;
- ориентираност към специфичните цели на проекта;
- достатъчна степен на детайлност и измеримост;
- възможност за оценка на директното и индиректното въздействие;
- дефиниране на критериите по начин, чрез който да се гарантира устойчивост и интегрираност за всеки един от резултатите.

Нашето предложение е да се извърши МКА и приоритизиране на проектите, включени в предварителното дефинираните следни специфични цели на проекта:

- СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град);
- СЦ 2: Капацитет за управление на мобилността (интелигентен град);
- СЦ 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (безопасен и достъпен град);
- СЦ 4: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив (достъпен град).

Следвайки всичко изложено до тук предлагаме да се използват следните критерии:

- мобилност;
- инфраструктура;
- екология;
- икономика;
- институционална среда.

За всеки отделен критерий са формулирани индикатори, както следва:

К1 „мобилност“ с индикатори, както следва:

- надеждност – спазване на разписанието и използване на нов и по-надежден подвижен състав при предоставяне на обществен транспорт;
- обслужване – по-висока средна съобщителна скорост, увеличена честота, по-добър комфорт на пътуване, по-голям брой обслужени и доволни от услугата обществен транспорт пътници;
- достъпност – повече автобусни спирки и линии, които дават възможност за използване на обществен транспорт от най-бедните групи потребители, както и тези в неравностойно положение, достъп до споделени форми на транспорт;
- интегрираност – на колкото се може повече форми на градската мобилност – МГОТ, ЖП, регионални и междуградски превози, велосипедно и пешеходно движение, паркиране;
- безопасност – намаляване на аварийността и на убитите и ранените в резултат на ПТП.
- информираност – увеличаване на информираността на населението относно предлаганите мобилни услуги – разписания, маршрути, свързаност и споделеност на различните видове транспорт.

К2 „инфраструктура“ с индикатори, както следва:

- немоторизиран транспорт – изграждане на нова, модернизиране, и възстановяване инфраструктурата на немоторизирания транспорт;
- обществен транспорт - изграждане на нова, модернизиране, и възстановяване инфраструктурата на обществения транспорт;
- управление – подобряване на управлението на транспортната инфраструктура, включително с помощта на интелигентни транспортни и информационни системи.

К3 „екология“ с индикатори, както следва:

- замърсявания – намаляване на вредните емисии, шума, вибрациите, увеличаване на зелените системи и минимизиране на влиянието върху глобалното затопляне;
- контрол и управление – контрол на нивата на замърсяване и въвеждане на ефективни мерки за управление и намаляване на ефектите от замърсяването;

- екосъобразност и енергоспестяване – намаляване на енергийните разходи и използване на шадящи околната среда енергийни източници, увеличаване дела на екологично чистия транспорт – електрически, велосипеден и пешеходен;

К4 „икономика" с индикатори, както следва:

- удовлетвореност – удовлетвореност на бизнеса от ползването на мобилните услуги;
- възможности за развитие – осигуряване на възможности за устойчиво развитие на бизнеса и индустрията посредством различните мобилни услуги;
- достъпност – осигуряване на достъп до работните места и намаляване на отношението цена на пътуване/среден приход на глава от населението.

К5 „институционална среда" с индикатори, както следва:

- управление – подобряване управлението на мобилността, посредством промяна в организационната структура, начина на финансиране или въвеждане на информационни системи;
- комуникации – по-добра комуникация с потребителите на мобилни услуги, операторите и всички други заинтересовани страни;
- нормативна рамка – актуализиране на нормативната база и създаване на адекватна регулаторна рамка;
- капацитет – повишаване на уменията и административния капацитет на структурите, и служителите, управляващи МГОТ и мобилността.

Така дефинираните 5 критерия и 20 индикатора за оценка формират мултикритерийната рамка за първоначален избор и приоритизиране на проектите.

Предварителната оценка се извършва, като:

- се оценява възможността за положително, директно или индиректно въздействие на всеки проект по отношение на всеки индикатор;
- отделните проекти се приоритизират посредством крайна оценка, получена като сума от оценяването по отделните 20 индикатора.

С оглед на минимизиране на затрудненията при оценката, сме възприели МКА да се извърши изцяло цифрово, като за отделните тегла и значимости не се допуска използването на символни оценки като „+", „-" и др. По този начин се гарантира, че от една страна индикаторите са относително просто измерими и разбираеми, а от друга страна са еднозначни.

Нормално при изпълнението на МКА обикновено се използва числов анализ в две стъпки – класиране по точки и претегляне:

Очакваните последици от изпълнението на всеки проект, се илюстрират посредством скала на цифрова оценка, показваща силата на предпочитание при всеки критерий. По-предпочитаните проекти са с по-висок резултат по скалата, а по-малко предпочитаните варианти по-нисък. Възприетата практика е да бъдат използвани скали от 0 до 100, където 0 означава действително или хипотетично малко предпочитан проект, а 100 се свързва с реално и хипотетично най-предпочитания проект.

За всеки критерий и индикатор са формирани и тегловни коефициенти, които определят относителното изменение между двете крайности по вече избраната скала.

При създаването на последователната цифрова скала за оценка на критериите, сме приложили принципа на гарантиране на една и съща посока във всички случаи, така че (нормалното) по-добро ниво на изпълнение да води до по-високи стойности.

В конкретния случай, поради относително малкия брой критерии и индикатори от една страна, и яснотата при оценката на въздействието от друга страна, предлагаме използването на числова скала за оценка от 0 до 10, където:

- стойност **0** означава действително или хипотетично най-малко предпочитан проект;
- стойност **10** е равносилно на реално и хипотетично най-предпочитан проект.

Следващата стъпка е присвояване на тежести за всеки един от критериите, които отразяват относителното значение на избора.

При избора на тегловните коефициенти сме се ръководили от общите принципи и рамка при разработването на планове за устойчива градска мобилност.

Най-голяма тежест (30%) е дадена на мобилността. Като следващ по важност приоритет (28%) напълно естествено е възприето въздействието върху околната среда, в смисъл на ограничаване на вредните емисии и шума, повишаване на енергоспестяването и стимулирането на екологично чист транспорт. Следваща по важност (17%) е инфраструктурата. Останалите теглови коефициенти са разпределени пропорционално в съответствие с приноса на отделните индикатори за реализиране на специфичните цели на проекта.

Подбраните тегловни коефициенти са показани в следващата таблица.

Таблица XX. Тежести на критериите и индикаторите

Критерий	Индикатор	Тежест
мобилност	надеждност	5
	обслужване	6
	достъпност	4
	управление	4
	интегрираност и градска среда	5
	безопасност	6
	информираност	2
инфраструктура	немоторизиран транспорт	8
	обществен транспорт	6
	управление	3
екология	замърсявания	12
	контрол и управление	8
	екосъобразност и енергоспестяване	8
икономика	удовлетвореност	5
	възможности за развитие	4
	достъпност	4
институционална среда	управление	3
	комуникации	2
	нормативна рамка	2
	капацитет	3
обща оценка		**100**

Трябва да бъде пояснено, че процедурата, свързана с присвояване на тежести на отделните критерии, се използва единствено за да бъде направено сравнение и приоритизиране на проектите, без да се оценява в абсолютна стойност всяка отделна характеристика (например на околната среда). Именно тегловните коефициенти позволяват МКА да бъде по-обективен и насочен към създаването на максимално реалистична предварителна приоритизация.

МКА се характеризира с компенсаторен механизъм, при който най-ниската оценка по един показател, може да се компенсира от високия резултат по друг. Най-разпространеният начин за съчетаване на резултатите получени при отделните критерии, използван и в конкретния случай, е средно-претеглена линейна зависимост на стойността на точките, което означава, че е прието силата на предпочитане по отношение на отделните варианти да е независима от правената оценка. На практика резултатът се получава посредством умножение на стойността и тегловния коефициент за всеки критерий, след което се извършва общото подреждане по големина.

Използването на този тип модел гарантира осигуряване на стабилно и ефективно подпомагане на вземащите решения в различни обстоятелства.

Така предварителното оценяване се извършва като:

- всеки проект се оценява точково от 0 до 10 по отношение на изпълнението, въздействието и съответствието му на всеки показател;
- тежестта на съответния показател и получените за него точки се умножават и произведението се сумира с произведенията за останалите показатели;
- крайната оценка за проекта се получава като най-високата междинна сума се приеме със стойност 100, а резултатите за останалите проекти се преизчислят пропорционално.

Важно е да се отбележи, че именно заради това, че МКА има известни недостатъци и определено е по-неточен от Анализа „Ползи-Разходи", в конкретния случай се използва като допълващ, а не основен инструмент за приоритизиране в ранната фаза на плана. МКА не предлага пълна обективност и само подпомага процеса на вземането на решения в началния етап, когато ползите трудно могат да бъдат монетаризирани и респективно съотношението ползи/разходи не може да играе ролята на критерий или индикатор. Като по-ефективен, надежден и точен метод за оценка на алтернативите в следващия етап се използва Анализ „Разходи-Ползи" (АРП).

Обхватът на МКА е достатъчно широк, за да обхване основните изисквания като цяло, но винаги впоследствие има допълнителни стратегически или прагматични въпроси, с които трябва да се съобразят тези, които вземат окончателните решения.

Таблица XX. Резултати от МКА по СЦІ

Критерий	Индикатор	Тежест	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23		24		25		26		27		28		29		30		31		32	
мобилност	надеждност	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	2	10	3	15	3	15	2	10	2	10	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	50	0	0	5	25	6	30	7	35	6	30	7	35	6	25	9	45	10	50
	обслужване	6	5	30	3	18	7	42	6	36	8	48	6	36	0	0	0	0	6	36	4	24	7	42	5	30	6	36	3	18	2	12	6	36	0	0	0	0	2	12	0	0	0	0	0	0	5	30	10	60	2	12	8	48	8	48	9	54	6	36	8	48	6	36
	достъпност	4	5	20	6	24	7	28	4	16	3	12	5	20	0	0	0	0	7	28	6	24	8	32	5	20	8	32	7	28	6	24	6	24	5	20	8	32	2	8	2	8	0	0	0	0	10	40	3	12	8	32	8	32	8	32	7	28	10	40	8	32	7	28	3	12
	управление	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12	3	12	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	7	28	3	12	5	20	2	8	2	8	0	0	0	0	6	24	2	8	4	16	5	20	5	20	4	16	9	36	7	28	10	40	4	16
	интегрираност и градска среда	5	8	40	7	35	8	40	7	35	7	35	8	40	0	0	0	0	4	20	4	20	8	40	6	30	7	35	6	30	5	25	10	50	7	35	5	25	4	20	4	20	4	20	4	20	7	35	2	10	8	40	10	50	10	50	8	40	10	50	10	50	10	50	4	20
	безопасност	6	7	42	4	24	8	48	6	36	8	48	10	60	0	0	0	0	8	48	7	42	8	48	7	42	8	48	8	48	6	36	7	42	6	36	9	54	8	48	10	60	5	30	0	0	9	54	4	24	8	48	8	48	8	48	6	36	7	42	5	30	8	48	5	30
	информираност	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
инфраструктура	немоторизиран транспорт	8	8	64	8	64	10	80	8	64	6	48	7	56	0	0	0	0	3	24	3	24	4	32	6	48	10	80	10	80	10	80	10	80	8	64	8	64	6	48	0	0	0	0	0	0	8	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	56	0	0
	обществен транспорт	6	0	0	0	0	0	0	2	12	6	36	5	30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	36	6	36	3	18	2	12	2	12	0	0	0	0	2	12	3	18	2	12	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	10	60	10	60	10	60	10	60	3	18	0	0	3	18	4	24
	управление	3	3	9	3	9	3	9	2	6	3	9	3	9	0	0	0	0	3	9	3	9	0	0	3	9	3	9	3	9	2	6	2	6	3	9	3	9	3	9	2	6	2	6	3	9	5	15	0	0	3	9	2	6	3	9	6	18	0	0	6	18	3	9	2	6	7	21	4	12
екология	замърсяване	12	2	24	2	24	2	24	2	24	2	24	4	48	0	0	0	0	9	108	9	108	8	96	4	48	10	120	10	120	10	120	10	120	10	120	0	0	10	120	6	72	6	72	8	96	0	0	10	120	6	72	7	84	7	84	6	72	7	84	10	120	5	60	10	120	10	120
	контрол и управление	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	16	3	24	2	16	3	24	2	16	3	24	0	0	0	0	0	0	4	32	4	32	2	16	0	0	4	32	6	48	4	32	6	48	8	64	4	32	7	56	8	64	10	80	8	64
	екосъобразност и енергоспестяване	8	5	40	5	40	5	40	4	32	5	40	6	48	0	0	0	0	7	56	5	40	8	64	4	32	10	80	10	80	10	80	10	80	0	0	10	80	6	48	6	48	8	64	0	0	10	80	6	48	8	64	6	48	8	64	5	40	10	80	5	40	10	80	10	80
икономика	удовлетвореност	5	2	10	2	10	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	2	10	0	0	0	0	2	10	3	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	4	20	4	20	0	0
	възможности за развитие	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	достъпност	4	4	16	4	16	4	16	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	4	16	4	16	2	8	0	0	2	8	2	8	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	0	0	4	16	5	20	5	20	10	40	10	40	4	16	0	0	0	0
институционална среда	управление	3	3	9	2	6	3	9	1	3	3	9	4	12	0	0	0	0	3	9	3	9	3	9	4	12	3	9	2	6	2	6	4	12	0	0	9	27	3	9	5	15	5	15	3	9	0	0	3	9	6	18	5	15	4	12	6	18	5	15	6	18	7	21	10	30	10	30
	комуникации	2	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	нормативна рамка	2	5	10	5	10	5	10	5	10	6	12	0	0	0	0	0	0	5	10	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	5	10
	капацитет	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	3	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
обща оценка		100	373		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		488		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		494		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	

