

План за устойчива градска мобилност на Община Бургас 2023-2031



Юни, 2023 г.

Съдържание:

I.	Въведение и контекст	4
II.	Ситуационен анализ на „Устойчивата градска мобилност“ в Община Бургас.....	7
1.	Състояние на транспортната инфраструктура на Община Бургас.....	7
2.	Градска мобилност:	22
	Обществен транспорт	22
	Автомобилен трафик	27
	Транзитно движение.....	28
	Пешеходно движение.....	33
	Паркинги	38
3.	Анализ на проведено проучване за разпределение на пътуванията	44
4.	Социално икономическа среда	55
5.	Околна среда	69
6.	Местна политика.....	74
7.	Основни изводи	78
III.	Визия, цели и концепция за устойчива градска мобилност	84
	Визия за развитие на град Бургас в сферата на мобилността	87
	Съгласуваност с основни стратегически документи на Община Бургас	88
	Стратегически цели	94
	1. Намалване на въглеродните емисии от транспорт и подобряване на качеството на околната среда	96
	2. Подобряване на градската среда, насърчаваща устойчива градска мобилност.....	96
	3. Насърчаване на технологичните промени, подобряване на интеграцията и организацията на градската мобилност.....	96
	Приоритети	0
	Приоритет 1. Декарбонизация и здраве	0
	Приоритет 2. Градска среда за устойчива и безопасна мобилност.....	2
	Приоритет 3. Интелигентна мобилност.....	7
	Приоритет 4. Ефективна мобилност	10
	Приоритет 5. Отговорна мобилност	14
IV.	План за наблюдение и оценка	16

V. Комуникационна стратегия	18
Въведение	18
Анализ на силните и слаби страни на текущата ситуация:	19
Планиране и определяне на целите	22
Определяне на целевите групи	22
Ключовите мерки в комуникационната стратегия:	25
Етапи при изпълнение на приоритетите на Комуникационната стратегия	28
Комуникационни канали и партньорства	30
Приложения:	34

Град Бургас и общината имат сложна и добре развита транспортна система. Без това градът не би могъл да функционира.

Въпреки постигнатото от община Бургас досега в областта на транспорта, транспортната система все още е неустойчива. Всички ние, гражданите на град Бургас трябва да обединим усилията си, за да постигнем напредъка и облика на градската мобилност, такава, каквата я желаем и искаме да оставим на поколенията след нас, защото отговорността е в това да създаваме, поддържаме и развиваме град Бургас.

Изискванията към нашата система за транспорт и градска мобилност са обект на постоянна промяна. Тъй като Бургас се развива стабилно и икономиката му се развива положително, винаги има нови предизвикателства, пред които да се изправим, а новите технологии променят както условията, така и моделите на мобилност. Необходимо е далновидно, стратегическо и интегрирано планиране, за да се гарантира, че общественият транспорт, както и частният и търговският трафик могат да посрещнат тези многобройни бъдещи предизвикателства.

Ето защо, ние разработихме настоящия втори план на Община Бургас за устойчива градска мобилност, като това е „пътната карта“ на местната транспортна политика.

Планът за устойчива градска мобилност до 2031 г. е резултат от дългогодишна интензивна работа. Той надгражда резултатите на предходния план на община Бургас. Планът за устойчива градска мобилност отговаря на ключови въпроси като: Как може да се постигне устойчивост на системите, които вече са създадени и развити, как да се предоставя качествена и навременна услуга на жителите, бизнеса и туристите, посещаващи общината? Как можем да управляваме градския трафик, за да намалим емисиите, замърсяването и шума, доколкото е възможно, като същевременно гарантираме, че икономическият живот в Бургас процъфтява? Какво можем да направим, за да гарантираме, че произшествията са по-малко?

I. Въведение и контекст

Като един от основните транспортни и икономически центрове в България, гр. Бургас определя развитието на съвременна транспортна инфраструктура и нова култура на модерна градска мобилност като приоритет в цялостното развитие на урбанизираната територия.

През последните години Община Бургас провежда устойчива политика на планиране и реализиране на мерки за подобряване на условията за мобилност за:

- 1) повишаване на привлекателността и достъпността на обществения транспорт чрез обновяване на автобусния парк, въвеждане на нова транспортна схема със система от бързи автобусни линии, обновяване на заслоните на спирките, крайните терминали и автогарите, въвеждане на съвременна електронна билетна система и система за информация на пътниците и видеонаблюдение по спирките и в автобусите, както и система за приоритет на градския транспорт;
- 2) оптимизиране на транспортните потоци чрез въвеждане на интегрирана система за следене на трафика и централизирано управление на светофарните уредби, както и информационна система в реално време за осигуряване на пътна информация чрез табла с променящо се съдържание за основните входни артерии на града.
- 3) подобряване качеството на услугите, свързани с мобилността, като предоставяне на дигитални решения за информираност и закупуване на услуги (транспортни карти и билети; такси за паркиране и комбинирани билети) през мобилни и/или уеб базирани приложения, както и планиращи маршрута приложения, интегрирана градска платформа, обединяваща всички аспекти на мобилността на едно място и др.
- 4) разширяване и модернизиране на системите за управление на паркирането (синя и зелена платена зона за паркиране) в града, планиране изграждането на буферни паркинги,
- 5) подобряване на достъпността на средата, свързана с придвижване на хора в неравностойно положение, поддържане на услугата „Позвъни и се вози“, за хора със затруднена мобилност и много др.
- 6) подобряване на привлекателността на пешеходните пространства и повишаване на степента на сигурност при ходене пеша чрез изграждане на нови надлези и подлези.
- 7) провеждане на промоционални, мотивационни и обучителни публични събития училищни събития и кампании в рамките на Седмицата на мобилността и извън нея.

Изготвянето на стратегически план за интегрирана, интермодална и устойчива градска мобилност на Община Бургас, е ключов фактор за ефективното разрешаване на проблемите

свързани с негативното въздействие на транспорта върху здравето, сигурността и безопасността на гражданите, атмосферното и шумово замърсяване, енергийна неефективност, неефикасността и неефективността на разходите за транспорт на хора и товари и подобряване на градска среда, градска архитектура и качество на живот.

Стратегическите цели на общината са хармонизирани с целите и препоръките на ЕС за прилагане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност, които следва да стават и част от интегрираните стратегии за териториално развитие (*из Доклада на Европейската комисия (ЕК) за България за 2019 г., изготвен в рамките на Европейския семестър*) и част от актуализирането на анализа на общинската територия, съобразно принципите от Пакета за устойчива градска мобилност, в съответствие със Съобщение на Комисията COM(2013) 913 „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“, за ясно формулиране на приоритетите на града и извеждането на мерки за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност, вкл. интегриран градски транспорт, с възможност за осигуряване на финансиране, съгласно Концепцията за планове за устойчива градска мобилност (*Приложение към Съобщение на Комисията COM(2013) 913*).

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) поставя хората, достъпността и обществената ангажираност в центъра на процеса на планиране, с цел осигуряване на подобро качество на живот за всички. Този подход признава, че интеграцията трябва да се случи във всички видове транспорт, всички институции за планиране, всички дисциплини и всички граждани и заинтересовани страни. Той осигурява систематичен процес на мониторинг и оценка за предоставянето и прилагането на ПУГМ, като гарантира, че целите са базирани на подходящ набор от действия. Важно е да се подчертае, че ПУГМ е структуриран, но гъвкав процес. Той предоставя подход за дефиниране на проблеми и разработване на решения, като същевременно позволява фокусиране върху специфичните нужди на града/локацията чрез разработване на целеви мерки и персонализирани планове за действие. Концепцията за планиране на устойчива градска мобилност е разработена от ЕС през 2009–2013 г., във време, когато стана очевидно, че конвенционалното транспортно планиране не предоставя ефективни решения и инструменти за справяне с проблемите на мобилността, пред които са изправени съвременните градове. Процесът на разработване на ПУГМ се ръководи от ELTIS (обсерваторията на ЕС за градска мобилност, финансирана от Генерална дирекция за мобилност и транспорт), чиито Насоки за разработване и прилагане на план за устойчива градска мобилност са публикувани за първи път през 2013 г. Въпреки че ПУГМ не е задължителен документ за планиране и като цяло не подлежи на нормативна регламентация съгласно международно или национално законодателство, насоките са широко използвани от много европейски градове. Той се определя като „стратегически

план, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в градовете и техните околности за по-добро качество на живот и създаването му се основава на съществуващите практики за планиране при надлежно отчитане на принципите на интеграция, участие и оценка.“

Настоящият план за устойчива градска мобилност на Бургас надгражда върху резултатите от първия план с период на действие 2014 – 2023 г.

Транспортната инфраструктура е важен фактор за цялостното пространствено и социално-икономическо развитие на територията на община Бургас. От една страна общината има благоприятно географско местоположение и характеристиките на релефа, които благоприятстват развитието на транспортните инфраструктури, но от друга са налични и лимитиращи фактори изразяващи се най-вече в „сложната“ специфична география, която има град Бургас и прилежащите територии. Предвид това, че преобладаващият релеф в града/общината е равнинен, транспортната инфраструктура е добре развита и осигурява нуждите на населението. Сложната специфика на географията в региона обаче предполага големи предизвикателства за реализацията на нови транспортни решения, които биха облекчили натоварените транспортни връзки и функционирането на града с прилежащите територии в неговия хинтерланд.

Пътна и улична мрежа

Основни носители на автомобилното движение като съществена част от градската мобилност са пътната и улична мрежа.

Пътна мрежа

Общата обезпеченост на Община Бургас с първокласна и второкласна републиканска пътна мрежа е много добра и е около два пъти по-висока от средната обезпеченост за пътища в Бургаска област и над три пъти по-висока от средната гъстота за страната.

Тези пътища са предназначени да осигурят:

- свързването на общината и съседните региони от страната и с международните европейски пътища
- обезпечаването на транзитното движение през територията на общината.

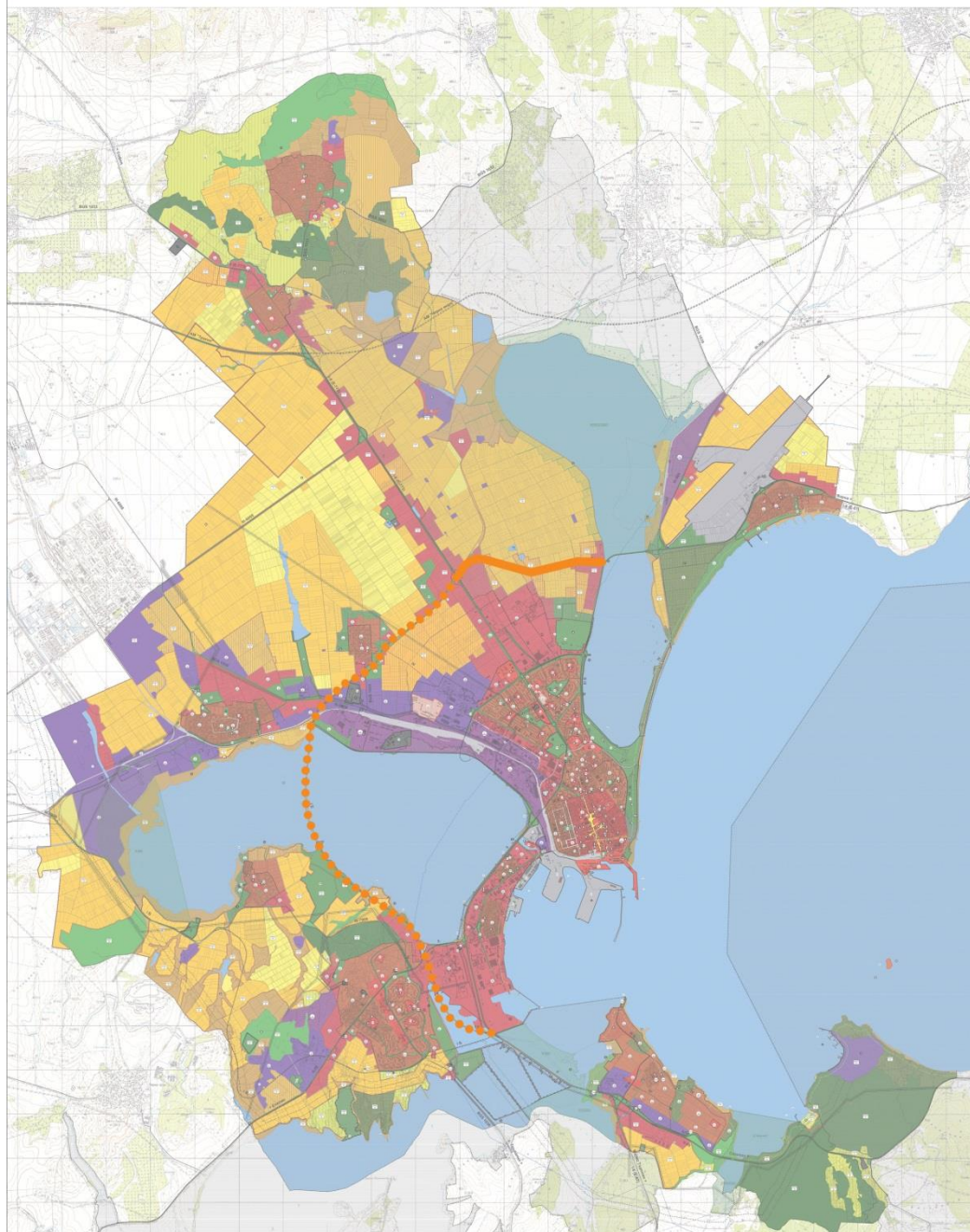
От голямо значение за общината и най-вече за град Бургас е транзитното движение през града главно по време на активния туристически сезон. Основния транзит е от вътрешността на страната към курортните обекти по черноморското крайбрежие както на юг, така и на север от общината, като този транзит почти изцяло преминава през градската територия. Има осигурен обход за посока юг през Камено, който обаче със своите параметри и пътни характеристики, не успява да привлече повече от 10% от транзитния трафик. След пускането в експлоатация на цялата АМ „Тракия“ и скоростния път до Слънчев бряг автомобилите, които в посока север ползваха далечния обход на Бургас - Мирнолюбово-Брястовец-Каблешково намаляха драстично, като и те се насочиха през града.