Таблица XX. Резултати от МКА по СЦ2

Критерий	Индикатор	Тежест	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23		24		25	
мобилност	надеждност	5	6	30	4	20	6	30	7	35	5	25	0	0	8	40	8	40	2	10	2	10	5	25	3	15	4	20	2	10	2	10	2	10	5	25	0	0	2	10	6	30	0	0	2	10	0	0	3	15	2	10
	обслужване	6	7	42	3	18	7	42	7	42	4	24	5	30	8	48	8	48	6	36	10	60	7	42	4	24	8	36	3	18	7	42	8	48	7	42	8	48	6	36	9	54	5	30	5	30	5	30	5	30	6	36
	достъпност	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	6	24	0	0	8	32	6	24	6	24	5	20	3	12	7	28	9	36	5	20	8	32	6	24	7	28	5	20	5	20	5	20	5	20	8	32
	управление	4	9	36	6	24	9	36	9	36	9	36	10	40	10	40	10	40	8	32	8	32	10	40	10	40	10	40	6	24	5	20	6	24	10	40	10	40	8	32	10	40	8	32	5	20	6	24	5	20	8	32
	интегрираност и градска среда	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	5	25	3	15	8	40	0	0	6	30	5	25	4	20	4	20	3	15	4	20	6	30	5	25	10	50	5	25	6	30	4	20	5	25	4	20	5	25	5	25
	безопасност	6	6	36	5	30	7	42	7	42	6	36	10	60	10	60	8	48	6	36	6	36	10	60	3	18	8	48	8	48	5	30	6	36	7	42	7	42	6	36	5	30	4	24	4	24	5	30	5	30	5	30
	информираност	2	4	8	2	4	4	8	4	8	4	8	9	18	9	18	8	16	5	10	10	20	6	12	9	18	8	16	4	8	7	14	10	20	8	16	5	10	8	16	8	16	4	8	4	8	4	8	6	12	10	20
инфраструктура	немоторизиран транспорт	8	2	16	0	0	2	16	4	32	3	24	5	40	4	32	8	64	0	0	4	32	7	56	4	32	4	32	4	32	3	24	5	40	5	40	5	40	8	64	5	40	4	32	4	32	3	24	5	40	5	40
	обществен транспорт	6	8	48	3	18	8	48	8	48	8	48	3	18	9	54	10	60	10	60	10	60	7	42	7	42	8	48	4	24	7	42	5	30	10	60	5	30	7	42	10	60	8	48	4	24	6	24	6	36	8	48
	управление	3	9	27	6	18	8	24	9	27	10	30	10	30	10	30	10	30	6	18	8	24	9	27	8	24	10	30	8	24	7	21	8	24	10	30	10	30	9	27	10	30	8	24	4	12	5	15	6	18	7	21
екология	замърсявания	12	4	48	3	24	2	24	2	24	5	60	10	120	8	96	6	72	0	0	6	72	5	60	3	36	6	72	6	72	5	60	5	60	7	84	5	60	6	72	5	60	4	48	3	36	4	48	5	60	4	48
	контрол и управление	8	6	48	3	16	6	48	7	56	9	72	10	80	10	80	6	48	0	0	6	48	6	48	6	48	8	64	7	56	5	40	5	40	10	80	5	40	7	56	7	56	2	16	2	16	4	32	6	48	4	32
	разнообразност и енергоспестяване	8	2	16	3	16	2	16	2	16	3	24	8	64	6	48	4	32	0	0	3	24	3	24	2	16	3	24	5	40	2	16	2	16	5	40	4	32	4	32	4	32	2	16	2	16	2	16	2	16	2	16
икономика	удовлетвореност	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	20	8	40	0	0	5	25	3	15	0	0	0	0	3	15	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	4	20	0	0	0	0	0	0	2	10	3	15
	възможности за развитие	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	20	0	0	5	20	4	16	2	8	0	0	3	12	0	0	0	0	0	0	4	16	5	20	4	16	0	0	0	0	0	0	5	20	2	8
	достъпност	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	6	24	2	8	7	28	6	24	2	8	5	20	2	8	0	0	4	16	4	16	5	20	4	16	6	24	4	16	0	0	0	0	2	8	3	12
институционална среда	управление	3	4	12	2	6	3	6	2	6	5	15	7	21	8	24	5	15	2	6	5	15	4	12	8	24	5	15	6	18	5	15	4	12	10	30	10	30	8	24	10	30	10	30	5	15	6	18	8	24	7	21
	комуникации	2	3	6	2	4	0	0	0	0	2	4	5	10	5	10	0	0	0	0	10	20	4	8	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	6	12	0	0	6	12	6	12	0	0	0	0	0	0	5	10	8	16
	нормативна рамка	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	10	20	10	20	5	10	5	10	5	10	5	10	3	6	7	14
	капацитет	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	30	10	30	8	24	0	0	5	15	0	0	2	6	5	15	5	15
обща оценка		100																																																	

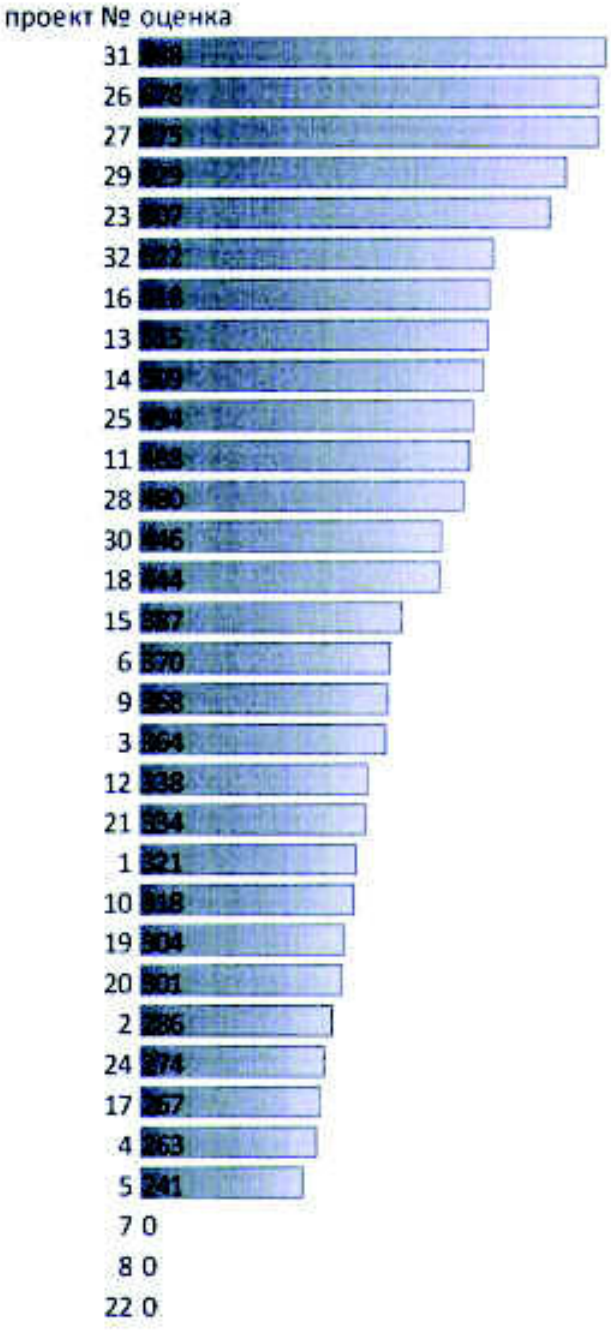
Таблица XX. Резултати от МКА по СЦЗ

Критерий	Индикатор	Тежест	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
мобилност	надеждност	5	6 20	4 12	6 30	3 15	9 45	0 0	6 15	7 35	9 45	8 40	6 30	10 50	9 45	0 0	2 10	1 10	7 35	7 35	7 35	8 45	8 0	2 10	0 0	0 0	0 0	5 25	0 0	0 0	0 0	2 10	4 20	6 30
	обслужване	6	7 42	10 60	8 48	10 60	9 54	2 12	5 18	8 48	8 48	10 60	7 42	10 60	10 60	0 0	6 36	6 36	10 60	10 60	8 48	10 60	10 60	7 42	2 12	7 42	9 54	8 48	6 36	5 30	2 12	5 30	6 36
	достъпност	4	7 28	8 32	5 20	7 28	5 20	2 8	6 24	6 24	7 28	8 32	6 24	8 32	10 40	0 0	5 20	5 20	6 24	9 36	8 32	7 28	8 32	6 24	9 36	8 32	9 36	7 28	5 20	2 8	5 20	6 24
	управление	4	5 20	3 12	6 24	6 24	7 28	5 20	6 24	7 28	10 40	10 40	10 40	10 40	10 40	0 0	8 32	8 32	8 32	8 32	10 40	10 40	10 40	7 28	8 32	10 40	10 40	10 40	7 28	8 32	5 20	5 20	10 40
	интегрираност и градска среда	5	7 35	5 25	5 25	5 25	6 30	3 15	4 20	6 30	5 25	5 25	6 30	0 0	5 25	0 0	4 20	4 20	3 15	5 25	4 20	7 35	8 40	5 25	5 25	5 25	6 30	5 25	4 20	10 50	10 50	6 30
	безопасност	6	6 24	7 42	6 24	6 24	6 36	7 42	7 42	8 48	5 30	5 30	5 30	6 36	6 36	0 0	5 30	6 36	6 36	8 48	8 48	5 30	5 30	5 30	6 36	6 36	6 24	6 24	6 36	7 42	10 60	10 60	10 60
	информираност	2	4 8	4 8	4 8	10 20	5 10	2 4	2 4	4 8	4 8	4 8	5 10	7 14	6 12	0 0	3 6	2 4	3 6	3 6	4 8	5 10	5 10	5 10	3 6	5 10	7 14	6 12	6 12	3 6	4 8	2 4	2 4	4 8
инфраструктура	немоторизиран транспорт	8	3 24	2 16	3 24	3 24	5 40	0 0	3 24	4 32	3 24	3 24	4 32	0 0	4 32	0 0	4 32	4 32	5 40	5 40	3 24	3 24	5 40	2 16	0 0	0 0	0 0	0 0	3 24	3 24	0 0	8 64	7 56
	обществен транспорт	6	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	10 60	0 0	6 36	6 36	10 60	10 60	10 60	10 60	7 42	7 42	3 18	4 24	3 18	5 30	7 42	3 18	2 12	0 0	7 42
	управление	3	6 18	6 18	6 18	6 18	7 21	8 24	7 21	8 24	10 30	10 30	10 30	8 24	10 30	0 0	3 9	6 18	10 30	10 30	10 30	10 30	10 30	9 27	4 12	7 21	6 18	7 21	6 18	6 18	6 18	10 30	10 30
екология	замърсяване	12	3 36	4 48	8 96	4 48	8 96	8 96	9 108	10 120	6 72	6 72	8 96	6 72	6 72	0 0	8 96	8 96	10 120	10 120	6 72	6 72	7 84	6 72	0 0	4 48	4 48	4 48	7 84	4 48	0 0	2 24	4 48
	контрол и управление	8	2 16	2 16	6 32	2 16	9 40	8 64	7 56	6 48	6 48	6 48	5 40	5 40	6 48	0 0	2 16	2 16	8 64	8 64	8 64	8 64	7 56	6 48	2 16	8 64	8 64	8 64	7 56	6 48	0 0	0 0	4 32
	екосъобразност и енергоспестяване	8	3 24	3 24	8 64	2 16	2 16	8 64	9 72	10 80	5 40	5 40	8 64	6 48	6 48	0 0	4 32	4 32	10 80	10 80	8 64	6 48	8 64	4 32	1 8	2 16	2 16	2 16	6 48	0 0	0 0	0 0	8 64
икономика	удовлетвореност	5	5 25	3 15	3 15	1 5	9 45	9 45	9 45	8 40	6 30	4 20	3 15	4 20	6 30	0 0	3 15	3 15	5 25	8 40	6 30	4 20	3 15	4 20	0 0	0 0	0 0	0 0	6 30	0 0	0 0	0 0	4 20
	възможности за развитие	4	4 16	0 0	0 0	2 8	0 0	5 20	5 20	0 0	0 0	4 16	3 12	5 20	5 20	0 0	0 0	0 0	5 20	6 24	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	4 16	0 0	0 0	0 0	0 0
	достъпност	4	7 28	6 24	8 32	6 24	6 24	7 28	7 28	5 20	6 24	6 24	2 8	6 24	7 28	0 0	0 0	3 12	7 28	5 20	6 24	6 24	8 32	5 20	0 0	2 8	6 24	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
институционална среда	управление	3	3 9	3 9	6 18	5 15	5 15	6 18	6 18	4 12	6 18	5 15	7 21	7 21	8 24	0 0	6 18	4 12	6 18	6 18	8 24	10 30	10 30	8 24	8 24	10 30	7 21	8 24	7 21	9 27	9 27	6 18	10 30
	комуникации	2	0 0	0 0	0 0	3 6	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	3 6	0 0	0 0	0 0	0 0
	нормативна рамка	2	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
	капацитет	3	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
обща оценка		100																															

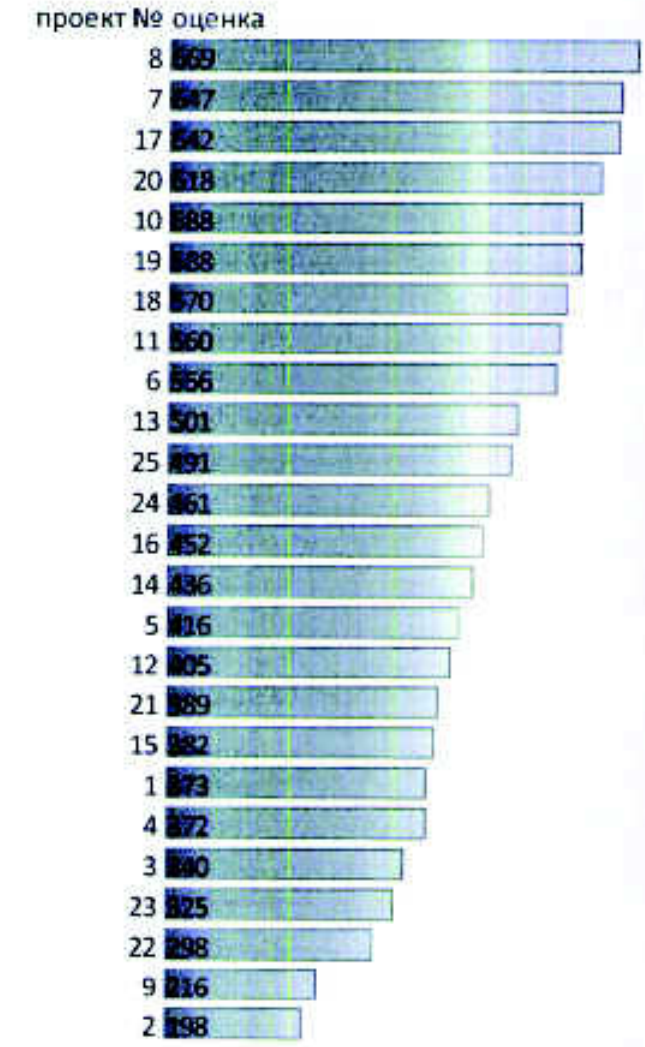
Таблица XX. Резултати от МКА по СЦ4

Критерий	Индикатор	Тежест	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
мобилност	надеждност	5	5	25	0	0	6	30	4	20	6	30	2	10	7	35	6	30	7	35	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	обслужване	6	7	42	0	0	8	48	7	42	8	48	5	30	8	48	8	48	8	48	5	30	5	30	4	24	5	30	6	36	8	48	6	36	7	42	6	36	6	36
	достъпност	4	8	32	0	0	9	36	5	20	5	20	7	28	8	32	9	36	8	32	7	28	5	20	4	16	2	8	4	16	10	40	6	24	6	24	6	24	6	24
	управление	4	9	36	0	0	9	36	8	32	9	36	8	32	10	40	10	40	10	40	8	32	6	24	5	20	5	20	5	20	8	32	5	20	7	28	6	24	5	20
	интегрираност и градска среда	5	0	0	0	0	2	10	4	20	5	25	5	25	6	30	6	30	6	30	6	30	5	25	4	20	5	25	5	25	10	50	6	30	7	35	6	30	5	25
	безопасност	6	6	36	0	0	7	42	5	30	6	36	7	42	8	48	8	48	9	54	5	30	3	18	3	18	3	18	3	18	8	48	5	30	4	24	4	24	4	24
	информираност	2	4	8	0	0	4	8	7	14	6	12	3	6	3	6	3	6	4	8	5	10	8	16	5	10	3	6	4	8	8	16	5	10	8	16	6	12	5	10
инфраструктура	немоторизиран транспорт	8	2	16	0	0	2	16	3	24	2	16	4	32	4	32	4	32	6	48	2	16	2	16	2	16	0	0	2	16	10	80	0	0	5	40	0	0	0	0
	обществен транспорт	6	8	48	0	0	8	48	9	54	10	60	6	36	10	60	10	60	10	60	2	12	5	30	2	12	0	0	0	0	2	12	0	0	6	36	0	0	8	48
	управление	3	9	27	0	0	9	27	9	27	10	30	10	30	10	30	10	30	10	30	6	18	5	15	4	12	3	9	4	12	8	24	2	6	8	24	5	15	7	21
екология	замърсявания	12	3	36	0	0	4	48	4	48	4	48	5	60	5	60	5	60	7	84	2	24	2	24	3	36	2	24	2	24	10	120	2	24	4	48	4	48	5	60
	контрол и управление	8	4	32	0	0	4	32	4	32	4	32	6	48	6	48	6	48	8	64	4	32	4	32	4	32	4	32	1	24	6	48	3	24	4	32	3	24	4	32
	екосъобразност и енергоспестяване	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	24	3	24	3	24	6	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	80	0	0	2	16	0	0	2	16
икономика	удовлетвореност	5	4	20	0	0	5	25	8	40	8	40	8	40	7	35	8	40	4	20	4	20	2	10	4	20	4	20	6	30	0	0	0	0	2	10	2	10	2	10
	възможности за развитие	4	2	8	0	0	3	12	6	24	6	24	8	32	4	16	5	20	4	16	2	8	0	0	2	8	4	16	3	12	0	0	0	0	2	8	2	8	2	8
	достъпност	4	6	24	0	0	7	28	8	32	8	32	9	36	6	24	6	24	4	16	0	0	4	16	4	16	0	0	2	8	0	0	0	0	4	16	0	0	0	0
институционална среда	управление	3	6	18	0	0	6	18	6	18	7	21	8	24	8	24	8	24	8	24	8	24	6	18	6	18	6	18	6	18	7	21	7	21	6	18	5	15	7	21
	комуникации	2	0	0	0	0	0	0	5	10	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	8	4	8	4	8	0	0	5	10	0	0	5	10	0	0	5	10
	нормативна рамка	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	капацитет	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
обща оценка		**100**		**406**																						**286**													

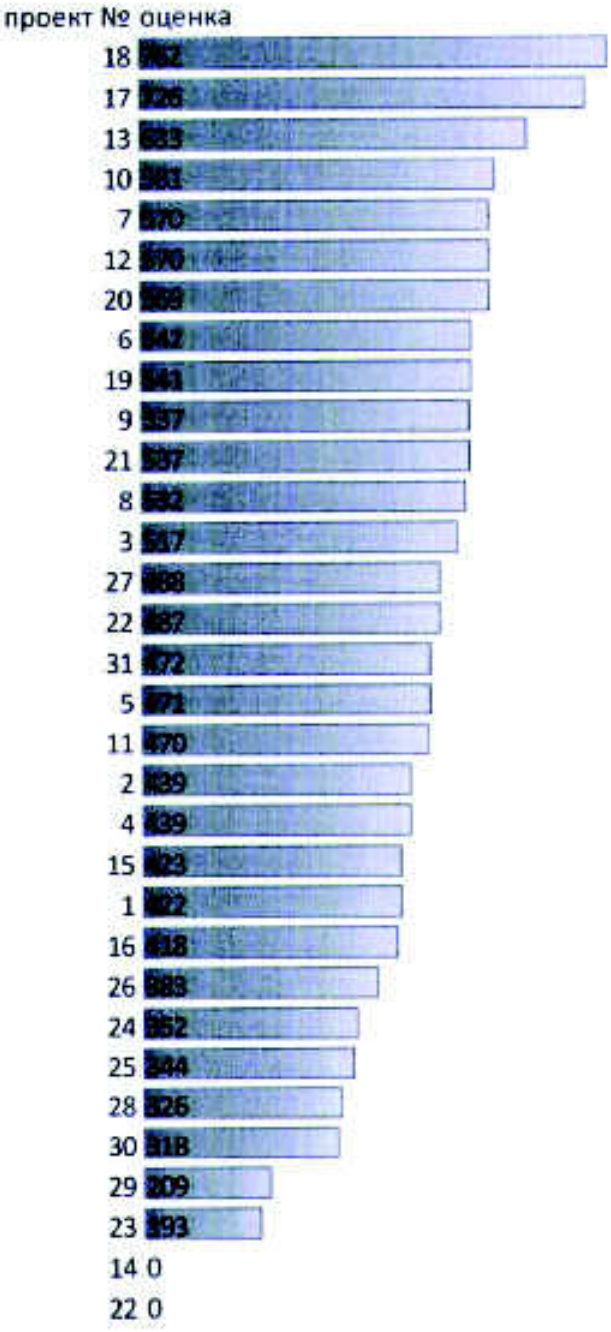
Приоритизиране на проектите посредством МКА по СЦІ



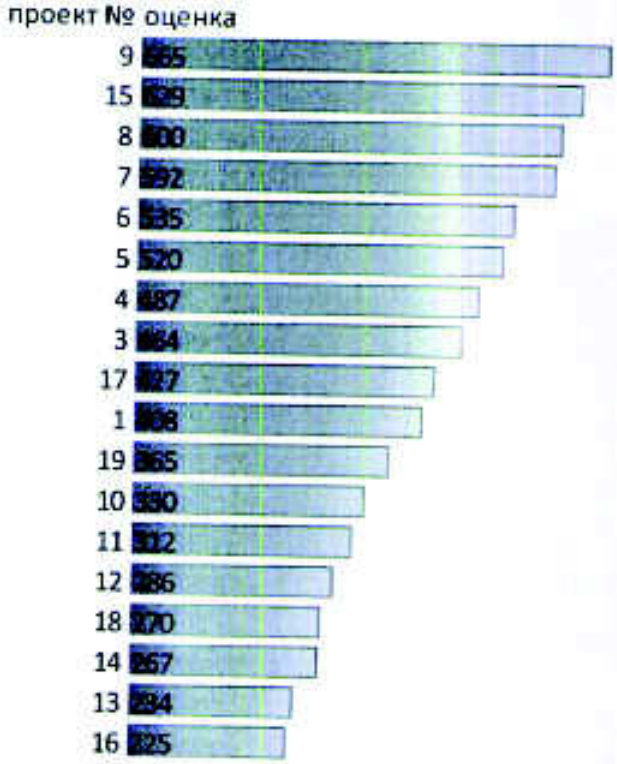
Приоритизиране на проектите посредством МКА по СЦ2



Приоритизиране на проектите посредством МКА по СЦЗ



Приоритизиране на проектите посредством МКА по СЦ4



На база извършения до тук анализ могат да се изведат следните по-важни проекти, ориентирани по съответните направления и специфични цели, на които да се обърне повече внимание.

1. **Модернизация и по-добра ефективност на масовия градски обществен транспорт:**

- промяна и въвеждане на изцяло нова транспортна схема – проект №13 към СЦ3;
- оптимизация и актуализация на транспортната схема в краткосрочен план – проект № 10 към СЦ3.

2. **Екология, приоритет на пешеходното и велосипедно движение:**

- въвеждане на зона с ниски емисии, в обхвата на зона за контролирано паркиране – проект № 31 към СЦ1;
- подобряване на пешеходната достъпност до градски паркове, туристически зони и паметници на културно - историческото наследство: парков комплекс "Хан Крум" в район Тракия, парк Коматево, Ботаническа градина, Гребна база, АИР Старинен Пловдив, Баня старинна и др. – проект №15 към СЦ4.

3. **Бизнес движение:**

- въвеждане на интегрирани транспортни решения за междуселищния и градски обществен транспорт (автобусен и жс

п.) - синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база зониране – проект №3 към СЦ4;

- разработване и въвеждане на специфичен модел на тарифна политика, стимулиращ използването на обществен транспорт с цел пътуване за работа – проект №5 към СЦ4.

4. Паркиране:

- промяна на обхвата на зоните за паркиране, актуализиране на цените и нормативната уредба в т.ч. промяна на условията за паркиране за живущите и ползващи услугата „Служебен абонамент" – проект №21 към СЦ3.

5. Управление и комуникация:

- създаване на система за управление на състоянието на пътната инфраструктура и най-вече на уличните ремонти и свързването ѝ към най-разпространените системи за навигация – проект №8 към СЦ2;
- доставка и инсталация на специализиран софтуер за автоматизирано управление на светофарните уредби в града и свързването му с този за обработка на всички данни, които имат отношение- към управлението на мобилността на населението, на инсталираните датчици по кръстовищата и този за създадените модели за придвижване – проект №7 към СЦ2;
- създаване на специализирано търговско дружество за управление на мобилността и пътната безопасност – проект№17 към СЦ2.

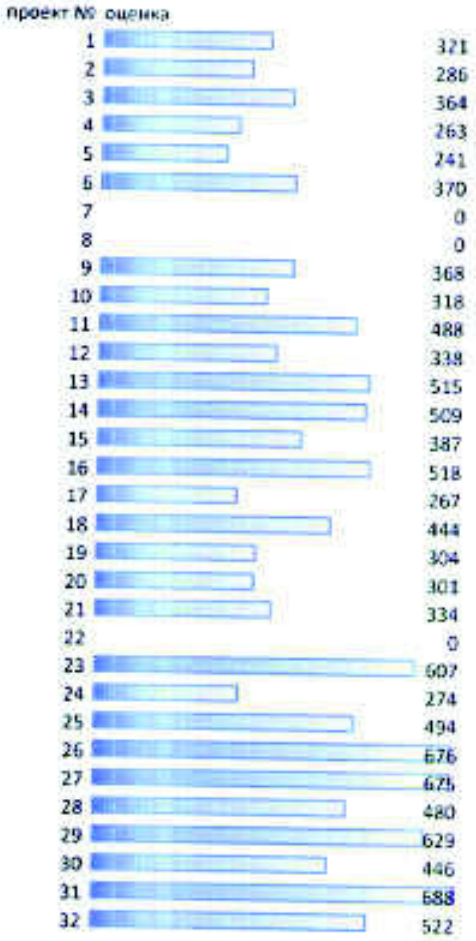
6. Модернизация на уличната инфраструктура:

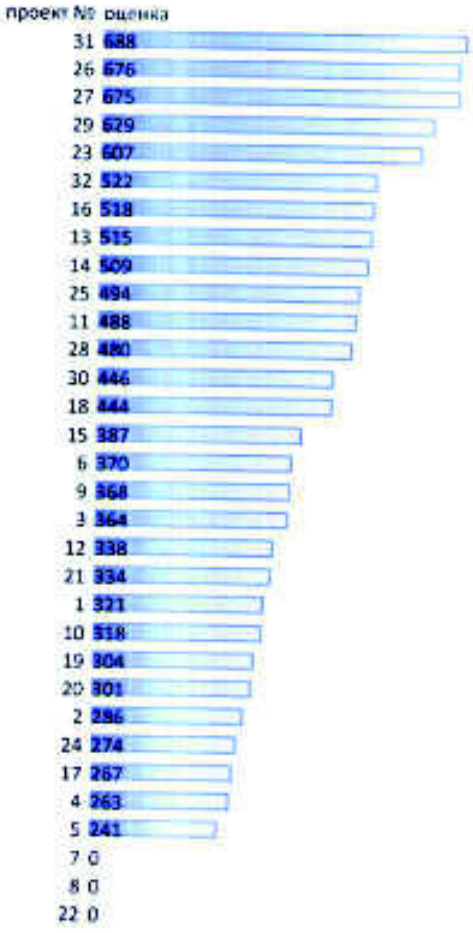
- реконструкция на пътна и улична мрежа – проект №26 към СЦ1;
- изграждане на нови улици и кръстовища – проект №27 към СЦ1.

Съгласно МКА има проекти с по-висок приоритет от горепосочените, но част от тях не могат да бъдат изпълнявани самостоятелно от Община Пловдив, като например „градската железница"/ доставката на мотриси за нея, което е отговорност на НКЖИ или околовръстният път – отговорност на АПИ. Поради това, подобни проекти не са включени в предложения списък.

Индикатор	Тежест	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
[illegible]	5	[illegible]																															
обслужване	6	[illegible]																															
достъпност	4	[illegible]																															
управление	4	[illegible]																															
интегрираност и градска среда	5	[illegible]																															
безопасност	6	[illegible]																															
информираност	2	[illegible]																															
[illegible]	8	[illegible]																															
[illegible]	6	[illegible]																															
[illegible]	3	[illegible]																															
[illegible]	12	[illegible]																															
[illegible]	8	[illegible]																															
[illegible]	8	[illegible]																															
удовлетвореност	5	[illegible]																															
[illegible]	4	[illegible]																															
достъпност	4	[illegible]																															
управление	5	[illegible]																															
[illegible]	2	[illegible]																															
[illegible]	2	[illegible]																															
[illegible]	3	[illegible]																															
	100	[illegible]																															

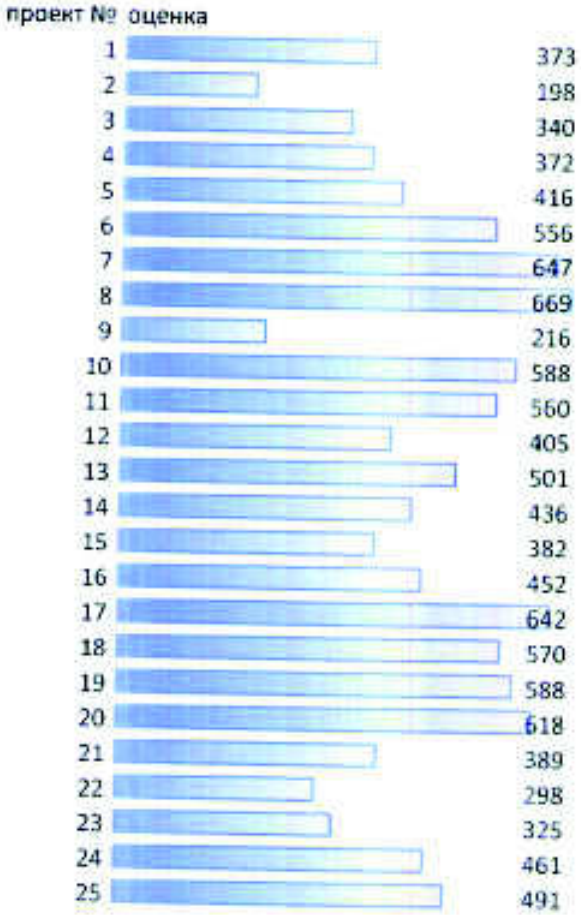
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ВИДИН