Резултатите от анализите, правени през последните години сочат, че път II-99 в посока Созопол (Е1) и път I-9 посока М. Търново (Е2) транзитът е с най голям процент (42% съответно 47%). Това доказва необходимостта от изграждане на обходен път по който да премине трасето на път I-9 (Е87). Анализът показва, че преобладаващото движение през територията на града е главно от леки коли (62%) и товарни автомобили (30%).

С преобладаващо товарно движение са посоките към Меден Рудник-Средец -път II 79-(53 %), път III-7909 посока Горно Езерово(72%).

Приоритет в програмата за развитие на общината е създаване на добра градска и извънградска инфраструктура, обезпечаваша обслужването на територията. Всяка година от бюджета на общината се заделят около 10 млн. лева за поддръжка на уличната и пътна мрежа и около 5-10 млн. за основни ремонти и реконструкции на съществуващи и изграждането на нови улици. Част то средствата се осигуряват по оперативни програми, търсят се и възможности за реализация на инвестиционни проекти с други източници на финансиране.

От особено значение за Бургас е изграждането на обходни пътища, включително и пътните възли, пътни кръстовища и съоръжения към тях. Те са два – обход от север и обход от запад.



Фигура 2. Общ устройствен план, източник Община Бургас

Едновременно с това е необходимо да се осигурят и добри връзки за промишлените зони и пристанището, гарите, точките за международни превози и други важни индустриални предприятия с първокласната пътна мрежа и автомагистралите в района.

С ОУП на Бургас тези обходи са предвидени и осигуряват възможността за изнасяне на транзита извън същинския град и същевременно възможност за пренасяне по скъсени маршрути.

Трасето на северния обход е изградено през последните три години и ще бъде пуснато в експлоатация преди новия курортен сезон. То ще разтовари значително ул. „Транспортна“ и участъка от входящото към Бургас трасе от магистрала „Тракия“, от възела на обхода до кръговото на ул. „Транспортна“ и бул. „Стефан Стамболов“.

Трасето на западния обход е заложено като едно от главните и приоритетни нови трасета за изграждане в Общия устройствен план на града, чиято цел преди всичко е да осигури извеждане на големия процент от транзитното движение, преминаващо през територията на града по най-бърз начин и прехвърлянето му в посока юг.

Доказано е, че при това решение с габарит на трасето Г-20 и при пътни връзки при пресичане с останалите пътни трасета на две нива, се създават благоприятни условия за изминаване на целия обход при оптимална скорост 90 км./ч. за около 12 минути.

Концепцията за изграждане на този обход се вписва в общата стратегия за развитие на Транс европейските транспортни коридори и европейските пътища от TEN-T мрежата на територията на нашата страна. Трасето на обхода започва от детелината на северния обход, пресича трасето на третокласен път III-9008 (Бургас- Долно езерово) и ж. п. линията Бургас – София на второ ниво и преминава през територията на Бургаското езеро (Вая) посредством мостово съоръжение с дължина около 2300 м. След преминаване през езерото трасето минава в близост до брега и след това успоредно на трасето на третокласен път III-7909 (Бургас – Г. Езерово) след което навлиза в територията на града (кв. Меден Рудник). Пресичането на бул. „Захари Стоянов“ (бивш „Тодор Грудов“) се осъществява на две нива, след което трасето преминава в близост до територията на промишлена зона „Юг“ и се включва в път I-9 при км.244+000. На това място също се предвижда изграждане на пътен възел на две нива. Обхода пресича трасетата на съществуващите пътища и улици на второ ниво и връзката с тях се осъществява посредством пътни възли. Общата дължина на този обход е 17 130 м с габарит Г-20.

Главно предизвикателство при осъществяване на варианта е преминаване на Бургаското езеро с мостово съоръжение. По данни от направени геоложки проучвания е установено, че водата е с дълбочина около 1.20 м., след което следва пласт от тиня с дебелина средно 6 м. До дълбочина около 8 м следват пластове от твърда глина. Съвременните технологии и методи в европейската и световна практика при проектирането и изпълнение на такива съоръжения предоставят условия и възможности за изграждане на мостово съоръжение с такъв габарит и дължина безпроблемно.

Дължината на пътната мрежа общо за Община Бургас е 207,2 км. На територията на общината тя е добре развита и включва както републикански, така и местни (общински и частни) пътища. По-голяма част от населените места в общината са обвързани с общинския център посредством републиканската пътна мрежа.

Община Бургас разполага с добре развита пътна мрежа, осигуряваща добра плътност на пътищата на територията (особено при изключване на водните площи). Всички населени места са свързани с общинския център с пътища с настилка.

През територията на общината и на гр. Бургас преминават автомагистрала „Тракия“ и два първокласни пътя с международна номерация: път I-6/E773 в посока запад – изток и път I-9E87 в посока север-юг. Републиканската пътна мрежа от втори клас обслужва транзитното движение и осъществява връзките между първокласната пътна мрежа и международните европейски пътища – от една страна и от Бургас към съседните региони на страната – от друга. Републиканската пътна мрежа от трети клас разпределя движението във вътрешността на територията на общината и осигурява връзките на общинската пътна мрежа с републиканската пътна мрежа от първи и втори клас.

В приложение е представено разпределението на пътищата по класове.

Общата дължина на общинската пътна мрежа е 62.9 км. Средствата за поддръжката ѝ са недостатъчни, поради което над половината от общата дължина на общинската пътна мрежа е в лошо състояние, около ¼ са в средно състояние и едва 10% са в сравнително добро състояние. От изградените 55 съоръжения - мостове и водостоци, 37 броя се нуждаят от ремонт.

Улична мрежа

Съществуващата комуникационно-транспортна система на града е така изградена, че целият автомобилен поток както вътрешно-градски, така и транзитен по направленията „север-юг“ и „запад-юг“ преминава през основните улични артерии на града. По тези улици преминават и линиите на обществения транспорт и голяма част от вътрешноградското движение от жилищните към индустриалните зони и централната градска част.

Връзката между двата първокласни пътя, преминаващи през гр. Бургас (I-6 и I9) става на ниво с кръговото кръстовище на бул. „Транспортна“ и бул. „Ст. Стамболов“, което е с изчерпана пропускателна способност.

Участъкът от път I-9 преминаващ по ул. „Транспортна“, която до скоро бележеше границата на гр. Бургас, се превърна във вътрешноградска улица. Нарасналият в последните години брой на автомобилите, развитието на туризма и свързаните с него отрасли, както и нерешените комуникационни проблеми на града, доведоха до трудности в придвижването и паркирането на територията на града и завишаване на количеството на отделяните в и

без това замърсената атмосфера вредни емисии, както и няколкократно повишаване на ПТП в района на града и региона.

Липсата на обходни пътища на гр. Бургас в момента се компенсира от вътрешноградски транзитни маршрути.

Улиците, които обслужват както градския, така и непрекъснатия транзит са:

- *за движение по направление „север-юг“ и „запад-юг“:*
 - Бул. „Стефан Стамболов“
 - Ул. „Струга“
 - Бул. „Т. Александров“
- *за товарното движение „север - юг“ и „запад - юг“ е предвиден обход по:*
 - Бул. „Проф. Якимов“
 - Ул. „Одрин“
 - Бул. „Т. Александров“
- *за движение по направление „запад-изток“ и „запад-север“:*
 - ул. „Транспортна“
 - бул. „Проф. Якимов“

Уличната мрежа в града е добре структурирана, добре поддържана и ако няма екстремното натоварване на транзита, главно за южното Черноморие, е добра основа за поемане на градската мобилност без особена нужда от бъдещи особено мащабни подобрения.

Първостепенната улична мрежа е определена с действащият към момента Общ устройствен план на гр. Бургас изготвен през 2011 г. Класифицирането на първостепенната улична мрежа е извършена съобразно:

- функционално предназначение на улиците в транспортната система;
- съществуващото и прогнозно транспортно натоварване.

Към настоящият момент общата дължина на уличната мрежа на територията на Община Бургас е около 400 км. Първостепенната улична мрежа е представена от 32 улици, с обща дължина 49, 558 км. В територията на града няма улици от I клас, най-голям е делът на улиците III клас, следвани от улиците IV клас и II клас.

Към общата дължина на улиците не са включени приетите проектни улици в кв. „Крайморие“, м. „Кюшето“, м. „Мадика“, м. „Тъмното“ („Хайнлъка“) и зона „Д“ ж.к. „Меден рудник“, които предстоят да се изградят и са с приблизителна дължина около 40 км.

Класификацията към ОУП е извършена съгласно техническите характеристики от тогава действаща Наредба № 2 от 29 юни 2004г. за планиране и проектиране на комуникационно – транспортните системи на урбанизираните територии / отм. от 19.01.2018 г./, както и действащата транспортна схема по изготвеният ГКТП на гр. Бургас от 1983 г.

Улица „Транспортна“ поема транзитното движение от АМ „Тракия“ във посока Варна/Слънчев Бряг, като тази улица е с магистрален габарит. Натоварването достига до 1700 Е/час при 55% товарно движение. Поради изчерпаната пропускателна способност на ул. „Д. Димов“, бул. „Стефан Стамболов“ и ул. „Транспортна“ поемат и голяма част от вътрешноградския транзит в посока север. На ул. „Транспортна“ има и две кръстовища, обслужващи ж.к. „Изгрев“ и големите търговски обекти на север. Тези кръстовища са със светофарно регулиране, но на тях се образуват сериозни задръствания.

Улица „Професор Якимов“, която е предвидена за товарен обход север-юг има натоварване около 2400 Е/час, при пропускателна възможност до 4800 Е/час.

С пускането в експлоатация на АМ „Тракия“ проблемите се задълбочиха, тъй като автомобилите ползващи далечния обход на Бургас-Миролюбово-Брястовец-Каблешково намаляха драстично.

Връзката между двата първокласни пътя, преминаващи през гр. Бургас (I-6 и I-9) става на ниво с кръгово кръстовище, което е с вече изчерпана пропускателна способност.

Липсата на изградени по-далечни обходни пътища на гр. Бургас до момента се компенсира от вътрешноградски транзитни маршрути.

На този етап улица „Транспортна“ поема транзитното движение във посока от Варна /Сл. Бряг и го отвежда до кръстовището бул. „Ст. Стамболов“. Кръговото кръстовище в началото на ул. „Транспортна“ (при Гробищен парк) е със радиус на кръга 30 м. и ширина на пътната настилка в кръга 10,5м. (три ленти). Пропускателната възможност на кръстовището е 3200 Е/час.

Улица „Транспортна“ е с две платна по 2 ленти за движение отделени с разделителна ивица с различна широчина. При пресичане на ул. „Транспортна“ с навлизащото в града трасе на път I-6 и бул. „Ст. Стамболов“ е изградено също кръгово кръстовище. Приблизителната пропускателна способност на това кръстовище е същата. При това кръстовище става разпределянето на транзитния поток в три посоки. Първата се отклонява по път I-6 посока София, втората се отклонява към кръстовището при „Товарна гара“ (ул. Одрин“) и третата, се отклонява в посока ЦГЧ по бул. „Ст. Стамболов“.

След изграждане на транспортният възел на ул. „Одрин“ и връзката на ул. „Проф. Якимов“ с ул. „Крайезерна“ транзитното движение се отклони и вече не навлиза в града по ул. „Струга“. С това се намали съществено преминаване на транзита от път I-6 и АМ „Тракия“ и път I-9 към южното Черноморие и Р. Турция и се разреши проблема за близък обходен път на тази част от града, но близкото му разположение в регулацията на града би създавало проблеми в бъдеще.

Съгласно действащата в момента Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии влязла в сила от 20.02.2018 г. има промени в характеристиките на отделните класове улици:

- не фигурират улици с индекс А/Б;
- има изменения към изискванията за транспортните характеристики за съответните класове улици;
- има изменения към изискванията за техническите характеристики за съответните класове улици.

При изготвянето на проекти за изграждане на нови улици, реконструкцията на съществуващи, както и проектите за постоянна организация на движението разработките следва да се базират на новата класификацията на уличната мрежа заложена в ГПОД.