проект № оценка
1 321
2 286
3 364
4 263
5 241
6 370
7 0
8 0
9 368
10 318
11 488
12 338
13 515
14 509
15 387
16 518
17 267
18 444
19 304
20 301
21 334
22 0
23 607
24 274
25 494
26 676
27 675
28 480
29 629
30 446
31 688
32 522


проект № оценка
31 688
26 676
27 675
29 629
23 607
32 522
16 518
13 515
14 509
25 494
11 488
28 480
30 446
18 444
15 387
6 370
9 368
3 364
12 338
21 334
1 321
10 318
19 304
20 301
2 286
24 274
17 267
4 263
5 241
7 0
8 0
22 0

Критерий	Индикатор	Тежест	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
мобилност	надеждност	5	5 25	4 20	5 25	5 25	5 25	4 20	5 25	4 20	5 25	2 10	5 25	5 25	5 25	4 20	5 25	3 15	3 15	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25
	обезопасяване	6	5 30	3 18	3 18	6 36	5 30	5 30	6 36	6 36	6 36	5 30	6 36	6 36	6 36	5 30	6 36	5 30	5 30	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36
	достъпност	4	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16
	управление	4	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16	4 16
	интегрираност и градска среда	5	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25
	безопасност	6	6 36	5 30	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36	6 36
	информираност	2	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8	2 8
инфраструктура	многофункционални пространства	8	3 24	0 0	2 16	4 32	3 24	5 40	4 32	4 32	4 32	4 32	7 56	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32	4 32
	обществени пространства	6	4 24	3 18	4 24	5 30	4 24	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	6 36	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30
	паркинги	3	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9
екология	озеленяване	12	4 48	3 36	3 36	3 36	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48	4 48
	контрол и управление	8	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24
	енергоспестяване и енергоефективност	8	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24	3 24
икономика	адаптивност	5	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15	3 15
	възможности за развитие	4	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12
	достъпност	4	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12	3 12
институционална среда	управление	3	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9	3 9
	комуникации	2	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6
	нормативна рамка	2	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6	2 6
	капацитет	1	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3	1 3
обща оценка		100	375	336	336	372	408	384	402	396	384	366	408	396	390	342	426	360	372	402	396	390	414	396	384	342	390	402

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ

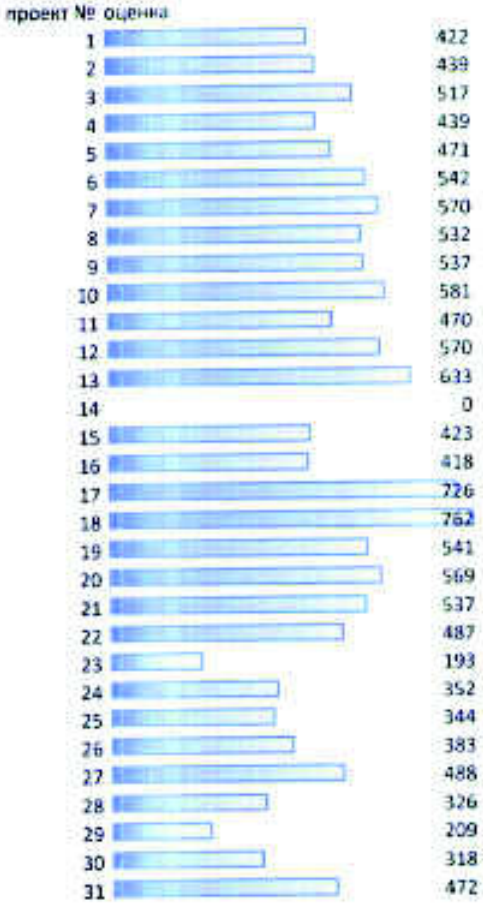

проект № оценка
1 373
2 198
3 340
4 372
5 416
6 556
7 647
8 669
9 216
10 588
11 560
12 405
13 501
14 436
15 382
16 452
17 642
18 570
19 588
20 618
21 389
22 298
23 325
24 461
25 491

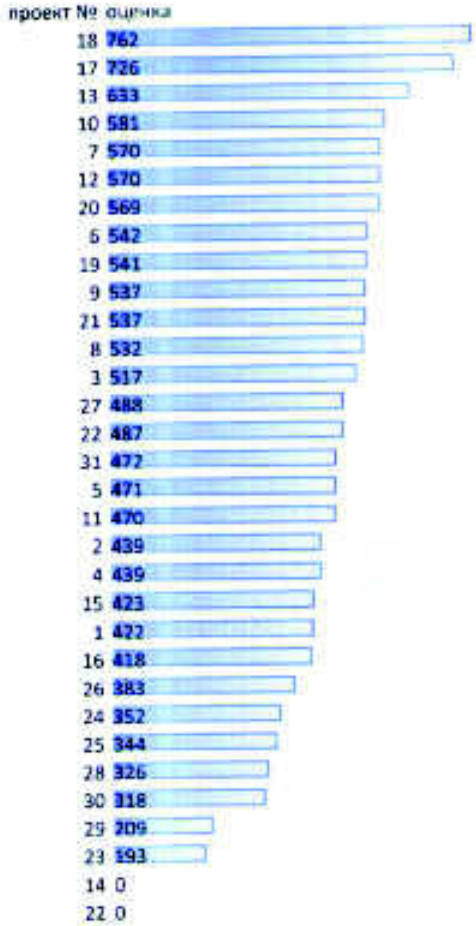
проект № оценка
8 669
7 647
17 642
20 618
10 588
19 588
18 570
11 560
6 556
13 501
25 491
24 461
16 452
14 436
5 416
12 405
21 389
15 382
1 373
4 372
3 340
23 325
22 298
9 216
2 198

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ДОБРИЧ

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ДИМОВО

Критерий	Индикатор	Тежест	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
мобилност		5																															
		6																															
		4																															
		4																															
		5																															
		6																															
		2																															
инфраструктура		8																															
		6																															
		3																															
екология		12																															
		8																															
		8																															
икономика		5																															
		4																															
		4																															
институционална среда		3																															
		2																															
		2																															
		1																															
Общо оценка		100																															


проект № оценка
1 422
2 439
3 517
4 439
5 471
6 542
7 570
8 532
9 537
10 581
11 470
12 570
13 633
14 0
15 423
16 418
17 726
18 762
19 541
20 569
21 537
22 487
23 193
24 352
25 344
26 383
27 488
28 326
29 209
30 318
31 472

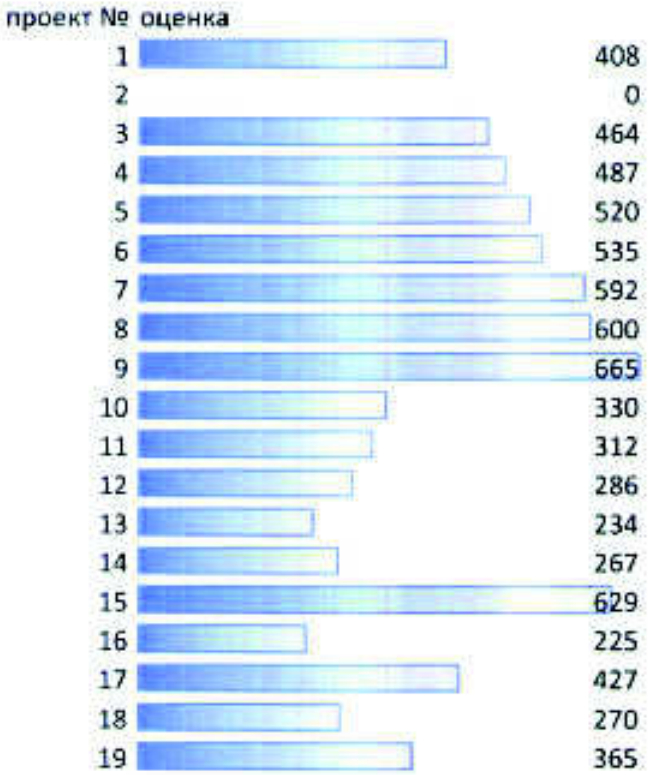

проект № оценка
18 762
17 726
13 633
10 581
7 570
12 570
20 569
6 542
19 541
9 537
21 537
8 532
3 517
27 488
22 487
31 472
5 471
11 470
2 439
4 439
15 423
1 422
16 418
26 383
24 352
25 344
28 326
30 318
29 209
23 193
14 0
22 0

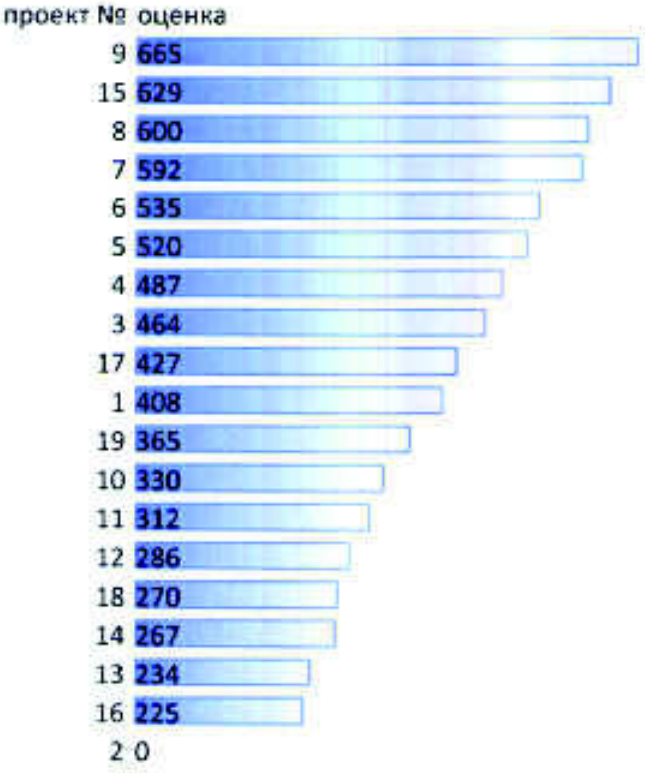
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ЯКИМОВО • ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

Критерий	Индикатор	Тежест	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19	
мобилност	надеждност	5	5	25	0	0	6	30	4	20	6	30	2	10	7	35	6	30	7	35	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	обслужване	6	7	42	0	0	8	48	7	42	8	48	5	30	8	48	8	48	8	48	5	30	5	30	4	24	5	30	6	36	8	48	6	36	7	42	6	36	6	36
	достъпност	4	8	32	0	0	9	36	5	20	5	20	7	28	8	32	9	36	8	32	7	28	5	20	4	16	2	8	4	16	10	40	6	24	6	24	6	24	6	24
	управление	4	9	36	0	0	9	36	8	32	9	36	8	32	10	40	10	40	10	40	8	32	6	24	5	20	5	20	5	20	8	32	5	20	7	28	6	24	5	20
	интегрираност и градска среда	5	0	0	0	0	2	10	4	20	5	25	5	25	6	30	6	30	6	30	6	30	5	25	4	20	5	25	5	25	10	50	6	30	7	35	6	30	5	25
	безопасност	6	6	36	0	0	7	42	5	30	6	36	7	42	8	48	8	48	9	54	5	30	3	18	3	18	3	18	3	18	8	48	5	30	4	24	4	24	4	24
	информираност	2	4	8	0	0	4	8	7	14	6	12	3	6	3	6	3	6	4	8	5	10	8	16	5	10	3	6	4	8	8	16	5	10	8	16	6	12	5	10
инфраструктура	немотопризнран транспорт	8	2	16	0	0	2	16	3	24	2	16	4	32	4	32	4	32	6	48	2	16	2	16	2	16	0	0	2	16	10	80	0	0	5	40	0	0	0	0
	обществен транспорт	6	8	48	0	0	8	48	9	54	10	60	6	36	10	60	10	60	10	60	2	12	5	30	2	12	0	0	0	0	2	12	0	0	6	36	0	0	8	48
	управление	3	9	27	0	0	9	27	9	27	10	30	10	30	10	30	10	30	10	30	6	18	5	15	4	12	3	9	6	18	8	24	2	6	8	24	5	15	7	21
екология	замърсяванията	12	3	36	0	0	4	48	4	48	4	48	5	60	5	60	5	60	7	84	2	24	2	24	3	36	2	24	2	24	10	120	2	24	4	48	4	48	5	60
	контрол и управление	8	4	32	0	0	4	32	4	32	4	32	6	48	6	48	6	48	8	64	4	32	4	32	4	32	4	32	3	24	6	48	3	24	4	32	3	24	4	32
	екосъобразност и енергоспестяване	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	24	3	24	3	24	6	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	80	0	0	2	16	0	0	2	16
икономика	удовлетвореност	5	4	20	0	0	5	25	8	40	8	40	8	40	7	35	8	40	4	20	4	20	2	10	4	20	4	20	6	30	0	0	0	0	2	10	2	10	2	10
	възможности за развитие	4	2	8	0	0	3	12	6	24	6	24	8	32	4	16	5	20	4	16	2	8	0	0	2	8	4	16	3	12	0	0	0	0	2	8	2	8	2	8
	достъпност	4	8	34	0	0	7	28	8	32	8	32	9	36	6	24	6	24	4	16	0	0	4	16	4	16	0	0	2	8	0	0	0	0	4	16	0	0	0	0
институционална среда	управление	3	6	18	0	0	6	18	6	18	7	21	8	24	8	24	8	24	8	24	8	24	6	18	6	18	6	18	6	18	7	21	7	21	6	18	5	15	7	21
	комуникации	2	0	0	0	0	8	0	5	10	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	8	4	8	4	8	0	0	5	10	0	0	5	10	0	0	5	10
	нормативна рамка	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	капацитет	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
обща оценка		100		459		0		604		487		529		549		559		600		669		399		513		255		354		267		579		335		577		339		609

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛ ПЛОВДИВ

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • БЯЛОВУЛ •


проект № оценка
1 408
2 0
3 464
4 487
5 520
6 535
7 592
8 600
9 665
10 330
11 312
12 286
13 234
14 267
15 629
16 225
17 427
18 270
19 365


проект № оценка
9 665
15 629
8 600
7 592
6 535
5 520
4 487
3 464
17 427
1 408
19 365
10 330
11 312
12 286
18 270
14 267
13 234
16 225
2 0

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	Дейност/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
							тип	целеви	Водеща	Партньор/и
1. Стратегия за успокояване на трафика и спокойно движение	Въвеждане на решения за споделени градски пространства	Проучване и разработване на концепция и стандарти за въвеждане на модел на "споделени" улици за гр. Пловдив	30 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.	Подобрена безопасност на придвижване; Създадени условия за активно придвижване и градска среда; Естетизация на градските пространства	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
			15 000.00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Проектиране и изграждане на зони с успокоен трафик	Анализ и идентифициране на "горещи точки" с интензивно пешеходно и велосипедно движение	15 000.00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градската среда; Подобрени градски индикатори, свързани с аспектите на околната среда; Подобрена среда и комфорт на обитаване	бр.	бр. изготвени концепции/ анализи - 1	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		Проектиране и изготвяне на планове за промяна на организацията на движение за въвеждане зони с успокоен трафик	30 000.00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изготвени планове/ инвестиционни проекти - 3	Община Пловдив	ОД на МВР Общински съвет Пловдив
		Изпълнение на пилотни проекти за въвеждане на зони с успокоен трафик	150 000.00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. реализирани проекти - 3	Община Пловдив	ОД на МВР
	Управление на задръстванията	Изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура за ефективно управление на трафика и задръстванията с приоритетни обекти на интервенция: - Изграждане на бул. „Северен" – от бул. „Брезовско шосе" до Каловския надлез/до ул. Победа); - Изграждане на нов мост над река Марица с развръзки – гр. Пловдив / от бул. „Копривщица" до бул. „България"); - Продължение на бул. „Александър Стамболийски" и свързването му с бул. „Цар Симеон" като елемент на първостепенната улична мрежа, в участъка между бул. „Якимовско шосе" и бул. „Асеновградско шосе", в обхвата на гр. Пловдив; - Реконструкция и разширение на бул. „Александър Стамболийски" от бул. „Комpatевско шосе" до бул. „Якимовско шосе"	(включено в градско планиране)							
		Допълнителна транспортна инфраструктура: - Основен ремонт и разширение на бул. „Комatевско шосе" – от бул. „Ал. Стамболийски"	(включено в градско планиране)							

		до кв. Коматево, Етап II (разширение); - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Копривница" до ул. „Явор"; - Основен ремонт и разширение на бул. „Пещерско шосе" – от бул. „Васил Априлов" до бул. „Копривница"; - Реконструкция и разширение на бул. „Васил Априлов" – от централна гара до бул. „Шести септември", Етап II; - Реконструкция на ул. „Дервиш" – от бул. „Пещерско шосе" до бул. „Свобода" II етап; - Реконструкция и модернизация на Бетонен мост; - Изграждане на Крастовица на бул. "Княгиня Мария Луиза" – бул. „Цариградско шосе" в участъка на пресичане с ул. „Арчарица" и ул. „Лев Толстой"								
	Инфраструктура в подкрепа на активната мобилност	Въвеждане на система за велосипеди, скутери и други персонални електрически средства за споделено ползване	800 000,00 лв.	Публично - частни частни инвестиции	2025 г.	Подобрена инфраструктура и условия за активна мобилност; Подобрен достъп и информация за възможностите и ползите от алтернативно на личните автомобили придвижване в градска среда; Повишен дял на придвижванията пеш и с велосипеди/транспорт	бр.	бр. въведени системи за електрически средства за споделено ползване - 1	Община Пловдив	Икономически оператори НПО
		Изграждане на велостоянки за обществено ползване в междублоковите пространства	100 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изградени велосипедни стойки - 20	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив НПО
		Пилотни проекти за "мобилни" острови в пресечни точки на обществения транспорт, велосипедната мрежа, пешеходните пространства	60 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. реализирани инвестиционни проекти - 3	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на Икономически оператори
	Премахване на градски бариери	Одит за достъпност на ключови градски зони	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. изготвени одити за достъпност на средата - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
		Провеждане на кампании за безопасно придвижване, насочени към всички участници в движението	100 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. проведени кампании - 10 Бр. участници в кампаниите - 1000	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
	Безопасна среда и условия за активно придвижване на деца и младежи	Програма „Първо велоучилище", с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години	75 000,00 лв.	общински бюджет публично - частни	ежегодно	Подкрепяща среда за активно придвижване на младите хора	бр.	бр. въведени и нетрайни програми - 1 бр. обхванати участници - 600	Община Пловдив	ОД на МВР НПО
		Провеждане на училищна инициатива за стимулиране на придвижването с велосипед до и от учебните заведения в гр. Пловдив - изграждане на велостоянки в дворовете на образователните институции, велонавигатори и др.	50 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. обхванати образователни институции - 10	Община Пловдив	Образователни институции

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ ПЛОВДИВ ПРЕДСЕДАТЕЛ

3.Условия за „зелено" придвижване	Интегриране на превозни средства с нулеви емисии в транспортната система на обществения транспорт	Въвеждане на електрически автобуси в схемата на градския транспорт за нуждите на оператор „Екобус Пловдив" ЕООД	**Включено в СЦ3 3.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови)**							
		Разширяване на нови маршрутни линии, обслужвани от електрически транспортни средства, включително изграждане на нови спирки и обновяване на крайните спирки	**Включено в СЦ 3 3.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови)**							
4. Решения за Demand responsive transport (обществен транспорт по заявка)	Осигуряване на възможности и услуги за обществен транспорт ориентиран към търсенето.	Пилотен проект, реализиран обществен електрически транспорт по заявка	4 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.	Подобрено качество на услугите за обществен транспорт	бр.	обслужване градски периферии/ квартали - 3	Община Пловдив	ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД
		Анализ на възможностите и предложения за прилагане на преференциален режим за използване на екологични такситата	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	Предложения за промяна на местната уредба - 1 брой	Община Пловдив	Браншови организации
		Пилотна услуга за превоз на хора с увреждания по заявка	120 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. въведени Пилотни услуги - 1	Община Пловдив	НПО
	Подобряване и модернизация на транспортно - комуникационната инфраструктура на гр. Пловдив	Пилотни проекти за благоустрояване на ключови елементи от инфраструктурата за обществения транспорт и тяхната социализация в градската среда - многофункционални зони	3 000 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2026 г.	Транспортно - комуникационна инфраструктура адекватна към нуждата и високо качество на градската	бр.	Стандарт на живот бр. реализирани пилотни проекти - 2	Община Пловдив	НПО
	Инвестиции за ускоряване на прехода към екологично чисти автомобили	Пътна мрежа за изграждане на ел. инфраструктури и зарядни станции	100 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Създадени условия за развитие на електрическа мобилност в градската среда	бр.	бр. изготвени планови документи - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Въвеждане на зона с нулеви емисии, в обхвата на зона за контролирано паркиране	5 400 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. въведени зони с нулеви емисии - 1	Община Пловдив	ОП ПР
		ОБЩО СЦ 1	**19 125 000,00 лв.**							

* Кратко описание на мярка/ проекта/ дейности
** Планирана стойност в евро
*** Планиран срок за изпълнение

СЦ 2: Капацитет за управление на мобилността (интелигентен град)

Пространствена област на действие	Мярка*	Дейности/ Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение*** тип	Индикатори за изпълнение*** целеви	Отговорности за изпълнение Водещи организации	Отговорности за изпълнение /Партньори/ı
1. Надграждане на системите за интелигентно управление на трафика	интелигентни системи за управление на трафика и градската среда	Изграждане на комуникационна свързаност на всички светофарно регулирани кръстовища в града с възможност за развитие и надграждане	8 000 000,00 лв.	общински бюджет Програми	2025 г.	Подобрени функционалности и ефективност на системите за управление на трафика в града	бр.	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Разширяване и обновяване чрез добавяне на аналитични функции на системата за видеонаблюдение и свързването на всички камери към единната комуникационна мрежа	4 600 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. модернизирани/ надградени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Инсталиране на датчици на всички светофарно регулирани кръстовища в града и свързването им към единната комуникационна мрежа	1 150 000,00 лв.	общински бюджет Програми	2026 г.		бр. кръстовища	бр. кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Подмяна на всички светофарни контролери и уредби със съвременно такова и свързването на датчиците към тях	26 000 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.		бр.	бр. модернизирани кръстовища - 115	Община Пловдив	ОП ОКТ
2. Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността	инфраструктура за ефективно управление на данни	Модернизиране на единния център за данни - за съхранение и последваща обработка на информацията за нуждите на управлението на градската мобилност	1 650 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура за управление на данни, планиране и въвеждане на ефективни решения за управление на градската мобилност	бр.	бр. модернизирани/ обновени центрове за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Инсталиране (увеличаване на броя) на станции (датчици) за метеорологичен мониторинг на ключови кръстовища	900 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. оборудвани кръстовища - 50	Община Пловдив	ОП ОКТ
	информационно обезпечаване на процесите за управление на трафика и градската мобилност	Извеждане на всички данни, които имат отношение към управлението на градската мобилност в единна платформа за обработка на пространствена информация, включително: геодезическо, топографско - географска информационна система (ГИС)	900 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Осигуряване на актуална информация за управление на всички аспекти на градската мобилност	бр.	бр. въведени системи за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Създаване на цифров регистър за контрол на туристическите автобуси и онлайн услуга за заявяване на достъп до града	320 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. създадени цифрови регистри - 1	Община Пловдив	ЦГМ
		Актуализиране на информацията в специализираните сайтове, предоставящи информация за начини на придвижване на жителите и гостите на града	360 000,00 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. актуализирани информационни платформи - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Подобряване на капацитета за управление градската мобилност	Създаване на специализирано търговско дружество за управление на мобилността и пътната безопасност	600 000,00 лв.	общински бюджет	2026 г.	Подобрен институционален капацитет за устойчиво управление на градската мобилност	бр.	бр. създадени структури/ звена за управление - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ

		Изготвяне и приемане на местна нормативна уредба за пропускане, анализ и симулация на транспортното обслужване при инвестиционни проекти с РЗП над 20 000 m2	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. разработени и приети нормативни актове - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
1. Мобилността като услуга	Разработване и въвеждане на интегрирана платформа за градска мобилност	Разработване на концепция за мобилността като услуга в специфичен контекст на община Пловдив	15 000,00 лв.	общински бюджет публично - частни партньорства	2024 г.	Осигурен достъп до актуална информация и качествени услуги за мобилност. Подобрено ниво на интегрираност на транспортния модел на Пловдив.	бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	СНОБУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператори на Масовия превоз
		Правен анализ и концепция за осъществяване на публично-частно партньорство за предоставяне на услуги за мобилност с операторите на обществен транспорт	25 000,00 лв.	общински бюджет публично - частни партньорства	2026 г.	Повишен брой на потребителите на услуги за обществен транспорт	бр.	бр. разработени анализи/ концепции - 1	Община Пловдив	ГКПБУС ПЛОВДИВ ЕООД Оператори на Масовия превоз
		ОБЩО ТЦ 2	**94 470 000,00 лв.**							

* Една мярка обхваща няколко

СЦ 3: Модерен и добре функциониращ системи за обществен транспорт за устойчиви и безопасна градска мобилност (Безопасен и достъпен град)

Приоритетни области на действие	Мерки*	Дейности/ Проекти	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение***		Отговорност за изпълнение	
							Тип	Целеви	Дейност	Партньор/и
1. Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спиране, инфраструктура, трасета, кръстовища/ интермодални острови)	Модернизация на вторичната инфраструктура на обществения транспорт	Реконструкция и обезавеждане на спирките на обществения транспорт	450 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.	Качествена и атрактивна вторична инфраструктура на обществения транспорт	бр	бр. реконструирани спирки - 50	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Изграждане на депо за електрически автобуси, оборудвано с ФВЕЦ за производство на електроенергия за собствени нужди, както и покрити съоръжения за паркирани по-стандартните екземпляри за нощувки на депото; с цел осигуряване на зарядна инфраструктура за електрическите автобуси	6 050 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр	бр. изградени автобусни депа - 1	ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД	Община Пловдив
	Модернизация на системите за информация за пътниците	Разширяване и надграждане на системата за информация на пътниците в реално време, вкл. интелигентни терминални устройства по спирки	6 000 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.	Подобрено качество, надеждност и предвидимост на услугите на обществения транспорт	бр	брой превозни средства с инсталирани системи за инф. В	Община Пловдив	Оператори на обществен
	Транспортна - комуникационна инфраструктура с приоритет на обществения транспорт	Въвеждането на обособени скоростни трасета за обществения транспорт (BUS лентаи)	60 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.	Подобряване на обслужването от страна МПОТ и на комуникацията със заинтересованите лица	км	км обособени BUS ленти	Община Пловдив	ОП ОКТ
		"Пълна карта" за реализация на Т-Хайв в Пловдив	35 000,00 лв	общински бюджет	2023 г.		бр	бр. планови документи и проучвания - 1	Община Пловдив	няма
2. Достъпен, ресурсно ефективен и надеждан обществен транспорт (електрификация)	Поетапна подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с превозни средства с ниски емисии	Доставка на подвижен състав - нови електрически автобуси за поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози	24 000 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.	Електрификация на обществения транспорт	бр	бр. превозни средства въведени в експлоатация - 20	Община Пловдив	ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД
		Изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС от обществения транспорт в това число и използване на съществуващи интегрирани пунктове за осигуряване на зарядни станции за превозните средства	200 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.		бр	бр. изградени зарядни станции - 20	ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД	Община Пловдив
	Системи за интелигентно управление на обществения транспорт	Въвеждане на система за селективен приоритет на светофарните уредби за ГТ	6 200 000,00 лв	Програми съфинансирани от ЕС	2024 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване	бр	бр. въведени системи за оптимизация на обществения транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Оптимизация на транспортната схема	Оптимизация и актуализация на транспортната схема в новоприетия план	60 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване Подобрена производителност за	бр	бр. актуализирани схеми на обществен транспорт - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Въвеждане на устройство-мобилетъм за събиране на данни, необходими за промяна или актуализация на транспортната схема	40 000,00 лв	общински бюджет	2023 г.	Висок ред Привличане на пътници към обществения транспорт	бр	бр. въведени инструменти за управление на данни - 1	Община Пловдив	ОП ОКТ
		Доставка на специализиран софтуер за промяна/актуализация на транспортната схема	80 000,00 лв	общински бюджет	2024 г.		бр	бр. въведени системи за планиране и управление на	Община Пловдив	ОП ОКТ
3. Интегрирани решения	Решения за интермодалност, стимулиращи предпочитанията с обществен транспорт във функционалната територия	Проучване за възможностите за обслужване на градската инсеница от общината	20 000 лв	общински бюджет	2023 г.	Подобрена ефективност на обществения транспорт и качество на обслужване Подобрена производителност за Висок ред Привличане на пътници към обществения транспорт	бр	бр. изготвени проучвания - 1	Община Пловдив	няма
		Подготовка/съгласуване на проект за градска железница в Пловдив	30 000,00 лв	общински бюджет	инвеститор		бр	бр. изготвени инвестиционни проекти - 1	Община Пловдив	няма
		Подготовка/изграждане на приоритетни за изграждане по АПТ връзки с Летище - пункт/ю ЮИЗ - Стотна гара – Централна гара	30 000,00 лв	общински бюджет	инвеститор		бр	бр. изготвени инвестиционни проекти - спирка	Община Пловдив	няма