Железопътен транспорт

През територията на община Бургас преминава и главна железопътна линия №8 (София – Пловдив – Стара Загора – Ямбол – Бургас). В обхвата на железопътния ареал – Карнобат се осъществява и връзката с главна железопътна линия №3 по направление (София – Карлово – Карнобат – Синдел – Варна). Двете железопътни линии обслужват националните и международни потоци. В териториалната структура на община Бургас преминават 18 км от трасето на железопътната линия Пловдив – Бургас и общо 23 км железопътни клонове на отсечките Бургас – Поморие и Долно Езерово – Вая. Общата дължина на железопътната мрежата, обслужваща територията на общината е 41 км. Гъстотата ѝ е 7.98 км/100 км², много по-висока от средната за страната 3.87 км./100 км². Железопътната гара в Бургас е един от най-големите транспортни възли в страната, който функционира не само като транспортен възел/гара, а и като транспортен хъб – място за срещи, търговия, социално обслужване и т.н. Още повече зоната се определя като средище и от близко разположените Автогара „Юг“, пристанище Бургас, Морска гара – Бургас и историческото ядро на града (морската градина, площадни пространства и множеството ансамбли от сгради в централната градска част), като предоставя възможности за интегриран транспорт.

В железопътния ареал се наблюдават и специализирани индустриални железопътни клонове на предприятията – Пристанище Бургас, Индустриални зони „Изток“ и „Запад“ на

град Бургас и Долно Езерово – Дебелт на фирма „Промет“. В гара Българово се осъществява връзката на коловозното развитие и индустриалните клонове на захарен завод „Камено“, каменни кариери „Андезит“ и др. Гара Дружба обслужва коловозното развитие на „Лукойл Нефтохим“ и е важна със значителния обем товари които формира към националната железопътната мрежа.

Очакват се промени в коловозното развитие с цел модернизиране на железопътната линия София – Бургас за скорост от 160 км/час.

Въздушен транспорт

Международното летище Бургас е разположено в бургаския квартал Сарафово, на 10 км североизточно от централната градска част на града. Летището е с най-голям брой слънчеви дни в Европа, а след разширението на летищата в София, Атина и Белград е с 4-та по дължина писта /3200 м/ на Балканския полуостров. Летището има удобни връзки за интермодален транспорт по суша и море. Пистите са устойчиви и достатъчно дълги, за да приемат всеки използван в гражданската и военната авиация летателен апарат. Базата на летището има лицензи за осъществяване на следните дейности: наземно администриране и надзор на полетите; обслужване на пътници по вътрешни и международни транспортни линии; обслужване на багажи; обслужване на товари и поща; обслужване с горива и масла; полетни операции и администриране на екипажи; наземен транспорт; обслужване на ВС; обслужване на ВС на перон; доставки на провизии; метеорологични интервенции. Летище Бургас е с 24-часов работен капацитет (средна годишна видимост под 1000m – 3 дни). През 2019 г. са обслужени 2 858 934 пътници. През периода на пандемията от КОВИД-19 пътничекото е спаднал, като през 2022 г. започва плавно покачване до към 2 000 000 пътници.

Воден транспорт

Добрата транспортна осигуреност на община Бургас се допълва и от наличието на морски транспорт. Обслужва се от четири пристанища за обществен транспорт и четири със специално предназначение.

Пристанища за обществен транспорт:

- Пристанище Бургас Запад;
- Пристанище Бургас Изток;
- Рибно пристанище;
- Нефтопристанище „Росенец“.
- Пристанища със специално предназначение:
- Пристанище „Кораборемонтен завод“;
- Пристанище „Трансстрой“;

- Пристанище „Бургаски корабостроителници“;
- Пристанище „Европа“.

През 2013 г. е открит нов международен пътнически терминал на Пристанище Бургас. Към настоящия момент, въпреки законоустановената възможност за изграждане на частни пристанища – яхтени, за обществен транспорт или със специално предназначение, такива все още не съществуват. Изключение правят „Рибно“ пристанище в град Бургас. В общината функционира и рибарско пристанище в залива на кв. Сарафово, реализирано по проект „Реконструкция и модернизация на рибарско пристанище „Сарафово“, финансиран със средства на Оперативна програма за развитие на сектор „Рибарство“ 2007–2013г. Изградена е кейова стена и оградителни съоръжения (молове), обслужващи пътища за транспортен достъп, паркинг за леки и тежкотоварни автомобили, пункт за контрол на достъпа, пункт за бункеруване на кораби, площадка за ремонт на кораби, площадка за разтоварване на риба, административна сграда с прилежащ покрит пазар за първа продажба на риба и други елементи на благоустрояването.

На територията на общината в кв. Краймorie и м. Ченгене скеле са изградени и функционират две лодкостоянки със средства по Програма за „Морското дело и рибарство“.

Общината работи по реализиране на проект за изграждане на лодкостоянка – в местността „Ъгъла“ (бивша „Кьошето“). Лодкостоянката се предвижда да бъде част и от цялостната концепция за морски таксите – малки плавателни съдове, които да превозват местни жители и туристи до различни точки в Бургаския залив. Съоръжението ще бъде от типа – „малко укритие за лодки“.

Велосипедна инфраструктура и велосъдвижение

Град Бургас и прилежащите му селища са изключително благоприятни за развитието на велосипедното движение като основен начин на градско придвижване. За това спомагат редица фактори:

- Големината на града. Територията на градското землище – 253 кв.км., броя на населението – 210 813 жители на град Бургас го определят като среден град. Размерът на землището му – приблизително 15 км. на 15 км. предпоставя максимални дължини на пътувания 8-10 км., или около 30 мин. с велосипед.
- Климатът на Бургас със средни минимални температури от 1,4 градуса през януари и средни максимални температури от +28,4 градуса през юли предполагат възможност за използване на велосипеда практически целогодишно.
- Релефът на града Бургас като цяло е равнинен, без особени денивелации и стръмни части. Единствената по-голяма височинна разлика е при квартал „Меден Рудник“, където денивелацията е 60-80 м., но се преодолява с улици с приемлив за

велодвижение наклон. Този равнинен релеф дава и добри условия за разширяване на веломержата на града и до близки селища.

В последните 10 години Община Бургас работи усилено в посока изграждане и развитие на велосипедни алеи и обслужващи съоръжения. Развитието на мрежа от велоалеи е част от политиката за популяризиране на екологични начини на придвижване в градската среда и насочена към промяна на модела с използването на личен автомобил към налагането на екологично чисти транспортни средства. Начало на тази политика започва с проекта Интегриран градски транспорт на град Бургас, който по темата за развитие на велосипедното движение създаде добра обвързана система от велоалеи по основните трасета на градската транспортна схема и осъществяване на обвързаност между градското ядро и отделните квартали. Към настоящия момент, в рамките на проекта са реализирани близо 60 км. велоалеи, включващи:

- Велосипедни маршрути по трасето на Бързата автобусна линия: ЦГЧ, ж.к. „Лазур“, ж.к. „Братя Миладинови“, кв. „Възраждане“, ж.к. „Славейков“, ж.к. „Изгрев“, ж.к. „Зорница“, кв. „Акациите“, кв. „Победа“ и ж.к. „Меден рудник“;
- Велосипедни маршрути извън трасето на Бързата автобусна линия в обхвата на по-големи и отделени от компактният град квартали като кв. „Сарафово“ и Крайморе.

В следващите години по редица други градски проекти са добавени още алеи.

Предстои реализирането на останалата част от предвидените в първоначалната идейна концепция за мрежа от велоалеи в Бургас – Велосипедни маршрути към отдалечените квартали на града в кв. „Банево“, кв. „Минерални бани“, кв. „Ветрен“ и кв. „Крайморие“, както и продължение на крайморската велоалея от солници Бургас към Сарафово. Обследват се възможности за изграждане на велотрасета, Бургас, Поморие и Бургас - Созопол.

Като продължение на идеята, за развитие на основната мрежа от велоалеи на град Бургас, при планиране на проекти за обновяване и благоустрояване на градската среда в град Бургас се предвиждат разширения на мрежата от велоалеи по второстепенни улици, в паркове, зелени, площадни и междублокови пространства. Чрез комплексното им обновяване им те ще започнат да изпълняват функционалното си предназначение – да се превърнат в места за спорт и отдих, да се повиши качеството на градската среда и стандарта на обитаване. Обхватът на част от вече реализираните проекти е в части от зоните за въздействие, определени от ИПГВР – Приморски парк, парк „Езеро“, ЦГЧ, ж.к. „Възраждане“ и ж.к. „Меден Рудник“.

Устройствените проекти свързани с развитието на велосипедната мрежа са наличните планове за улична регулация, които са в процес на одобрение. Първият от тях е с обхват на 140 ха е ПУП – ПУР за обособяване на обслужващи улици, инфраструктурни коридори,

пешеходни зони, велоалеи и нови квартали за между път I-6 (Бургас - София), Северен обходен път, път I-9 (Бургас - Варна) и ул. „Транспортна“. В устройственият план се разглежда територията за бъдещо разширение на град Бургас на север от ж.к. „Изгрев“. Предвижда се развитие на мрежа от велоалеи по първостепенната улична мрежа в територията. Две от проектите велоалеи са в посока север – юг и свързват велоалеята по ул. „Транспортна“ с бъдещия Северен обход на града. Другото главно направление е велоалеята в посока изток-запад, която прави връзка между двата главни пътя път I-6 и път I-9.

Подробният устройствен план – план за улична регулация за трасе на обслужваща улица, в обхват ОТ 18 и ОТ 19, по плана на ПЗ Север до ОТ 54, по плана на кв. „Лозово“ за осигуряване на трасе за изграждане на нова велоалея, прилежаща на общински път BGS 1034 има за цел да продължи велоалеята по бул. „Одрин“ до входа на кв. „Лозово“, като осигури достатъчна площ за безконфликтно движение на всички участници.

Освен тези налични условия, предпоставки за значително увеличени на велосипедното движение като важна част от градската мобилност са и:

- Изградената мрежа от велосипедни алеи, осигуряваща връзки между отделните части на града;
- Доброто състояние на велосипедната мрежа;
- Множеството проекти и ремонтни дейности за реконструкция и обновяване на улици в ЦГЧ и ж.к. „Възраждане“, ж.к. „Меден Рудник“ от страна на Община Бургас;
- Създадената общинска система за отдаване на велосипеди под наем – Вело Бургас.

Непосредствените нужди са:

- Да се постигне изграденост на велосипедна мрежа във вътрешността на кварталите;
- Да се осигурят развити елементи на велосипедна сигнализация, осигуряващи непрекъснатост на движението;
- Системата за отдаване на велосипеди под наем да се разшири, така че да покрива изцяло обхвата на велосипедната мрежа в града;
- Да се развие система на охраняеми велопаркинги за лични велосипеди;
- Да се изградят велонадлези, които да пресичат безконфликтно основни градски артерии.

Общинската система за отдаване на велосипеди под наем е с развита инфраструктура в Централна градска част, ж.к. „Възраждане“, Приморски парк, ж.к. „Зорница“, ж.к. „Изгрев“ и ж.к. „Славейков“. Тази система все още не покрива изцяло обхвата на велосипедната мрежа в града. Непокрити остават жилищните комплекси „Лазур“ и „Меден Рудник“.

Системата за отдаване на велосипеди под наем работи с карти, СМС и ПОС. Наемането и връщането на велосипед става на някоя от велостанциите в града. Всеки велосипед е заключен на паркоколонка, която има в горната си част № и четец за валидиране на велокарта. За наемане на велосипед потребителя ползва единствено парколонката и велокартата си.

Концепцията за развитие на велосипедното движение включва и предложенията за развитие на няколко нови трасета:

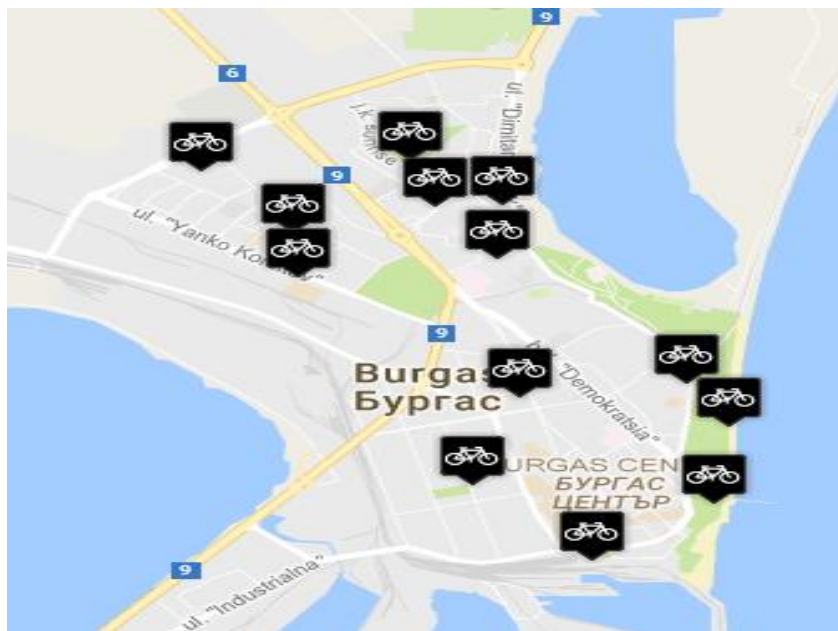
Нови транзитни трасета – по ул. „Одрин“ за кв. „Лозово“ (в процес на изграждане) ;

Удължение на велоалеята от Солници Бургас до Сарафово

Нови трасета в територии, предназначени за бъдещо развитие – районът на територия „Пети километър“;

Нови трасета, намиращи се във вътрешността на жилищните комплекси – ж.к. „Изгрев“, „Лазур“, „Меден Рудник“;

Освен тях, възможност за велосипедно преминаване е възможно по улици от тип „споделени“, както и в рамките на пешеходната зона, извън активния туристически сезон.