								необходимости			
4. Интегрирани тарифни политики	Инвестиции в системи за електронно таксуване	Разработване на нов обществено достъпен финансов модул за управление на обществения транспорт	50 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.	Подобрена достъпност на обществения транспорт	бр.	бр. разработени финансови модули - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен	
		Надграждане, модернизация и поддържане на система за управление на градския транспорт и услуги по организиране, администриране и контрол на продажби на обществени услуги за градска мобилност	11 950 000,00 лв.	Програми съфинансирани от ЕС	2025 г.		бр.	бр. модернизирани системи за управление на транспорта - 1	Община Пловдив	Оператори на обществен	
5. Мерки за управление на паркирането	Подобряване на инфраструктурата за паркиране	Промяна на обвата на зоните за паркиране, актуализиране на цените и нормативната уредба в т.ч. промяна на условията за паркиране за жителите и платената услугата „Служебен абонамент"	160 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрена инфраструктура и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. актуализирани схеми за зони с контрол на паркирането - 1	Община Пловдив	СО ПР	
		Изграждане на нови от буферни паркинги и мерки за оптимизация на автомобилния трафик	15 203 515,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. изградени буферни паркинги 10	Община Пловдив	СО ОКТ	
	Подобряване на капацитета за ефективно управление и контрол на паркирането	Осъществяване на строг контрол на издадените преференциални карти на лицата в неравностойно положение – електронен регистър и защита против фалшифициране	80 000,00 лв.	общински бюджет	инвестиран	Подобрена инфраструктура и капацитет за управление на паркирането в градската среда	бр.	бр. създадени електронни регистри за управление на паркирането - 1	Община Пловдив	СО ПР	
		Въвеждане на система за отчитане на заетостта на Синя зона и монтаж на указателни табели (тип VMS) за наличния на водените към възможните (налични и свободни) места на паркинги вкл. в паркингите и гаражите на територията на града.	5 200 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. въведени системи за управление на зоните за контролирано паркиране - 1	Община Пловдив	СО ПР	
		Въвеждане на нови системи за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение със специализирани автомобили, оборудвани с камери, със специализирани велосипеди (чрез летящи камери)	8 600 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	1. Брой нови камери, инсталирани за контрол на паркирането; 2. Брой нови нови, обхванати от новите камери за контрол на паркирането; 3. Брой специализирани автомобили, снабдени с камери и съпътстващ хардуер и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането; 4. Брой специализирани велосипеди, снабдени с камери и съпътстващ хардуер и софтуер за автоматизиран контрол на паркирането.	Община Пловдив	СО ПР	https://p ulsarmet https://s https://p ortal.r2m twork.co m/profile s/skyb lake. eu/trial/B estest- ostwareh ets
		Анализ на възможностите и въвеждане на "Блу дигъл" зони в близост до университета и ЦГЧ и жилищните квартали – към паркирането	80 000,00 лв.	общински бюджет	инвестиран		бр.	бр. изготвени анализи - 1 бр. обхванати образователни институции - 35 от общо 77 училища	Община Пловдив	СО на МВР	
6. Подобряване условията за безопасно придвижване	Инвестиции в безопасна и сигурна градска среда	Осигуряване и поддържане на пешеходни пътеки, безопасно пешеходно преминаване на кръстовища	2 000 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрени условия за безопасно придвижване в градска среда	бр.	бр. реконструирани зони за пешеходно пространство - 5	Община Пловдив	СО ОКТ	

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ПЛОВДИВ • ПРЕДСЕДАТЕЛ

		Подобряване на уличното осветление в близост до пешеходните зони и публични пространства	1 500 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.		бр.	бр. Благоустроени пешеходни зони и публични пространства - 10	Община Пловдив	ОП ОКТ
	Ниво на информираност и култура на придвижване	Съвместни инициативи в областта на пътната безопасност	400 000 лв.	общински бюджет	ежегодно		бр.	бр. инициативи кампании - 10	Община Пловдив	ОП ОКТ
		ОБЩО СЦ 3	**84 044 519,00 лв.**							

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
** Планира се на ниво мярка
*** Планират се на ниво проект

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ на ОБЩИНА ПЛОВДИВ 2022 - 2032 г.

СЦИ: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополските функции на гр. Пловдив (достъпен град)

Приоритетна област на действие	Мярка*	Дейности/ Проект	Бюджет лв.	Източници на финансиране	Срок на реализация	Очаквани резултати**	Индикатори за изпълнение*** тип	Индикатори за изпълнение*** стойност	Отговорности за изпълнението водещо	Отговорности за изпълнението партньор/и
1. Взаимодействия в рамките на функционалната територия	Оптимизация на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини	Анализ и изготвяне на препоръки за подобряване на транспортната схема в рамките на функционалната територия	20 000,00 лв.	общински бюджет	2025 г.	Подобрени функционални връзки на община Пловдив със съседни общини; увеличен дял на пътуванията с обществен транспорт; подобрен достъп до услуги за устойчива мобилност	бр.	бр. изготвени анализи - 1	Областна	Община Пловдив Оператори на общини -
		Въвеждане на гъвкави транспортни разписания за подобряване на транспортното обслужване по установени линии на обществения транспорт	-		2026 г.		бр.	бр. оптимизирани/ реализирани транспортни схеми - 1	Оператори на обществен транспорт	Областна администрация Пловдив Община Пловдив общини - партньори
		Въвеждане на интегрирани транспортни решения за междусъединения и градски обществен транспорт (автобуси и ж. п.) - синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база зониране	-		2026 г.		бр.	бр. оптимизирани/ дефинирани транспортни схеми - 2	Областна	Община Пловдив общини - Оператори на обществен транспорт
	Подобряване на връзките на града и общината с икономическите зони	Разработване и изпълнение на съвместни стратегии за осигуряване на гъвкави транспортни услуги с работодатели и икономически оператори от ТИЗ	-		2026 г.	Повишено добавена стойност на обществения транспорт за стимулиране на икономическия растеж	бр.	бр. партньорства - 1	Община Пловдив	Икономически Оператори на
		Разработване и въвеждане на специфичен модел на тарифна политика, стимулиращ използването на обществен транспорт с цел пътуване за работа	-		2025 г.		бр.	бр. разработени/ утвърдени модели на тарифна политика - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на Икономически оператори
	Извеждане на транзитния трафик	Ремонт и разширение на Околовръстен път Пловдив	125 000 000,00 лв.			Създадени условия и извеждане на транзитния трафик и намаляване на задръстванията			АПИ	Община Пловдив
		Въвеждане на мерки за ограничаване на достъпа на тежко-товарен трафик в централната градска част на Пловдив - нормативни и организационни	100 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		%	намаляване на тежко товарния трафик в градската среда - 50 %	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
2. Иновативни решения за гъвкава градска логистика	Подобряване на капацитета за планиране на гъвкави и иновативни решения за градска логистика	Актуализация на местната нормативна база за регулиране достъпа на търговски товарни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони	-		2024 г.	Подобрен капацитет и информационна основа за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. актуализирани/ новоприети нормативни документи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Икономически
		Изготвяне на карта с най-подходящите транспортни маршрути до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически дейности	15 000,00 лв.	общински бюджет	2024 г.		бр.	бр. анализи/ инструменти - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив
	Партньорства за споделена, свързана и климатично неутрална градска логистика	Разработване и пилотиране на местен механизъм за стимулиране на съвместни вериги за доставки на малки търговски обекти	-		2025 г.	Утвърдени добри практики за устойчиво управление на градската логистика	бр.	бр. подкрепени проекти/ инициативи - 1	Община Пловдив	Икономически оператори Браншови
		Обособяване на места за временен престой и доставки в зони за платено паркиране	20 000,00 лв.		2025 г.		бр.	бр. икономически оператори с достъп до споделени решения за	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив

		Обособяване на сезонни паркинги за организирани групови туристически пътувания	-		2024 г.		%	% от организираните туристически пътувания, които използват инфраструктурата за паркиране – слот	Община Пловдив	ОП ПР ОДС на МВР
	Ефективно управление на туристическите пътувания	Разработване и въвеждане на интегрирани тарифни решения, които комбинират пътуване с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (city card)	-		2025 г.	Ефективни механизми за управление на трафика; Модел на градска мобилност в подкрепа на местната икономика	бр.	бр. разработени и въведени тарифи - 1	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив Оператори на културни
		Интегрирани на решения за временен престой с цел туризъм в зони с контрол на паркирането	-		2024 г.		бр.	бр. паркоместа за временен престой - 50	Община Пловдив	Общински съвет Пловдив ОП ПР
		Промоционални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти	50 000,00 лв.	Програми общински бюджет инвестиции на публични предприятия	2024 г.		бр.	бр. проведени инициативи/ кампании - 5	Община Пловдив	Общински съвет Оператори на обществен транспорт културни институции
		ОБЩО СЦ 4	**325 205 000,00 лв.**							

* Една мярка обхваща няколко проекта/ дейности
**Планира се на ниво мярка
*** Планират се на ниво проект

Източници на финансиране	срокове за изпълнение	отговорни институции
Държавен бюджет	ежегодно	Община Пловдив
Програми съфинансирани от ЕС	2023 г.	ОД на МВР
ФМ на ЕИП	2024 г.	ЕКОБУС ПЛОВДИВ ЕООД
Хоризонт Европа	2025 г.	Оператори на обществен транспорт
CEF	2026 г.	Икономически оператори
Interreg	2027 г.	Браншови организации
приходи от контрол на паркиране	> 2028 г.	НПО
общински бюджет		Университети
публично - частни партньорства		Образователни институции
финансови инструменти		Общински съвет Пловдив
частни инвестиции		общини - партньори
инвестиции на публични предприятия		МРРБ
		МТ
		Областна администрация - Пловдив
		НКЖИ
		БДЖ
		Летище Пловдив
		ОП ОКТ
		ОП ПР
		ЦГМ
		културни институции
		АПИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ

ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИ ЕДИНИЦИ (ГЕ) ЗА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "СЕВЕРЕН"

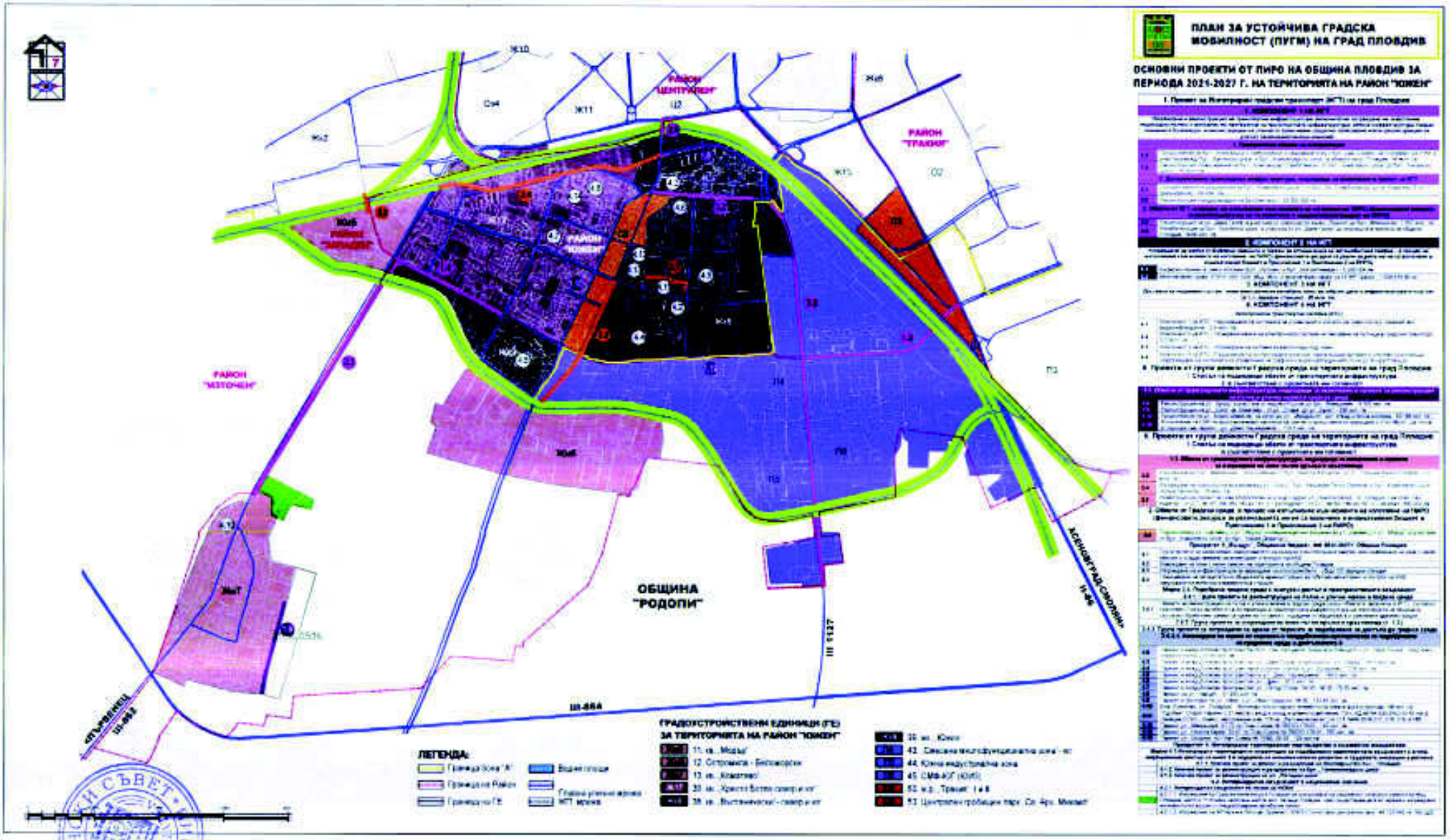
- ГЕ1 7. Жилищна зона „Марица-Север"
- ГЕ2 14. Устройствена зона
- ГЕ3 15. кв. „Северно от пожарна" (кв. „Гагарин")
- ГЕ4 30. кв. „Христо Ботев-север и юг"
- ГЕ5 40. Северна индустриална зона
- ГЕ6 46. Комплекс „Панаир Хасърджик"
- ГЕ7 47. „Захарна фабрика" и „Гара Капитан Андреево"
- ГЕ8 48. кв. „Филипово"
- ГЕ9 52. Гробищен парк „Христо Ботев"

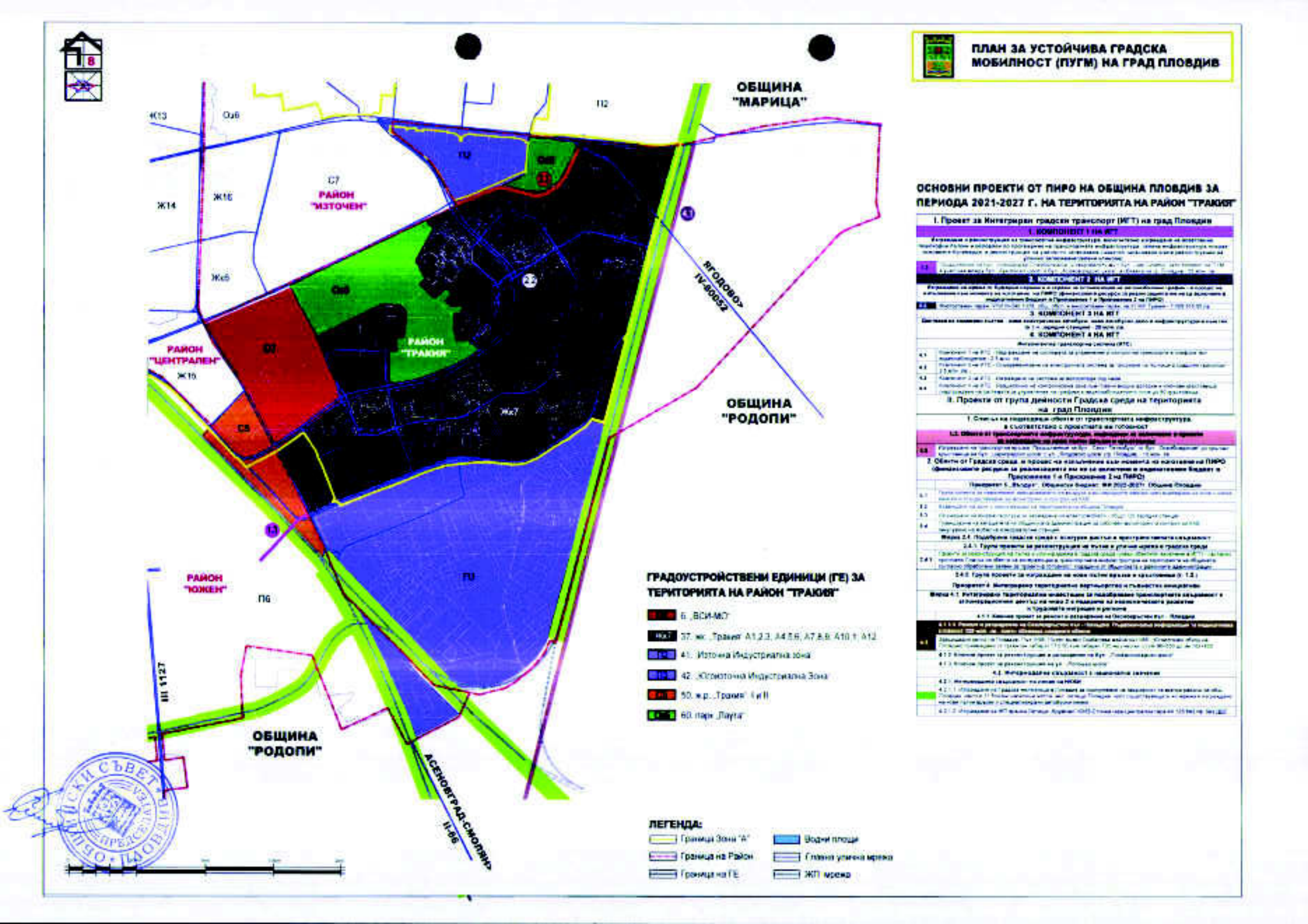
ЛЕГЕНДА:

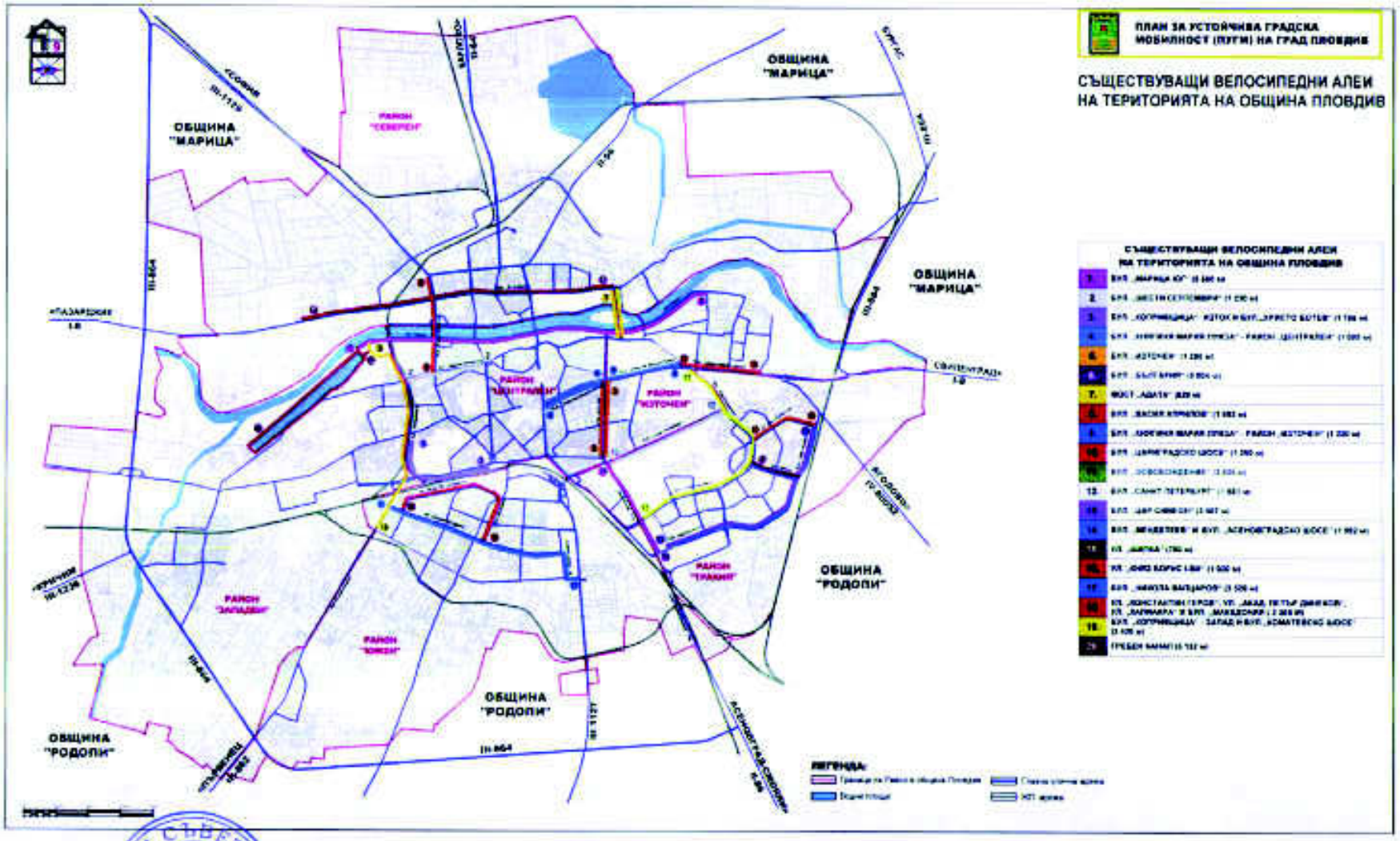
- Граница Зона "А"
- Граници на Район
- Граници на ГЕ
- Водни площи
- Главна уличната мрежа
- ЖП мрежа

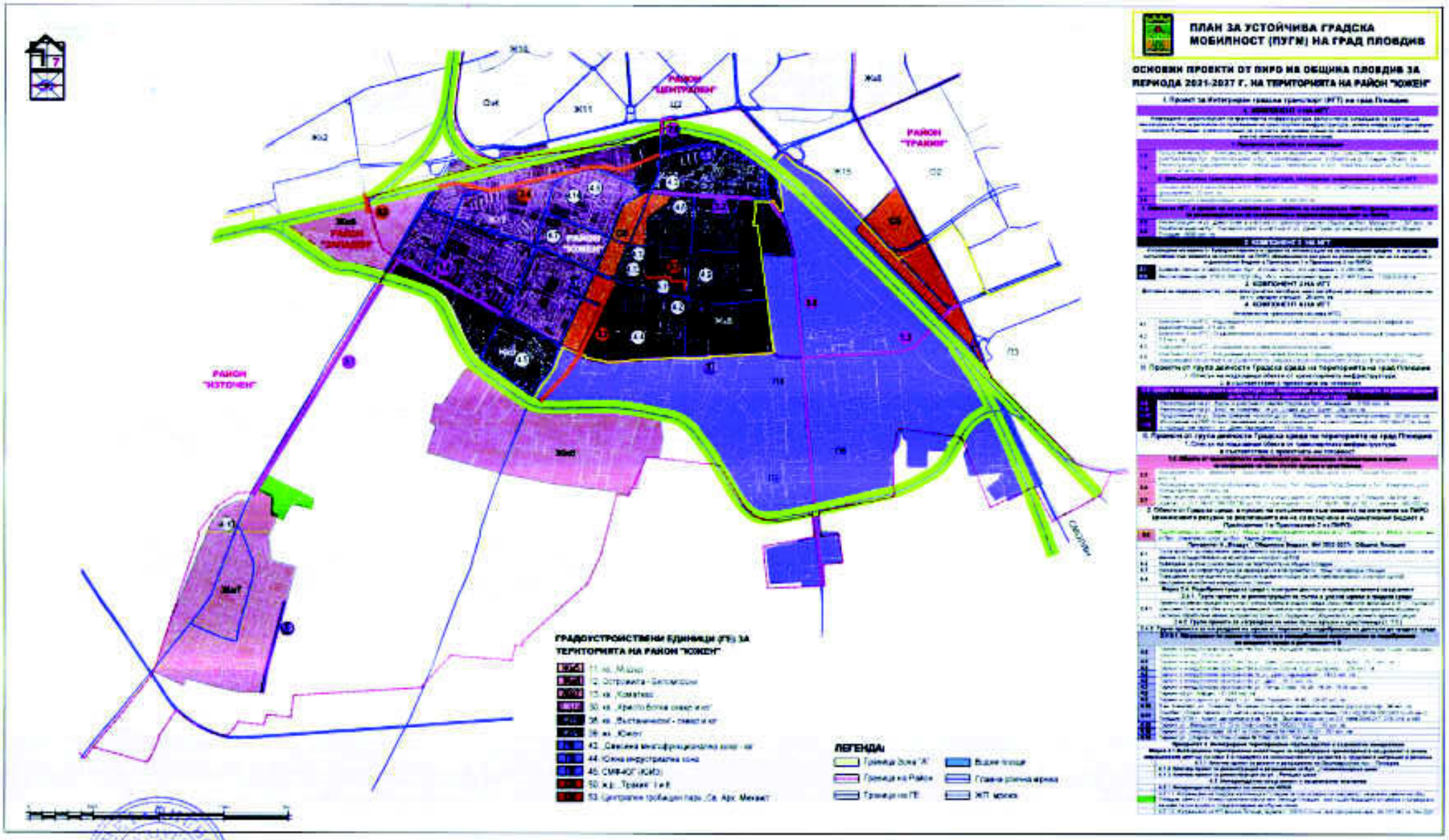
ОСНОВНИ ПРОЕКТИ ОТ ПИРО НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "СЕВЕРЕН"

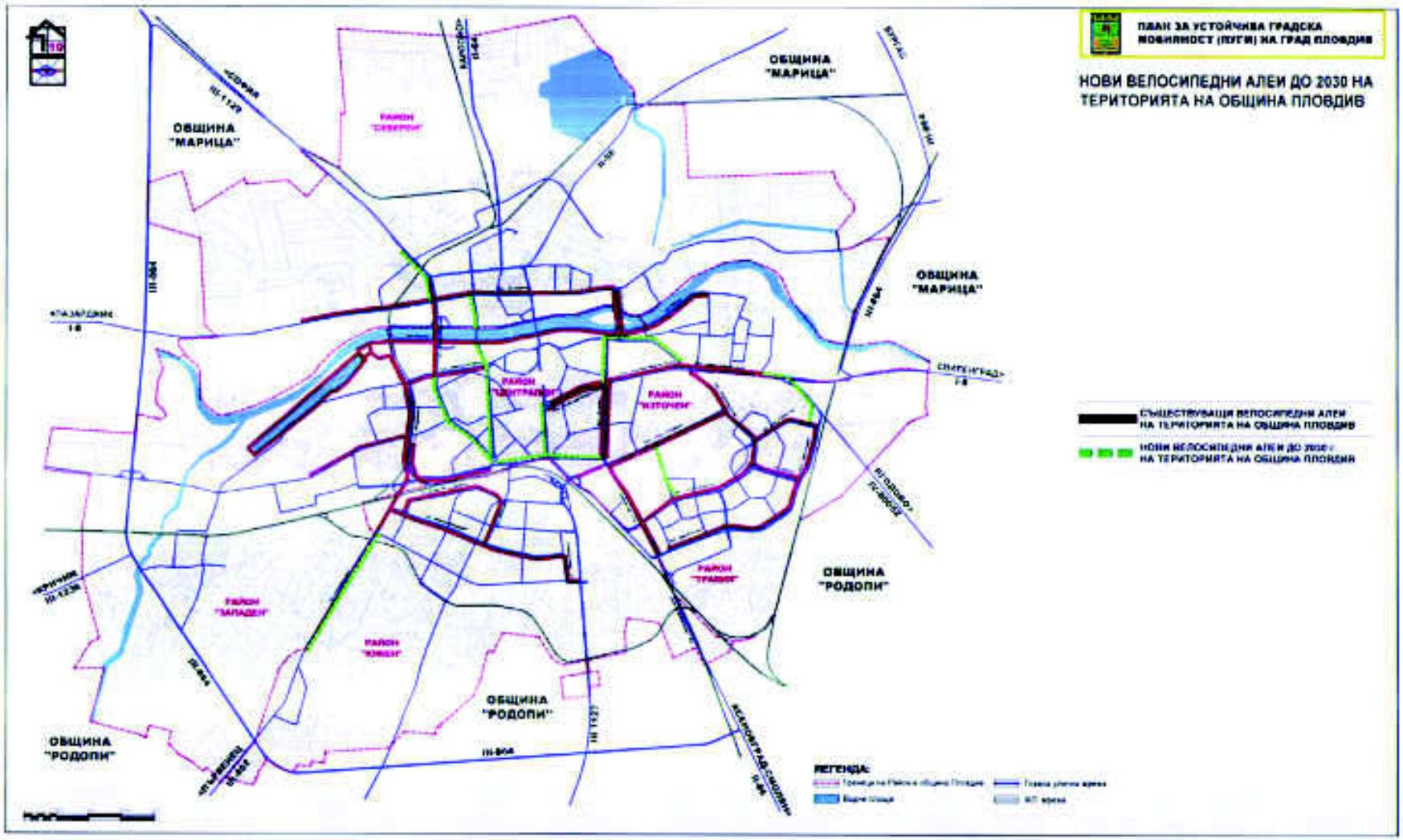
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ПЛОВДИВ • ПРЕДСЕДАТЕЛ