Фигура 3. Местоположение на Велостанциите в гр. Бургас¹

Град Бургас разполага с добре развита система от пешеходни пространства (улици, площади, алеи) като изцяло пешеходно движение е въведено в централната градска част (ул. „Александровска“, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ и ул. „Алеко Богориди“) на Бургас,

¹ Официален сайт на Вело Бургас – <http://www.transportburgas.bg/bg/електронно-табло>

свързващо морската градина и крайбрежната зона с историческия градски център (историческо ядро) и изградените в него публични пространства и градски ансамбли.

Политиката на Община Бургас се ориентира все повече към съхраняването и доразвиването на традиционните пешеходни маршрути, обвързването им с възможности за връзка с природата и био-разнообразието в града и прилежащата територия на общината.

Традиционни пешеходни маршрути, съхраняване на градската памет, обвързване на културни обекти и забележителности, симбиоза със зелената система и съхраняване на връзката човек-море и природа и изявата на характерните културни пейзажи в зоните около бургаските езера.

Търси се възможност за продължаване на изцяло пешеходното движение към новоизградената инфраструктура и обслужващи обекти на пристанище Бургас, както и доразвитие на пешеходната достъпност извън ЦГЧ в прилежащите квартали.

Насърчаването на пешеходното придвижване е съществена мярка за устойчива мобилност в града. В тази връзка се предвижда да се изпълнят нови проекти за разширяване на пешеходните зони в града, да се улесни и обезопаси преминаването на пешеходците през натоварени булеварди и улици. За осигуряване на безопасно пресичане на пешеходните потоци през уличните платна особено на участъците със засилено транспортно движение има изградени подлези и пешеходни пасарелки. Мерките за достъпност, реализирани през 2019-2020 за изграждане на нови 8 асансьора в общо 4 от подлезите на града – а именно подлезите по рехабилитираното трасе на бързите автобусни линии по бул. „Стефан Стамболов“ и бул. „Демокрация“ подкрепят политиката за подобряване на общата достъпност на териториите между отделните градски комплекси, разделяни от големи транспортни артерии. Мерките в тази насока ще продължат. За подобряване на безопасността и сигурността по основните артерии на града е вход програма за подмяна на осветлението с модерни LED осветители.

Вече действа зона с 30-км.-ограничение на скоростта в ЦГЧ и разширен център. Предвидени са мерки за въвеждане на зона с „0“ емисии в контактната зона на Приморски парк. По този начин се дава възможност на пешеходците напълно безопасно да споделят градското пространство с останалите транспортни потоци, като същевременно се осигурява една по-чиста „зелена“ среда.

Община Бургас полага усилия за увеличаване на пешеходните зони, за ограничаване на достъпа и движението на автомобили особено в малките и тесни улички в старата част на града, където са взети мерки с поставяне на ограничителни елементи (буларди) за ограничаване на тротоарите от пътната настилка, за подобряване на достъпната среда. На всички кръстовища, както в центъра, така и в квартали е изпълнено скосяване на

тротоарите, поставяне на тактилни плочи за улесняване на ориентацията на хора с увредено зрение в достъпните пешеходни пространства.

Независимо от изградената инфраструктура, пресичането става на ниво и често нерегламентирано. Необходими са непрестанни усилия за създаване на благоприятни условия за достъпност на подлезите чрез изграждане на рампи и асансьори, парапети около подлезите за ограничаване достъпа на пешеходци до пътното платно, както и облагородяване на пространството около и в тях.

Пешеходни пресичания

В настоящия момент на територията на Община Бургас има изградени 8 бр. пешеходни подлеза и 4 бр. пасарелки. По проект „Интегриран градски транспорт на Бургас“ през 2017 г. в град Бургас са изградени 4 броя нови пешеходни надлези, които служат за подобряване на достъпа до маршрута на бързата автобусна линия и гарантиране на безопасното и безконфликтно придвижване на главни кръстовища. По този начин е даден приоритет на пешеходците и пешеходното движение в зоните. Пешеходните надлези са обвързани и с веломержата на града. Това са: два броя свързани пешеходни надлези, осигуряващи пресичане на ниво на бул. „Тодор Александров“, свързващ ж.к. „Братя Миладинови“ с Индустриална зона и ул. „Струга“, свързваща ж.к. „Братя Миладинови“ с Индустриална зона и 2 броя свързани пешеходни надлези в района на кръгово кръстовище при бул. „Стефан Стамболов“ и бул. „Никола Петков“. Допълнително, освен описаните по-горе пешеходни надлези има надлез /пасарелка при магазин Джъмбо и пасарелка от смесена сграда към парк „Света троица“. Предстои изграждането на още два пешеходни надлеза в ж.к. „Меден рудник“ с ремонт и реконструкция на съответните кръстовища по бул. „Захари Стоянов“.

2. Градска мобилност:

Обществен транспорт

Град Бургас е един от най-развитите градове в Република България по отношение на услуги, свързани с обществения транспорт за жителите на града и неговите гости. Ролята на обществения транспорт е да предоставя достъп до работа, образование, търговски центрове, здравни центрове и отдиш.

С Договор No04-06-66/692/ от 10.06.2014 г. Общински съвет – Бургас пряко възлага на „Бургасбус“ ЕООД извършването на услугата за обществен превоз на пътници по утвърдената транспортна схема на Община Бургас. През 2016 г. влиза в сила новата общинска транспортна схема на Община Бургас, утвърдена с решение на Общински съвет - Бургас по Протокол №10/26.04.2016г.

Към момента мрежата от автобусни и тролейбусни линии на градската транспортна схема в Бургас е с обща дължина от 485 км.

Системата на градския автобусен транспорт се базира на две бързи автобусни линии Б1 и Б2, които свързват ж.к. „Изгрев“ и ж.к. „Славейков“ с ж.к. „Меден рудник“. Двете трасета, идващи от Терминалите „Изгрев“ и „Славейков“, се обединяват в района на хотел „Мираж“ в едно общо трасе, преминаващо по бул. „Стефан Стамболов“ до ул. „Сан Стефано“. От Централната автобусна спирка, маршрутът на Бързите автобусни линии продължава по ул. „Христо Ботев“, бул. „Иван Вазов“, ул. „Индустриална“, ул. „Спортна“, до бул. „Тодор Александров“, бул. „Захари Стоянов“ и ул. „Александър Георгиев – Коджакафалията“, като достигат до Терминал „Меден Рудник“, за да обслужат и най-младия жилищен район на града.

Със системата от линии, захранващи Бързите автобусни линии се покрива територията на целия град и отдалечените квартали. Две захранващи автобусни линии, обслужват най-големия жилищен комплекс на града - Меден Рудник - №Б11 и №Б12, като осъществяват връзка с ж.к. „Лазур“, ж.к. „Зорница“, ж.к. „Изгрев“, съответно ж.к. „Славейков“. Захранваща линия №12 от Терминал „Славейков“, е с маршрут през Автогара „Запад“ и Терминал „Юг“, покрай Морската градина, Терминал „Изгрев“, бул. „Проф. Яким Якимов“, Терминал „Славейков“, а захранваща линия №11 се движи в посока, обратна на маршрута на №12.

Автобусни линии №3 - до кв. „Банево“, №6 - до кв. „Рудник“ и линията обслужваща град Българово, след автобусна спирка „Зорница“ (МБАЛ), продължават по бул. „Демокрация“, ул. „Сан Стефано“, до АГ „Запад“. **Автобусни линии №7 и №7А** са с маршрут от Терминал „Славейков“ до кв. Долно Езерово и кв. „Лозово“.

Линия №8 обслужва ареала от Автогара „Запад“ до кв. „Горно Езерово“, като с определени курсове се обслужват и спирките по ул. „Ген. Владимир Вазов“. **Автобус №9** покрива трасето от Индустриален парк до местност „Остриците“ над кв. „Меден Рудник“.

Работи и нощна автобусна линия.

Завършени са и строителните работи за надграждане на системата от бързи автобусни линии на града, като отсечката по бул. „Булаир“, бул. „Демокрация“ и бул. „Стефан Стамболов“ е превърната в трети бърз коридор. Новост е въвеждането на физически сегрегирана бус лента по бул. „Демокрация“.

С въведените оптимизация на управлението на светофарите, системите за приоритет на автобусите, билетната система и системата за информация в реално време, видеонаблюдение в автобусите и по спирките на градския транспорт, Бургас е един от водещите градове на страната по отношение опит в ползването на интегрирани системи

за управление на трафика. Потенциалът за надграждане на системите е на лице, а ползата от натрупаните във времето данни е предпоставка за по-прецизно транспортно моделиране.



Фигура 4. Транспортна схема на Бургас

С цел намаляване задръстванията, подобряване транспортната безопасност и транспортното обслужване, маршрутите на междуселищните автобусни линии се извеждат от централна градска част и трасето на бързите автобусни линии. Във връзка с новата транспортна схема на града са променени и автобусните маршрути по междуселищните линии.

Автобусите обслужващи маршрути до гр. Българово, с. Изворище, с. Брястовец и с. Драганово, се движат по старите маршрути до автобусна спирка „Зорница“ (МБАЛ), след което продължават по бул. „Демокрация“, ул. „Сан Стефано“ до АГ „Запад“. Автобусите, обслужващи маршрути до с. Маринка, с. Твърдица и с. Извор, се движат по старите маршрути до автобусна спирка „Спортна“ (Стадион „Черноморец“), след което продължават по бул. „Мария Луиза“, ул. „Сан Стефано“, ул. „Одрин“ до АГ „Запад“.

Определените със Заповед на Кмета на Община Бургас маршрути за движение на територията на град Бургас, за автобусните линии от областна и републиканска транспортна схема са следните:

Превозвачите, изпълняващи превози започващи и завършващи на територията на Автогара „Юг“, се движат по бул. „Стефан Стамболов“ до автобусна спирка „Зорница“ (МБАЛ), след което продължават по бул. „Демокрация“, бул. „Булаир“ до Автогара „Юг“. Превозвачите, изпълняващи превози започващи и завършващи на територията на Автогара „Запад“ и преминаващите през град Бургас, се движат по бул. „Стефан Стамболов“ до автобусна спирка „Зорница“ (МБАЛ), след което продължават по ул. „Струга“ до АГ „Запад“.

Настоящата транспортна схема и оптимизации на обществения транспорт в Бургас са резултат от изпълнение на два последователни проекта:

Проект „Интегриран градски транспорт на Бургас“, BG161PO001/1.5-01/2010/001, финансиран по Схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.5-01/2010 „Подкрепа за интегриран градски транспорт в Община Бургас“ по ОП „Регионално развитие“ 2007-2013 г. с бенефициент Община Бургас. Целта на този проект е да модернизира всички аспекти на обществения транспорт на територията на града като основната й дейност е създаване на по-ефективен и бърз градски транспорт с по-малко потребление на енергия, изграждане на достъпна вторична инфраструктура на обществените транспортни мрежи и въвеждане на природо-съобразни методи на придвижване. В рамките на първия етап от развитие на проекта е изградена Бърза автобусна линия свързваща градското ядро с двата жилищни комплекса „Изгрев“ и „Славейков“, разположени в северната част града и най-големия жилищен район „Меден Рудник“ – на юг. Извършена е реконструкция на съществуващите и/или изградени нови светофарно-регулирани кръстовища по трасето на Бързата автобусна линия с цел осигуряване на приоритет на превозните средства на обществения транспорт. Извършени

са реконструкции, рехабилитация и промяна на организация на движението на съществуващата улична мрежа по трасето на Бърза автобусна линия, за да се осигури наличие на самостоятелна лента за безпрепятствено движение на градския транспорт. Допълнително, с цел да се подобри бързината на придвижване, да се повиши качеството на услугата и комфорта на пътниците е осигурена достъпна среда при спирките, ефективен достъп до информация и транспортни продукти, безопасност на пътуване, гъвкавост и покритие на транспортната схема, инфраструктурните компоненти по проекта се осъществяват в комбинация с въвеждане на системи за интегрирано електронно таксуване, информация за пътници в реално време, автоматично позициониране на превозни средства и видеонаблюдение в превозните средства и по спирките на обществения транспорт. Закупени са и нови превозни средства.