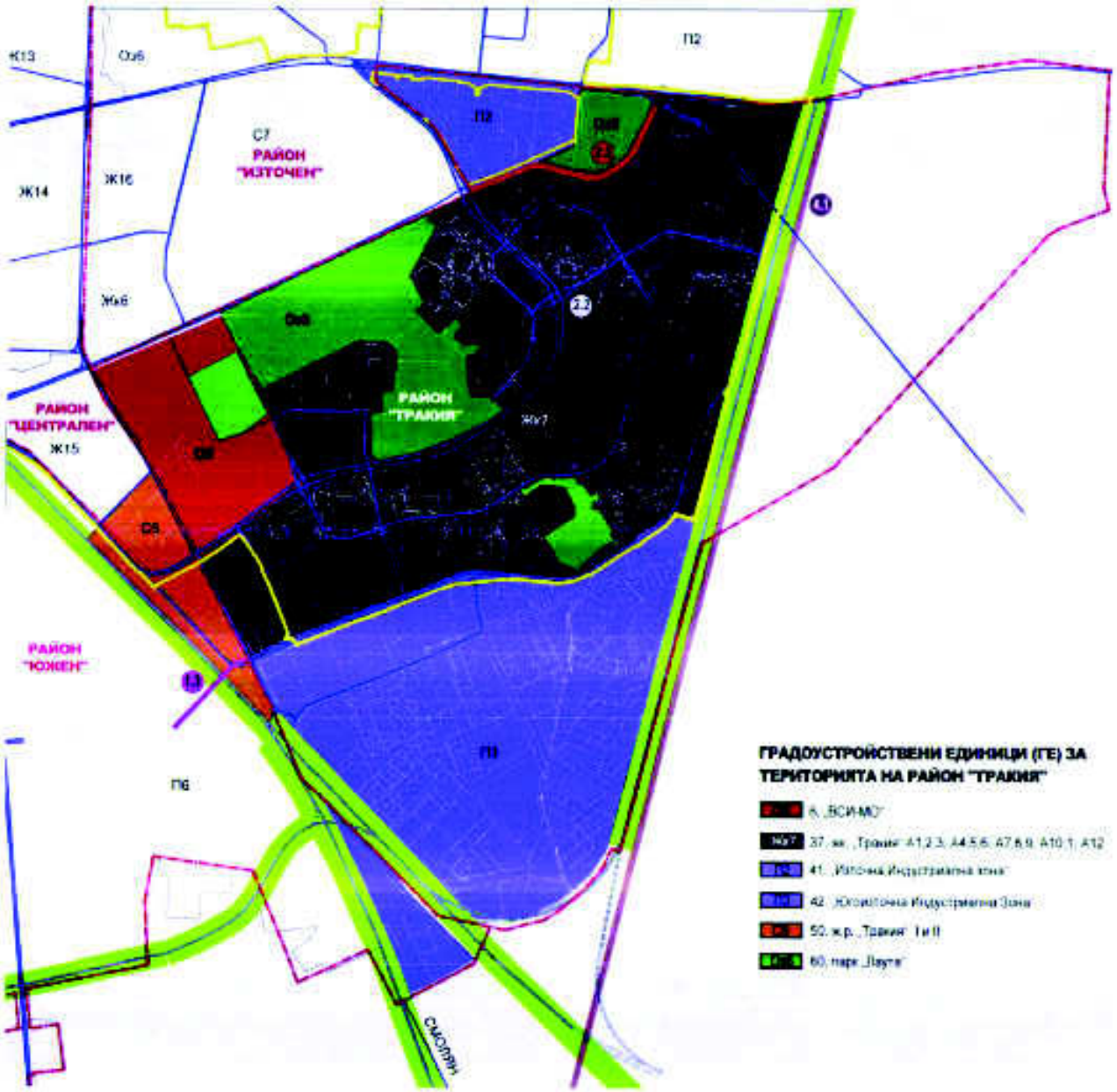

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ
ОСНОВНИ ПРОЕКТИ ОТ ПИРО НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ЦЕНТРАЛЕН"
РАЙОН "ТРАКИЯ"
РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ИЗТОЧЕН"
ОБЩИНА "РОДОПИ"
ЛЕГЕНДА:
ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИ ЕДИНИЦИ (ГЕ) ЗА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ЮЖЕН"


ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ
ОБЩИНА "МАРИЦА"
ОБЩИНА "РОДОПИ"
ОБЩИНА "РОДОПИ"
РАЙОН "ИЗТОЧЕН"
РАЙОН "ЦЕНТРАЛЕН"
РАЙОН "ТРАКИЯ"
РАЙОН "ЮЖЕН"
ЯГОДОВО IV-80052
III 1127
II-86 АСЕНОВГРАД-СМОЛЯН
ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИ ЕДИНИЦИ (ГЕ) ЗА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ТРАКИЯ"
6. „ВСИ-МО"
37. ж.р. „Тракия" А1,2,3, А4,5,6, А7,8,9, А10,1, А12
41. „Източна Индустриална зона"
42. „Югоизточна Индустриална Зона"
50. ж.р. „Тракия" I и II
60. парк „Лаута"
ЛЕГЕНДА:
Граница Зона "А"
Граница на Район
Граница на ГЕ
Водни площи
Главна уличка мрежа
ЖП мрежа
ОСНОВНИ ПРОЕКТИ ОТ ПИРО НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ТРАКИЯ"
I. Проект за Интегриран градски транспорт (ИГТ) на град Пловдив
1. КОМПОНЕНТ 1 НА ИГТ
2. КОМПОНЕНТ 2 НА ИГТ
3. КОМПОНЕНТ 3 НА ИГТ
4. КОМПОНЕНТ 4 НА ИГТ
II. Проекти от група дейности Градска среда на територията на град Пловдив
1. Обекти на подкрепящата транспортната инфраструктура в съответствие с проектната им готовност
1.1. Обекти от транспортната инфраструктура, изпълнени по основната и пряката им инфраструктура
2. Обекти от Градска среда, в процес на изпълнение към момента на кандидатстване по ПИРО (финансовите ресурси за реализацията им не са включени в индикативния бюджет в Приложение 1 и Приложение 2 на ПИРО)
Приоритет 4. Интегрирано територийно партньорство и съвместно инициативи
4.1.1. Комплексен проект за реконструкция и разширение на бул. „Пещерско шосе"
4.2. Интегрирани свързаности с национални значения
4.2.1. Изграждане на Северна тангента на гр. Пловдив
4.2.1.1. Изграждане на Северна тангента с връзки за подключване на територията на обл. Пловдив към нея
4.2.1.2. Изграждане на ЖП връзка (ветвица) Куриер (ОМП) – Стопанска железопътна гара (ЦЖП) (ок. 1,25 км) (вкл. ЖП


ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ
СЪЩЕСТВУВАЩИ ВЕЛОСИПЕДНИ АЛЕИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ
ОБЩИНА "МАРИЦА"
ОБЩИНА "РОДОПИ"
РАЙОН "СЕВЕРЕН"
РАЙОН "ЦЕНТРАЛЕН"
РАЙОН "ИЗТОЧЕН"
РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ЗАПАДЕН"
РАЙОН "ТРАКИЯ"
ЛЕГЕНДА:


ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ
ОСНОВНИ ПРОЕКТИ ОТ ПИРО НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ЦЕНТРАЛЕН"
РАЙОН "ТРАКИЯ"
РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ЗАПАДЕН"
РАЙОН "ЮГОИЗТОК"
ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИ ЕДИНИЦИ (ГЕ) ЗА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ЮЖЕН"
ЛЕГЕНДА


ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) НА ГРАД ПЛОВДИВ
НОВИ ВЕЛОСИПЕДНИ АЛЕИ ДО 2030 НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ
ОБЩИНА "МАРИЦА"
ОБЩИНА "РОДОПИ"
РАЙОН "ЦЕНТРАЛЕН"
РАЙОН "ЮЖЕН"
РАЙОН "ЗАПАДЕН"
РАЙОН "ТРАКИЯ"
РАЙОН "СЕВЕРЕН"
СЪЩЕСТВУВАЩИ ВЕЛОСИПЕДНИ АЛЕИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ
НОВИ ВЕЛОСИПЕДНИ АЛЕИ ДО 2030 г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ
ЛЕГЕНДА:



ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИ ЕДИНИЦИ (ГЕ) ЗА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ТРАКИЯ"

- А „ВСИМО"
- Ж17 37. кв. „Тракия" А1,2,3, А4,5,6, А7,8,9, А10,1, А12
- 41. „Източна Индустриална зона"
- 42. „Югоизточна Индустриална зона"
- 50. ж.р. „Тракия" I и II
- 60. парк „Лаута"

ЛЕГЕНДА:

- Граница Зона "А"
- Граница на Район
- Граница на ГЕ
- Водни площи
- Главна улична мрежа
- ЖП мрежа

ОСНОВНИ ПРОЕКТИ ОТ ПИРО НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ ЗА ПЕРИОДА 2021-2027 Г. НА ТЕРИТОРИЯТА НА РАЙОН "ТРАКИЯ"

I. Проект за Интегриран градски транспорт (ИГТ) на град Пловдив

1. КОМПОНЕНТ 1 НА ИГТ

2. КОМПОНЕНТ 2 НА ИГТ

3. КОМПОНЕНТ 3 НА ИГТ

4. КОМПОНЕНТ 4 НА ИГТ

II. Проекти от групи дейности Градска среда на територията на град Пловдив

1. Елементи на подкрепящи обекти от транспортната инфраструктура, в съответствие с приоритетите на топлофикат

2. Обекти от Градска среда, в рамки на изпълнение към момента на изготвяне на ПИРО (финансовите ресурси за реализацията им не са включени в индикативния бюджет в Приложение 1 и Приложение 2 на ПИРО)

Мярка 2.4. Подобряване градска среда с контрол достъп и пространствената свързаност

2.4.1. Групи проекти за реконструкция на пътна и уличен мрежа в средата среда

2.4.2. Групи проекти за изграждане на нови пътни връзки и кръстовища (т. 1.2.)

Приоритет 4. Интегрирано териториално партньорство и съвместно планиране

Мярка 4.1. Интегрирани териториални инвестиции за подобряване транспортната (свързаност) и комуникационния център на зона 2 и подкрепа за развитие местното развитие и трудовите миграции в региона

4.1.1. Ключов проект за ремонт и модернизация на Околовръстен път - Пловдив

4.1.1.3. Ремонт и модернизация на Околовръстен път - Пловдив. Подобряване инфраструктурата и енергийната ефективност (ЕЕ) чрез нови енергийни спестяващи обекти

4.1.2. Ключов проект за ремонт, изграждане и реконструкция на ул. „Гоце Делчев"

4.1.3. Ключов проект за ремонт, изграждане и реконструкция на ул. „Копривщица"

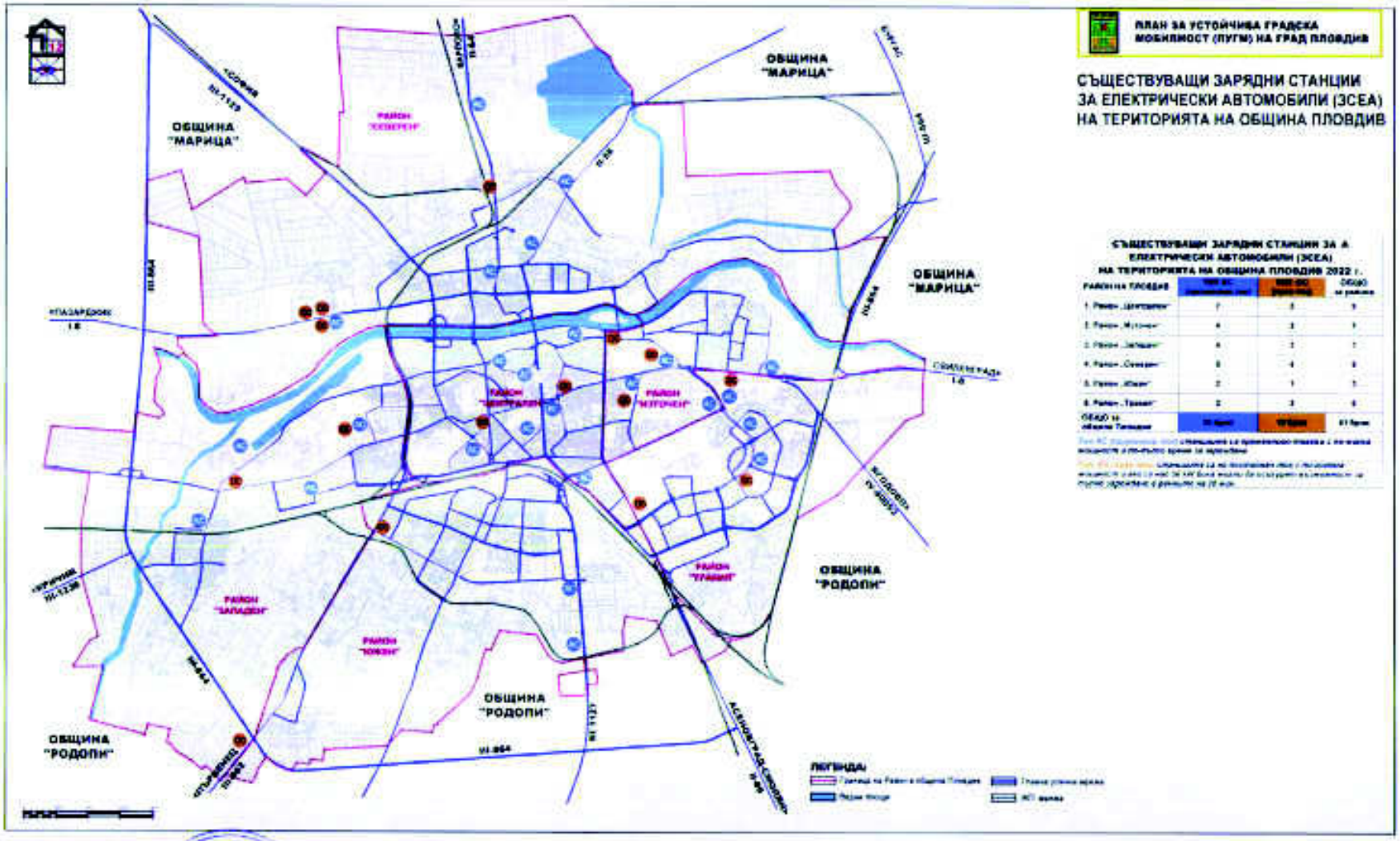
4.2. Интегрирайте свързаност с национални планове

4.2.1. Интегрирайте свързаност на пътни мрежи

4.2.1.1. Изграждане на Северна автомобилна тангента на Пловдив, включваща ул. „Копривщица" (от ул. „Гоце Делчев" до ул. „Цар Симеон Велики") и ул. „Цар Симеон Велики" (от ул. „Копривщица" до ул. „Пещерско шосе")

4.2.1.2. Изграждане на Северна автомобилна тангента на Пловдив, включваща ул. „Копривщица" (от ул. „Гоце Делчев" до ул. „Цар Симеон Велики") и ул. „Цар Симеон Велики" (от ул. „Копривщица" до ул. „Пещерско шосе")

4.2.1.3. Изграждане на Северна автомобилна тангента на Пловдив, включваща ул. „Копривщица" (от ул. „Гоце Делчев" до ул. „Цар Симеон Велики") и ул. „Цар Симеон Велики" (от ул. „Копривщица" до ул. „Пещерско шосе")



СЪЩЕСТВУВАЩИ ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ ЗА А ЕЛЕКТРИЧЕСКИ АВТОМОБИЛИ (ЗСЕА) НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ 2022 г.

РАЙОНИ ГРАД ПЛОВДИВ	[illegible]	[illegible]	ОБЩО за района
1. Район „Централен"	7	3	9
2. Район „Южен"	4	3	5
3. Район „Западен"	4	3	7
4. Район „Северен"	5	4	6
5. Район „Източен"	2	1	3
6. Район „Тракия"	2	3	4
ОБЩО за община Пловдив	24 броя	17 броя	41 броя

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ • ВИДИН