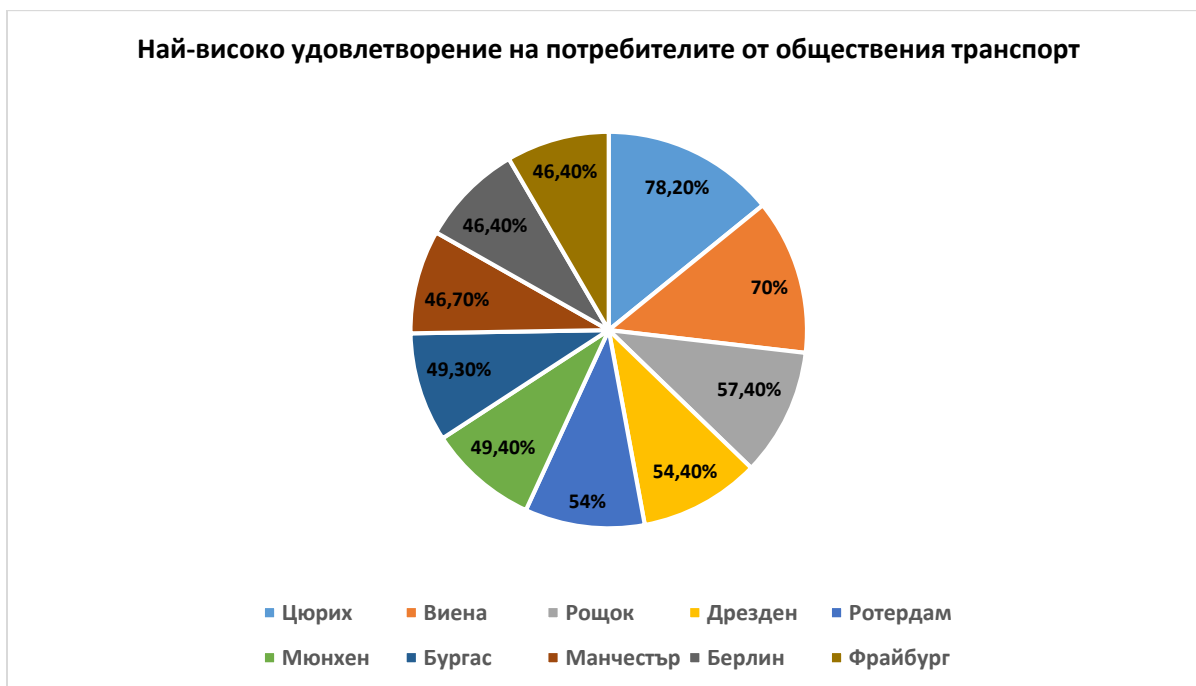
Община Бургас е конкретен бенефициент по процедура BG16RFOP001-1.001-39 „Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020“, приоритетна ос 1: „Устойчиво и интегрирано градско развитие“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020г. Цел на процедурата е да подкрепи реализацията на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие на Бургас чрез предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за изпълнение на проекти, включени в Инвестиционната програма на Община Бургас за периода 2014 -2020 г. Реализирането на проекта Интегриран модел за управление на градската мобилност надгражда резултатите от изпълнението на проекта „Интегриран градски транспорт на град Бургас“ в рамките на ОПРР 2007 – 2013 и допринася за изпълнение на стратегията за цялостно развитие на град Бургас и на транспорта в града, в съответствие с приложимите стратегически документи, включително Общински план за развитие 2014-2020, Общ устройствен план на град Бургас, План за устойчива градска мобилност на град Бургас 2015-2020 г., актуалната транспортно-комуникационната схема на града.

Оптимизацията на обществения транспорт, въвеждане на нови линии, включително и бързи такива, повишаване на качеството на услугата, бързината, подобряване на условията на спирките, предоставяне на информация в реално време се отразяват положително и върху приходите на оператора – „Бургас бус“.

На всеки четири години Евростат провежда проучване на възприятията по отношение на удовлетвореността на гражданите от обществения транспорт. През 2019 г. в проучването са участвали 103 града ([през 2015 г. е имало 112 участващи града](#)). Първите две позиции не са се променили: **жителите на Цюрих (78,2% от хората са много доволни от обществения транспорт в града) и Виена (70%) все още са най-доволните от обществения транспорт в Европа.**

Бургас попада в първата десетка, като заема 7-мо място, непосредствено след Мюнхен и с 49.3% от жителите, удовлетворени от общественя транспорт².

Фигура 5. Удовлетворение на потребителите от общественя транспорт



Автомобилен трафик

Трафикът в град Бургас бързо нараства и това важи за всички участници в движението. От справката предоставена от органите на Областна дирекция на МВР, сектор „Пътна полиция“, за периода от 2016 г. до 2019 г. са регистрирани общо 814 504 МПС за Област Бургас. По официална информация от Община Бургас – Дирекция МПДТ регистрираните МПС от последните години са както следва:

- ☞ за 2017 – 117 011 бр.;
- ☞ за 2018 – 119 852 бр.;
- ☞ за 2019 – 121 287 бр.

Отново по данни на Община Бургас, общият брой превозни средства за които се плаща данък в Община Бургас за 2021 г. са **118 736**.

Представените данни показват нарастване на броя на регистрираните автомобили на територията на Община Бургас. Особено голям процент от ново регистрираните МПС, 76%

² <https://mayorsofeurope.eu/reports-analyses/top-10-cities-with-best-public-transport/>

се пада на леките автомобили, които в най-голяма степен влияят за повишаване на автомобилния трафик.

Интензивност/Транзитно движение

Използваните данни от ПИРО и ГПОД са на базата на анализ за установяване на интензивността на движението в района на кръстовищата със светофарно регулиране, като са избрани 23 кръстовища за които е извършено преброяване. Кръстовищата са избрани така, че да се обхванат пресечните точки на основните и най-натоварени пътни артерии на град Бургас. В Приложение №4 са показани резултатите от преброяванията на трафика по кръстовищата. Кръстовищата са подредени от най-натовареното към най-малко натовареното. Интензивността (авт./час) представлява пиковата интензивност за 15 минутен интервал пресметната за час (умножена по 4). При всички кръстовища най-натовареният период е следобед между 17:00 и 18:00 часа. В Приложение №4 е представена интензивността на движение по кръстовищата на град Бургас.

Най-натовареното кръстовище е на бул. „Ст. Стамболов“ и бул. „Струга“. През него в пиковия час преминават почти 6000 автомобили. В таблицата е представен и броят на входящите ленти за всяко кръстовище.

Транзитно движение

Характерно за Община Бургас е, че попада в регион със силно развита курортно-туристическа дейност и се явява като разпределител на туристическия поток към прилежащите морски курорти на север и на юг. Поради тази причина транспортният трафик е неравномерно разпределен през отделните сезони на годината, като през летния сезон той нараства почти 2.5 пъти. Големият процент пътувания участващи в транспортния трафик се падат на превоз с лични автомобили – близо 1/3.

Съществуващата комуникационно-транспортна система на града е така изградена, че целия транзитен автомобилен поток по направленията „север-юг“ и „запад-юг“ преминава през основните улични артерии на града. Сложната дисперсна структура на града и дългите пътни връзки до съставните му квартали създават затруднения при организацията на движение и обслужването на територията

Основната причина за преминаването на голяма част от транзита през града до момента е нереализирането на затворен пръстен от север, запад и юг, който да обхваща трасета на преминаващите през града първокласни пътища I-9 и I-6 (АМ „Тракия“) от Републиканската пътна мрежа и който да изведе директния транзит извън урбанизираната територия. В действащият ОУП е предвидено изграждане на такъв ринг. До момента е реализиран близък обход по съществуващите улици „Транспортна“, „Проф. Я. Якимов“ и „Крайезерна“ по който се провежда транзита в посока „север“ и „запад“ към южна посока и обратно. В процес на завършване е строителството на част от предвиденият в ОУП далечен обход,

който съществено ще облекчи движението в посока „Север-Запад“ без да се навлиза в урбанизираната територия на града. Необходимо е транзитните трасета да са сигнализирани с пътни знаци от пътеуказателната система, разположени на съответните кръстовища, възли и улични участъци, като се съблюдава и изискването за непрекъснатост на информацията по цялото трасе.

Пътната инфраструктура, която провежда непрекъснатия транзит, не е претърпяла промени, (които биха повлияли на транзитния трафик) спрямо 2011 г., когато е приет Общият устройствен план на Бургас. От направения тогава частичен анализ на събраната информация за определяне на транзита преминаващ през територията на града се установи, че общия транзит (входящ и изходящ) представлява 27% съответно на вход 13% и на изход 14%. В настоящия момент стойността на транзитния трафик е по -висока, тъй като общото натоварване е нараснало.

В Приложение №5 са посочени данни от преброителни пунктове на Агенция пътна инфраструктура, показващи натоварването през различните години на сечения, имащи отношение, както към прекъснатия, така и към непрекъснат транзит преминаващ през територията на града.

Управление на трафика

В град Бургас функционира Център за управление на трафика, разположен в Центъра за видео наблюдение и управление на трафика (ЦВУТ), където чрез прилагане на видео наблюдение и други интелигентни системи се осъществява управление на трафика. В града се реализира поетапно преоборудване на светофарните уредби и въвеждане на интелигентно адаптивно управление. До сега са преоборудвани общо 4 от 52-та светофара в града. Те работят към момента в локален и/или координиран режим на работа и могат да се командват от ЦВУТ. С цел одобряване на трафика, операторите в ЦВУТ могат да променят режима на работа на светофарните уредби в конкретни ситуации и на база извършеното видео наблюдение в реално време. В сървърите на (ЦВУТ) се събира и съхранява информацията от датчиците, разполагани по отделните светофари за детекция на натоварването на отделните платна в кръстовищата.

В края на 2022 г. приключва и изпълнението на проекта „Интегриран модел за управление на градската мобилност – етап 1“, финансиран по ОП Региони в растеж“, в рамките на който е въведена и Интегрирана система за управление на светофарите, преоборудвани са 26 светофарни локации, както и 15 локации за наблюдение на трафика с трафик датчици по основните градски артерии. Данните ще могат да се използват интегрирано както за сравнение, така и за изчисляване на средно-денонощна годишна интензивност на автомобилното движение, месечната неравномерност на трафика и други. Активно се работи и за въвеждането на специализирано електронно управление на трафика чрез

инсталиране на ANPR камери за четене на номера, както и предстои инсталиране на първите 3 информационни табла за информация за шофьорите на входните градски артерии.

Към момента има инсталирано хардуерно и софтуерно оборудване, обезпечаващо системата за видео наблюдение на обекти на транспортната и градска среда, управление на системата за осигуряване на приоритет на градския транспорт за 21 кръстовища, системата за позициониране на превозните средства на градския транспорт и предоставяне на информация от нея в реално време.

Центърът за управление на трафика (ЦУТ) следи за прилагане на 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. Центърът за управление на трафика (ЦУТ) събира и съхранява информацията от датчиците. Данните в бъдеще биха могли да се използват както за сравнение, така и за изчисляване на средно-денонощна годишна интензивност на автомобилното движение и месечната неравномерност.

С въвеждането на интелигентна система за управление на трафика в гр. Бургас се предвижда интервенция на 22 светофарно регулирани кръстовища, както и изграждането на 15 стратегически локации за събиране на трафик информация. За всяко от тях ще бъде необходимо различно ниво на оборудване с цел присъединяването им в система за управление на трафика.

В приложение №7 са включени по-важните пътни кръстовища от уличната мрежа на гр. Бургас, предложени за преустройство и въвеждане на интелигентни системи и видео наблюдение.

Фигура 6. Светофарно регулирани кръстовища град Бургас



Безопасност на градските пътища

България е сред държавите с най-лош показател по брой ранени и загинали при пътно-транспортни произшествия в Европейския съюз. В градовете са регистрирани над 35% от инцидентите с фатален край. Безопасността на движението е споделена отговорност – между участниците в движението, законодателната власт, проектиращите и изграждащите пътната инфраструктура, автомобилостроенето, спешната помощ и контролните органи.

Прилагането на мерки за подобряване на уличната инфраструктура, организацията на движение и редица други мероприятия могат да доведат до съществено намаляване на пътно-транспортните произшествия. Поради тази причина е важно да се локализируют участъци с концентрация на ПТП и да се изследват причините породили ПТП.

Разгледаните данни в ПИРО и ГПОД въз основа на предоставената информация от Сектор КАТ Пътна Полиция при ОД на МВР Бургас сочат, че броя на ПТП от 2015 до 2018 г. рязко намалява, но през следващата година отново се увеличава с около 11% спрямо предходната година. За сметка на това броят на загиналите през 2019 г. е почти 2.5 пъти по-голям в сравнение с 2018 г.

Година	Брой ПТП	Тежки ПТП	ПТП с материални щети
2019	922	213 с 13 загинали и 253 ранени	709
2020	737	190 с 5 загинали и 211 ранени	545
2021	766	185 с 6 загинали и 222 ранени	581
2022	865	215 с 11 загинали и 253 ранени	650

Данни на КАТ

След 2019 г. има известно намаление в броя на ПТП (2021 и 2022), но за съжаление през 2022 г. отново има повишение, включително в броя на тежките ПТП.

От предоставените данни от Сектор КАТ Пътна Полиция при ОД на МВР-Бургас за пътнотранспортните произшествия по улици и кръстовища на територията на града може да се направи заключение, че по-големият брой ПТП са главно по трасетата на улиците и кръстовищата от първокласната улична мрежа. Липсват или са малко ПТП в райони, където е ограничена скоростта на движение (въведените „зона 30 км/ч.“).

В община Бургас са предприети мерки и изпълнени на място мероприятия относно подобряване на трафика и намаляване на произшествията особено по вина на пешеходците (поставяне на тръбно решетъчни парапети и оградни пана). Въпреки взетите частични мерки е необходимо на много места да се поставят предпазни огради, с което да се предотврати пресичане на произволни места по първостепенната улична мрежа и особено по-натоварените участъци (началото на бул. „Стефан Стамболов“, ул. „Проф. Я. Якимов“, бул. „Тракия“ (в района на училището), ул. „Булаир“ и др.).

Знаково стопанство и маркировка

След направените огледи на територията на общината, може да се обобщи, че има поставени много ненужни знаци. Така наречената „гора от знаци“ объркват шофьорите, защото нямат време да ги възприемат. Установяват се и много случаи, в които знаците са поставени така, че нямат достатъчна видимост и са закрити от клони на дървета и други препятствия. На много места се установява, че пътните знаци не са поставени на необходимото по норматив отстояние от бордюра (0.50 м.) и на необходимата височина (мин. 2.25 м.) Установени са и неправилно подредени знаци поставени на една стойка.

Състояние на хоризонталната маркировка

В настоящия момент хоризонталната маркировка в град Бургас е изпълнена както с обикновена бяла или жълта трайна боя (акрилатна) за пътни маркировки, така и с термо и студени пластици. Термо и студени пластици са изпълнени преди всичко по първокласната

улична мрежа и по-натоварените пътни кръстовища, както и на реконструирани и новоизградени булеварди и улици и по някои ключови пешеходни пътеки. На много места маркировката на пешеходните пътеки при кръстовищата не отговаря на установените нови стандарти. На много места до момента е констатирана липса или изтрита хоризонталната маркировка особено в районите на натоварените кръстовищата. Това важи в особена сила за повечето нереконструирани булеварди и улици. Забелязва се зацапване на новоизпълнени хоризонтални маркировки от термопластични и студени пластици след определено време с което същите стават невидими и/или трудно разпознаваеми за водачите. За това е необходимо такива маркировки изпълнена от пластици периодично да се мият.

Пешеходно движение

Пешеходното движение е важен фактор в градското придвижване. То влияе основно на параметрите на придвижването на средни и къси разстояния – до 1500 – 2000 метра основно в рамките на един квартал. Съвсем различен е проблемът с т.н. пешеходни зони – там пешеходното движение не е част от градското придвижване, а тези зони влияят върху другите елементи на това придвижване.

Пешеходното движение в кварталите се влияе от (1) качествата на средата – ако гражданите нямат нормални условия да се придвижат удобно пеша до спирка на градския транспорт, те предпочитат да използват личния си автомобил. От условията на средата в квартала най-съществено е качеството и състоянието на настилка на тротоарите и възможната им заетост извън пешеходните им функции – паркирали автомобили, преместваеми обекти, рекламни елементи и др.; (2) разполагане и качества на обектите на търговията и обслужването в кварталите - изграждането на супермаркети на големи вериги определено намаляват пешеходното движение в кварталите и засилват ползването на личен автомобил при пазаруването. Подобен е ефектът и с другите обслужващи обекти, които с тенденцията си към окрупняване, практически намаляват дела на пешеходното движение; (3) Качеството и разположението на обектите на образователната инфраструктура. Разположението на детските градини и училищата в изградените през 70-те и 80-те години жилищни комплекси са разположени на пешеходно разстояние и стимулират пешеходното движение. Не стои така въпросът с тези обекти в стария гард и новите жилищни структури, изградени в последните 20-25 години. Но различното качество на услугата в училищата и недостатъчните места в детските градини намаляват дела на пешеходното движение и увеличават ползването на личен автомобил.

Пешеходно придвижване в кварталите

За да се увеличи делът на пешеходното придвижване в кварталите, следва да се осигурят следните условия:

- Осигуряване на пешеходна достъпност в рамките на цял квартал и между два съседни квартала, изразяваща се основно в провеждането на цялостни и непрекъснати пешеходни маршрути и преодоляване на физически бариери, свързани със специфичните особености на съществуващата транспортна инфраструктура (жп линии, големи транспортни артерии, надлези и др.);
- Създаване на условия за безопасност на пешеходните пътувания. Поредица от принципи, свързани с реконструкцията и обновяването на улици, градски дизайн, както и регламентиране правото на предимство при движение на пешеходеца по направленията на пешеходните маршрути;
- Създаване на условия за повишаване атрактивността и оживеността. Поредица от принципи и примери за обновяване и реконструиране на улици и междублокови пространства.

Развитие на пешеходните зони в град Бургас се осъществява чрез йерархичен модел на система от улични пространства, които се характеризират с различна степен на рестрикции спрямо автомобилното и съответно, с различна степен на приоритизация на пешеходно движение в целия компактен град. Тяхната основна цел е свързана с това, да създадат гръбнак на мрежа от пешеходни маршрути в града, които да осигурят възможност за пешеходен достъп между градския център, периферните жилищни комплекси и съществуващите индустриални зони. Мрежата е допълнена от съществуващите зелени площи като градски паркове, локални градини и междублокови пространства, които са често предпочитани при избор на пешеходен маршрут.

Йерархичният модел на мрежата от пешеходни маршрути, който се развива в Бургас, се състои основно от три типа улици – пешеходни, споделени улици и улици с важно значение за пешеходното движение. Допълнителен фокус е поставен и върху развитието на системата от велоалеи, пешеходни и велосипедни пресичания, както и въвеждането на ограничения на скоростта на автомобилно движение под формата на „Темпо-30“.

Чисто пешеходни улици - това са улиците, предназначени изцяло за пешеходно движение. Те са с най-висока степен на рестрикция спрямо автомобилно движение, като то се допуска единствено в извънредни случаи, като зареждане на магазини, достъп на пожарна кола и полиция, обслужване на хора с физически увреждания.

Съществуват проектни разработки, с които се предлага разширение на настоящата пешеходна зона с два типа пешеходни улици, обвързани със спецификата на режима за пешеходно преминаване. Предвижда се част от улиците (шест броя) да не позволяват преминаване на моторни превозни средства през цялата година, докато останалите тринадесет да имат сезонен характер. Това означава, че в рамките на активния туристически сезон, за тях ще действа забрана за автомобилно движение, докато в останалата част от времето, те ще функционират като споделени улици. По този начин

пешеходната зона в градския център ще придобие известна гъвкавост и възможност да отговори на различните нивата на натовареност в рамките на различните сезони.

Споделените улици са следващо ниво в йерархичния модел на системата от пешеходни маршрути. Основна тяхна характеристика е липсата на разлика в нивата между тротоар и пътното платно постигайки едно общо пространство за автомобили, пешеходци и велосипедисти. Най-много улици от „споделен“ тип са предвидени в ЦГЧ и жилищен комплекс „Възраждане“. Макар и със значително по-малък обхват, предвижда се изграждането на споделени улици и в по-периферните жилищните комплекси като „Славейков“ и „Изгрев“.

Улиците, които са с важно значение за пешеходното движение между кварталите са част от първостепенната улична мрежа и обхващат улици от втори, трети и четвърти клас – градски булеварди, районни артерии и главни улици. Те осигуряват пешеходна обвързаност между териториите в рамките на компактният град с различни функции и характеристики. Поради тази си своя същност те са от съществено значение и за мрежата от пешеходни маршрути, необходими за осигуряване на пешеходна достъпност в рамките на целия компактен град.

Важен момент за подпомагане на развитието на пешеходното придвижване е решаването на проблемните пресичания, които представляват трудност и/или препятствие пред пешеходци и велосипедисти.

Важна задача за подпомагане на пешеходното движение е определянето на зони за успокояване на трафика. С тяхното въвеждане се цели да бъдат намалени в значителна степен негативните ефекти като шумово и прахово въздействие върху хората, както и повишаване на условията за безопасност за пешеходците. Зони от типа „Темпо 30“ превръщат териториите на жилищните комплекси, както и градския център в благоприятни за пешеходно движение. От зоните за успокояване на трафика се изключват улиците и булевардите, по които преминават линии на градски транспорт, в т.ч. бърза автобусна линия.

Град Бургас има обособени няколко пешеходни зони.

Пешеходната зона по ул. „Александровска“ включва пространството и съседни улици около трасето на улицата. Започва от зоната около ж.п. гарата преминава през пл. „Тройката“ и завършва до бул. „Сан Стефано“ при БСУ. Дължината на тази пешеходна зона е 1310 м.

Пешеходна зона по ул. „Кирил и Методий“ обхваща участъка и пространството около улицата от пешеходния подлез по ул. „Христо Ботев“ (до Операта) до пл. „Кирил и Методий“. Дължината на пешеходната зона е 680 м.

Третата по значение пешеходна зона включва бул. „Алеко Богориди“ от пл. „Атанас Сиреков“ до бул. „Демокрация“ (Морската градина). Дължината на зоната е 690 м.

И трите обособени зони се намират в ЦГЧ на града.

Община Бургас полага усилия за увеличаване на пешеходните зони, за ограничаване на достъпа и движението на автомобили особено в малките и тесни улички в старата част на града, където са взети мерки с поставяне на ограничителни елементи (буларди) за ограничаване на тротоарите от пътната настилка, за подобряване на достъпната среда.

На всички кръстовища, както в центъра, така и в квартали е изпълнено скосяване на тротоарите, поставяне на тактилни плочи за улесняване на ориентацията на хора с увредено зрение в достъпните пешеходни пространства.

За осигуряване на безопасно пресичане на пешеходните потоци през уличните платна особено на участъците със засилено транспортно движение има изградени подлези и пешеходни пасарелки.

Независимо от изградената инфраструктура, пресичането става на ниво и често нерегламентирано. Необходимо е да се създават благоприятни условия за достъпност на подлезите чрез изграждане на рампи и асансьори, парапети около подлезите за ограничаване достъпа на пешеходци до пътното платно.

Пешеходните пресичания по улици II клас трябва да стават на различно ниво от автомобилния трафик или при светофарно регулирани кръстовища.

В настоящият момент на територията на Община Бургас има изградени 8 бр. пешеходни подлеза и 4 бр. пасарелки³.

³ ГПОД



Снимка 1. Изградени пасарелки на пл. „Трапезица“ и бул. „Ст. Стамболов“

Съвременните тенденции в световен мащаб е т. нар. обръщане на пирамидата на мобилността като на преден план е изнесен пешеходецът и се търсят начини за увеличаване процентът на пешеходните пътувания. Тази тенденция се прилага все по-често в последните години в много от големите европейски градове и особено в централните зони, където е съсредоточено пешеходното движение.

В град Бургас пешеходни улици и зоните около тях - „Алеко Богориди“ и „Александровска“ формират двете основни пешеходни направления. Друга пешеходна улица, попадаща в ЦГЧ е улица „Св. Св. Кирил и Методий“ от ул. „Славянска“ до ул. „Христо Ботев“. Тези улици се явяват естествен ограничител на автомобилното движение. В някои от участъците от обособените пешеходни пространства пешеходните потоци се пресичат с автомобилния поток. В тези случаи е необходимо всички тези конфликтни точки да бъдат добре регулирани, сигнализирани с пътни знаци и маркировка, а най-добре да бъдат отстранени. Достъпът до пешеходната зона от всички страни е сравнително добре обезпечен с градски транспорт за обществен превоз на пътници. Цялата пешеходна зона попада в 5 минутния пешеходен изохрон.

Пешеходната зона по ул. „Александровска“ в участъка от пл. „Тройката“ до бул. „Сан Стефано“ предстои да бъде реконструирана при което се предвижда прекъсване в пешеходната зона на автомобилното движение по ул. „Левски“, ул. Л. Каравелов“, ул. „Македония“ и ул. „Самуил“, като остане само пресичане на ул. „Христо Фотев“ явяваща се тупикова до ул. „Хр. Ботев“ .

Друг важен конфликт „пешеходец – автомобил“, който трябва да бъде решен е продължението на бул. „Алеко Богориди“ пред входа на Морската градина и пресичане на ниво на бул. „Демокрация“. В настоящия момент Община Бургас разполага с технически проект за подземно преминаване на трасето на бул. „Демокрация“. Реализацията на този проект е още по-належаща с пускане на бързите автобусни линии по бул. „Демокрация“. Необходимо е да се актуализират проектните решения относно изграждането на такова мостово съоръжение на бул. „Алеко Богориди“ е от ключово значение за провеждане на транспортния поток под пешеходната зона откъсващ градската част от Морската градина.

Насърчаването на пешеходното придвижване е съществена мярка за устойчива мобилност в града. В тази връзка се предвижда да се изпълнят проекти за разширяване на пешеходните зони в града, да се улесни и обезопаси преминаването на пешеходците през натоварени булеварди и улици като се изградят пешеходни надлези и подлези. В тази насока са и предвидените мерки за въвеждане на зона с „0“ емисии в контактната зона на Приморски парк. По този начин се дава възможност на пешеходците напълно безопасно да споделят градското пространство с останалите транспортни потоци, като същевременно се осигурява една по-чиста „зелена“ среда.

Паркинги

Паркирането е много важна част от устойчивата градска мобилност. Хроничният недостиг на паркоместа оказва влияние на възможностите за придвижване, създава паразитен трафик от търсещите паркомясто, влияе негативно на качествата на средата. Тежките проблеми с паркирането не са само в старите градски части и градския център, но също така и в новите жилищни комплекси, където има масово нерегламентирано паркиране по тротоари и в зелени площи. В Бургас проблемът с паркирането се усложнява и от това, че градът лятно време приема и голямо количество приходящи, които в голямата си част пристигат с личните си автомобили туристи.

В същото време чрез организацията и осигуряването на паркиране може да се въздейства върху начина на разпределение на видовете градска мобилност, да се стимулират или подтиснат други.

По видове паркирането може да се класифицира така:

1. Паркиране в УПИ, осигурено от собствениците и инвеститорите на конкретните обекти. За съжаление независимо от факта, че изискване при ново строителство да се осигуряват необходимите паркоместа в собствения поземлен урегулиран имот съществува от 2001 г., то не се изпълнява стриктно. А в сградите, проектирани и разрешени преди 2001 г. практически няма предвидени паркоместа.
2. Улично прибордюрно паркиране. Това обикновено е най-масовото паркиране в старите градски и широкия градски център. Паркоместата са категорично

недостатъчни и независимо от прилагането на схемата на платено паркиране тип „синя зона“, проблемът се увеличава с времето и то не само през летния период, а и през останалата част от годината. Това създава значителен паразитен трафик за търсене на свободно паркомясто, свързан с натоварване на движението, замърсяване с шум и газове, дискомфорт за пешеходци и велосипедисти. В комплексите уличното паркиране в голямата си част е решено с улици с напречно паркиране, което също е крайно недостатъчно, защото тези комплекси са проектирани при норма 180 автомобила на 1000 обитатели, а понастоящем наличното натоварване надминавало 400 автомобила на 1000 обитатели или надвишение повече от два пъти.

3. Паркиране в обособени надземни паркинги – това са платени паркинги – частни и общински, както и безплатни паркинги към големи търговски обекти. Това са паркинги, появили се в последните 20-25 години – едните с изграждането на супермаркети и молове, а другите на общински и частни терени по скоро като използване на свободни незастроени (обикновено временно) терени, без специализирано териториално проучване и обвързване с конкретните потребности на съответната територия.
4. Надземни етажни паркинги – този начин на паркиране в града е масово разпространен в големите градове на Западна Европа, обикновено извън старите градски части и се ползва в случаи, когато на ограничено място е необходимо да се разположат максимален брой паркоместа. Като специфичен тип надземни етажни паркинги са автоматизирани етажни паркинги, които са сравнително икономично и пестящо терен решение.
5. Подземно паркиране. Това е най-разпространения начин за паркиране в последните 30-40 години в централните и старите части на градовете на Западна Европа. Подземното паркиране може да се раздели на няколко основни вида:
 - публични класически паркинги с различни инвестирани, построени и експлоатирани по правило от общината, но е възможно и инвестиции на основата на публично-частно партньорство;
 - частни колективни подземни паркинги – обикновено се изграждат във вътрешно-квартални пространства и са собственост на инвеститорите;
 - публични автоматизирани подземни паркинги – тези паркинги са разпространени в курортни градове и структури, които през сезона приемат много туристи с автомобили, които не ги ползват по време на престоя си.

Чрез изграждане на този тип паркинги се решава въпроса с извеждането на автомобилите от улиците в изградените градски части и основно от центровете на градовете.

6. Буферни паркинги, които осигуряват паркиране в периферията на града за влизащи автомобили. Те се обвързват с линии на градския транспорт. При добре

структуриран такъв, те имат много благоприятно въздействие върху автомобилния натиск към градския център. Буферните паркинги могат да бъдат наземни етажни и подземни.

Налично състояние на паркирането

Местната общинска политика за паркиране е определена чрез приетата от Общинския съвет още през 2012 г. Наредба за условията и реда за платено и безплатно паркиране на моторни превозни средства на територията на Община Бургас. Наредбата е изменяна и допълвана неколkokратно. Тя определя условията и режима на действие на платеното паркиране тип „Синя зона“, както и правомощията на общинските органи да определят и променят обхвата, правилата и цената в зоните за паркиране на територията на град Бургас.

Към момента зоната за платено паркиране, обособено в „Синя“ и „Зелена“ зона разполага с приблизително 5000 паркоместа, като в това число 132 служебен абонамент и 74 за инвалиди. Община Бургас развива политика в посока разширяване обхвата ѝ поради добрата организация на движение за всички участници и едновременно с това и успешна регулация на паркирането.

Със заповед на кмета на Община Бургас е възможно временно ограничаване на достъпа до райони, пътища и части от пътища в случай на провеждане на заявени по съответния ред мероприятия за срок до 14 дни.

Таксите за паркиране в платената синя зона се определят от Общински съвет, като ползването е платено в периода 09-19.00 ч, а времетраенето не е ограничено. Възможно е паркоместа, за които има подадено искане и одобрение на Общински съвет, да бъдат възмездно предоставени за служебен абонамент. Часове на действие за този абонамент са от 08 до 19 ч, в делнични дни. Стикери за паркиране за хора, живеещи на улица или в квартал, където има „синя зона“, се издават в определен срок срещу изискуеми документи - адресна регистрация и регистрация на автомобила. Граждани, които притежават паркоместа в имот или гараж и/или сградата, в която живеят има предвидени необходимите паркоместа, нямат право на стикер за паркиране на улицата. За един адрес може да се издаде втори стикер, за който се изисква документ за собственост на автомобила; самото паркиране на автомобили с такива стикери се извършва в определени за квартала и района подзони, извън които автомобилът се таксува със стандартната такса; само стикери, които са издадени за автомобил на адрес, граничещ на две подзони, може да избира коя от двете подзони да използва.

Нарушенията на правилата се санкционират с административни актове, които трябва да бъдат платени, а установяването и издаването им, както и обжалването и изпълнението на наказателните постановления се извършват по реда на Закона за административните

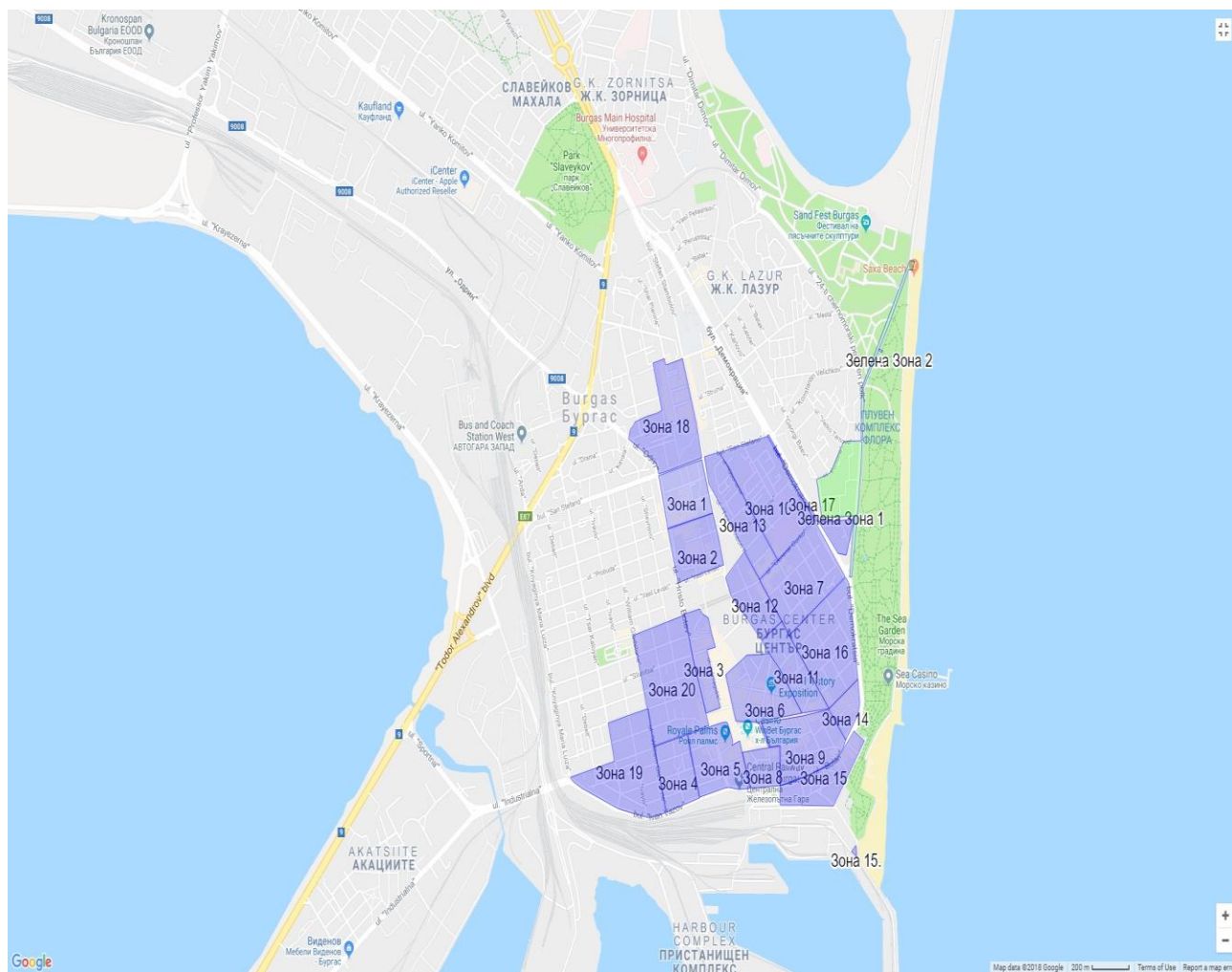
нарушения и наказания. Те се издават от Кмета на Община Бургас или от упълномощен заместник-кмет.

Установяването на нарушенията, издаването, обжалването и изпълнението на наказателните постановления се извършват по реда на Закона за административните нарушения и наказания. Контрол се извършва от служители „синя зона“ или длъжностни лица от дирекция „Управление при кризи, обществен ред и сигурност“ в Община Бургас

Общинско предприятие „Транспорт“ е отговорното звено, управляващо системата за контрол на трафика, управление на системата за обществени велосипеди, контрол и мониторинг на обществения транспорт и електронната система за самотаксуване.

Платената зона в град Бургас е разделена на два статута – синя и зелена, които имат териториален обхват, представен в следващата фигура.

Фигура 7. Схема на разположение на „Синя“ и „Зелена“ зона на територията на гр. Бургас



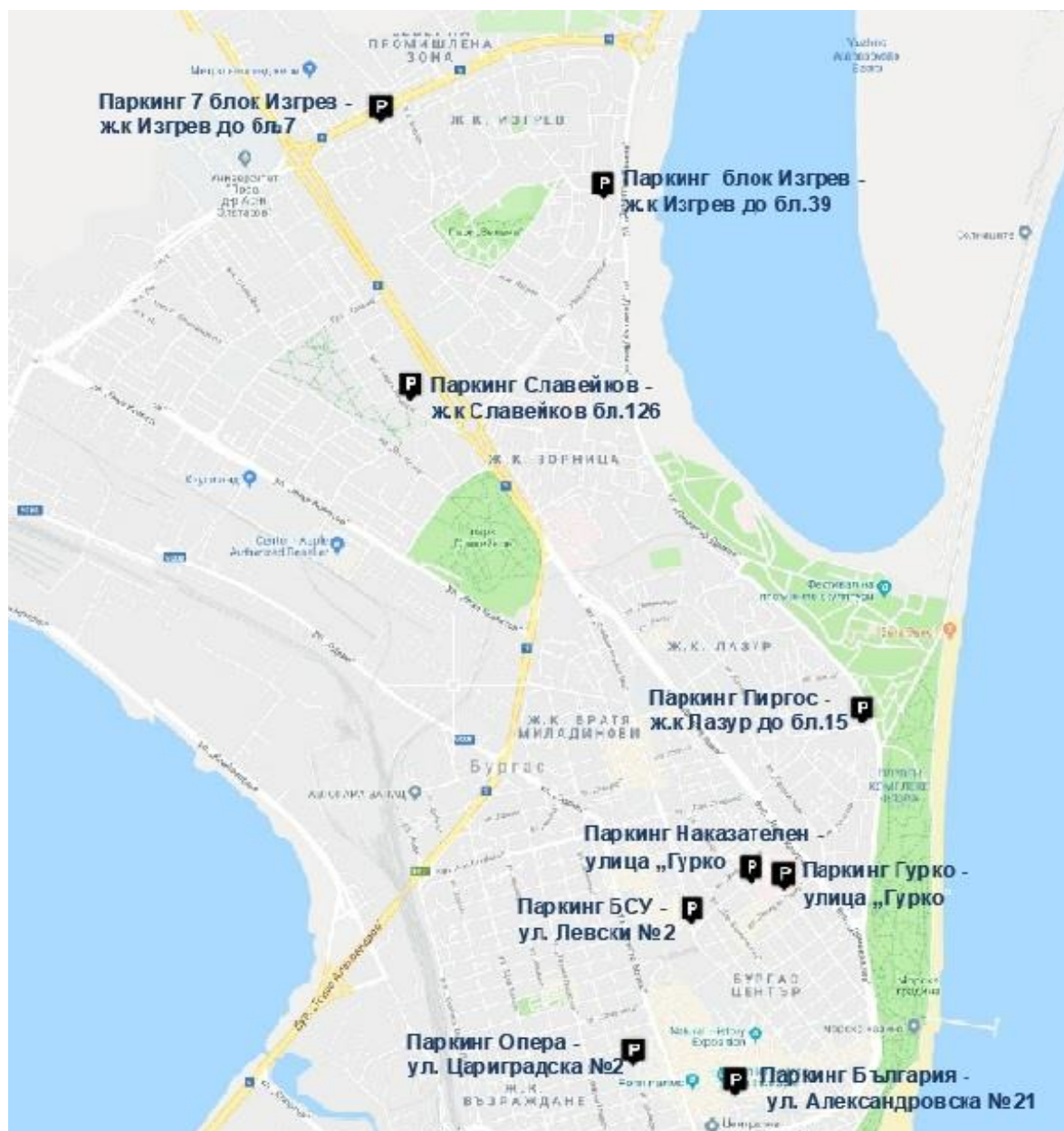
Санкциите за нарушителите на правилата за паркиране в синята зона са:

1. Блокиране с техническо средство (скоба) – таксата за премахване е 25 лв.
2. Принудително репатриране.

Извън платеното улично паркиране община Бургас има 31 обществени паркинга, от които три подземни и 28 наземни. Общинско Предприятие „Транспорт“ разполага с осем от тези паркинги в различни зони на град Бургас предлагащи различни режими на платено паркиране. Най – големият от тях е Паркинг „Гурко“, който разполага с 500 паркоместа разпределени по следния начин: 470 места за леки автомобили, 10 места за автобуси и 20 инвалидни места.

Въвеждането и поетапното разширяване на регулираното паркиране на уличното платно в град Бургас са действия в правилната посока. Подобни мерки са предприети в много градове в страната и се възприема нормално от повечето от жителите и гости на града. Синята зона обхваща относително голяма част от централната градска част, което се оценява като положителна тенденция в посока ограничаване на трафика и регулиране на паркирането. Освен това друг неин плюс са различните възможности за заплащане, което от една страна облекчава ползвателите на системата, а от друга спомага за ограничаване на нерегламентираните плащания без издаване на документ. Друга положителна стъпка е въвеждането на тарифа за паркиране по постоянно местожителство, поставяща двойно по-висока цена за паркиране на втори автомобил. Друг въпрос е на какъв принцип са определени тези тарифи и дали тази по-висока цена действително постига целта да ограничава броя на автомобилите на едно жилище.

Фигура 8. Схема на разположение на общински паркинги на територията на гр. Бургас



Като относителна слабост на системата може да се посочи възможността за неограничен по време престой в синята зона, което не спомага за намаляване на пътуванията с леки автомобили. Опитът на много градове, в т.ч. и София, показва, че въвеждането на ограничение за продължителност на паркиране води до намаляване на броя на пътуванията с леки автомобили до територии, обхванати от „Синя зона“.

Управление на уличното паркиране

В община Бургас функционира пилотна системата за „умно паркиране“, част от проекта на общината за изграждане на „умен“ град. Тя е иновативното решение за ефективно и

цялостно управление на уличното паркиране и всички свързани дейности с него чрез датчици в асфалта за 30 броя паркоместа и визуализираща заетостта на паркоместата платформа, с възможност за заплащане на време за паркиране. В експлоатация е интелигентна система за управление и мониторинг на т.н. „синя“ и „зелена“ зона за улично платено паркиране в град Бургас. Стремежът на община Бургас е да бъде въведена система за интегрирано гъвкаво решение управление на всички дейности, свързани с паркирането в градска среда – да се контролира достъпа до обществените паркинги, крайулични паркинги и др., да се предоставя информация в реално време за потребители, получаване, съхранение и анализ на информация за управление на паркинг зоните. Системата може пилотно да бъде внедрена в предвиждания буферен паркинг „Изгрев“, но да позволи лесно бъдещо надграждане и разширение в обхвата на всички зони за паркиране.

Всеки гражданин или гост на град Бургас може да заплати паркиране с паркинг автомат, SMS, през платформа в интернет или да закупи карта за паркиране. Всички аспекти на градската мобилност за представени в дигиталната платформа на града „СмартБургас“. В нея през мобилно или уеб-базирано приложение всеки може да получи актуалната информация на града, касаеща мобилността.

Към настоящия момент в централната градска част благодарение на зоните за платено паркиране е въведен относително добър ред. В жилищните комплекси на град Бургас обаче съществува отчетливо изразен недостиг на места за паркиране на МПС на живущите. Резултатът е хаотично паркиране на нерегламентирани за това места, конфликти между различните групи обитатели и ползватели в междублоковите пространства, унищожаване на зелени площи, разбиване на тротоарите, както и предпоставки за съществуването на т.н. „кални точки“, които са основен източник на замърсяване с фини прахови частици.

3. Анализ на проведено проучване за разпределение на пътуванията

За нуждите на изготвяне на настоящия документ е проведеното проучване сред населението на гр. Бургас на възраст 12-80 г. Реализирана е извадка е с обем 500 души, пропорционална на населението по административни райони, като използваният метод за набиране на информацията е стандартизирано интервю „лице в лице“. Периодът на анкетиране е 01.12 – 15.12.2022 г.

В контекста на изследването „пътуване“ е преместването от едно на друго място с крайна цел – обект на пристигане. Така ежедневното движение се описва като изчерпателен брой пътувания, вкл. пешеходни, но без ходенето пеша от/до спирка на градски транспорт. Пътуването от своя страна може да включва едно или повече „придвижвания“ – при смяна на вида на използвания транспорт – използване на повече от един вид транспорт/транспортно средство (вкл. ходене пеша).

Допълнителен индикатор е самооценката на респондентите за това кои са техните най-често използвани транспортни средства за придвижване през делничните дни.

Събраните данни са представени в детайлен вид след съответната статистическа обработка и визуализирани като графики, съобразно заданието на възложителите.

Проучването е проведено в следните квартали на гр. Бургас– Банево, Горно и Долно Езерово, Зорница, Изгрев, Крайморие, Лазур, Лозово, Меден Рудник, Рудник, Сарафово и Славейков. Най-голям брой респонденти има от кв. Меден Рудник (36.00% или 180 души). По 50 души или по 10.00% са анкетираните от кварталите Зорница, Изгрев и Славейков. 30 респондента (6.00%) са от квартал Лазур. В останали квартали от проведеното проучване респондентите са по равен брой (20 души или в проценти по 4.00 на квартал). Резултатите са представени в Приложение 10.

Проучването е направено и в делнични и почивни дни, като най-много интервюта са направени във вторник – 21.60%, след това в четвъртък 20.60%. В петък участие са взели 18.20%, а в събота са направени 64 интервюта или 12.80%. В неделя са направени 10.00% от интервютата, в сряда 9.80% а най-малко интервюта са направени в понеделник – 35 или в проценти 7.00%.

Трудова активност на респондента

37.40% от участниците в това проучване са работещи. Пенсионерите са 26.20% следвани от учениците, които са 19.60%. Респондентите, които не работят са 5.20%, а домакините са 4.40%, 3.80% са студентите, а работещите пенсионери са 3.40%.

Фигура 9. Трудова активност на респондентите, в%



В проучването са участвали 57.00% жени и 43.00% мъже. Най-голям процент (28.40%) от анкетираните са представители на възрастова група от 12-29 г., следвани от възрастова група от 70+ години с 16.60%. Приблизително равен е процентът на представителите на възрастова група 30-39 г. и 60–69 години, а именно 14.80% и 14.60%. Представителите на възрастова група 40-49 г. са 13.60%. С най-малък процент – 12.00% е възрастовата група между 50 до 59 години.

Разпределение по видове транспорт

Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

Най-голям дял от респондентите са отговорили, че се придвижват с обществен транспорт – 46.2%, като това включва и комбинациите обществен транспорт и ходят пеша (28.60%), лек автомобил и обществен транспорт (16.20%), обществен транспорт и велосипед, обществен транспорт и индивидуално ел. превозно средство тротинетка (ИЕПС) (2.60%). Респондентите, посочили, че ходят пеша са 39,4%, а тези, които използват автомобил – 26,4%.

От възможните комбинации с най-голям дял е обществен транспорт и пешеходно придвижване (28,6%), следвано от лек автомобил и обществен транспорт – 16,2%.

Таблица 1. Разпределение на пътуванията

Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни? /до 2 отговора/*	
Лек автомобил/ мотоциклет	26,40%
Обществен транспорт	46,20%
Ходя пеша	17,60%
Велосипед	5,60%
Индивидуално ел. превозно средство тротинетка (ИЕПС) – напр. тротинетка	3,80%
Друго	0,40%

*Данните са потвърдени и чрез корекционен коефициент

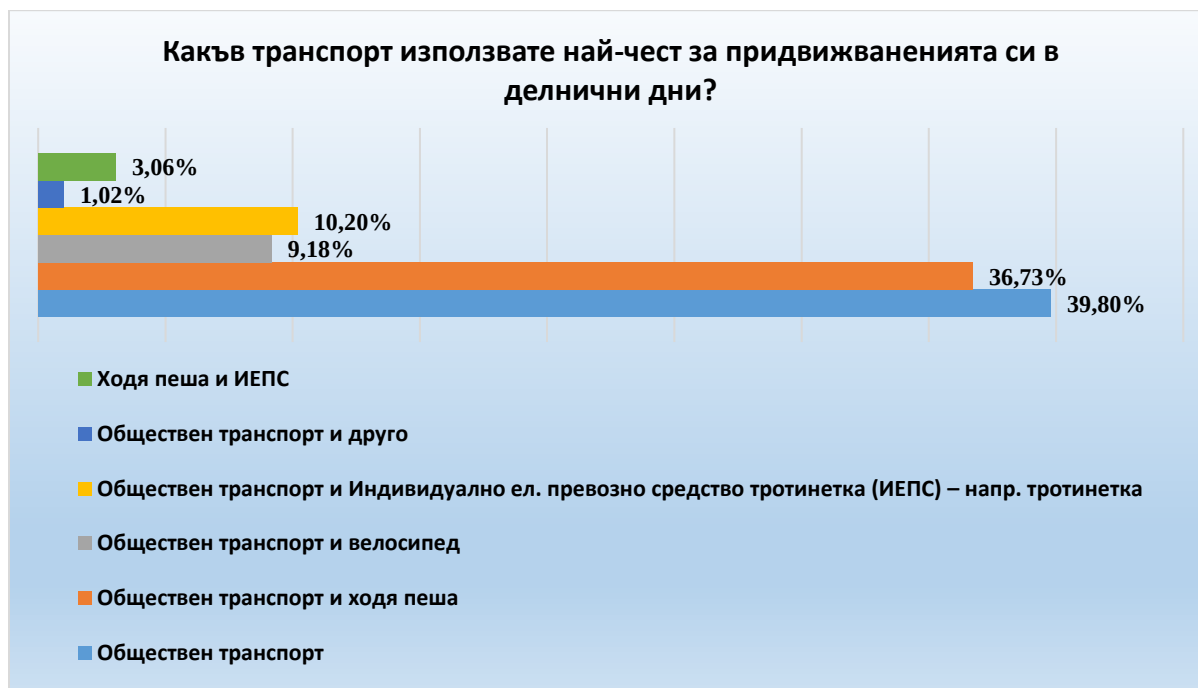
Интересни са разрезите по заетост на респондентите. Транспортът, който най-често **работещите** използват за придвижването си е лек автомобил и обществен транспорт – 32.09%. Само с обществен транспорт се придвижват 31.55%. С обществен транспорт и пеша се придвижват 16.58% от работещите респонденти. 11.23% се придвижват с лек автомобил и ходя пеша.

Транспортът, който най-често **работещите пенсионери** използват за придвижването си е обществения транспорт – 29.41%. Обществен транспорт и ходя пеша са отговорили 23.53% от анкетираните. Лек автомобил и велосипед използват за да се придвижат от едно място до друго 17.65% от работещите пенсионери. Използващите лек автомобил и обществен транспорт са 11.76%. Ходят пеша са 5.88% от участниците. Придвижване с обществен транспорт и велосипед предпочитат 5.88% и същия процент се придвижват с лек автомобил и ходя пеша

Хората, които в момента на провеждане на проучването не работят, се придвижват с лек автомобил и обществен транспорт или лек автомобил и пеша – по 26.92%. Ползващите за придвижване обществен транспорт и ходят пеша са 19.23% от респондентите. Само с обществен транспорт се придвижват 15.38%, а ходят пеша са 7.69%. Придвижващите се с лек автомобил и велосипед са 3.85%.

Общественият транспорт се използва най-често за придвижване в делнични дни сред **учениците** – 39.80%. Придвижващите се чрез обществен транспорт и пеша са 36.73% от анкетираните ученици. 10.20% предпочитат да се придвижват с обществен транспорт и индивидуално ел. превозно средство тротинетка (ИЕПС) – напр. тротинетка. Предпочитащите да се придвижват с обществен транспорт и велосипед са 9.18%.

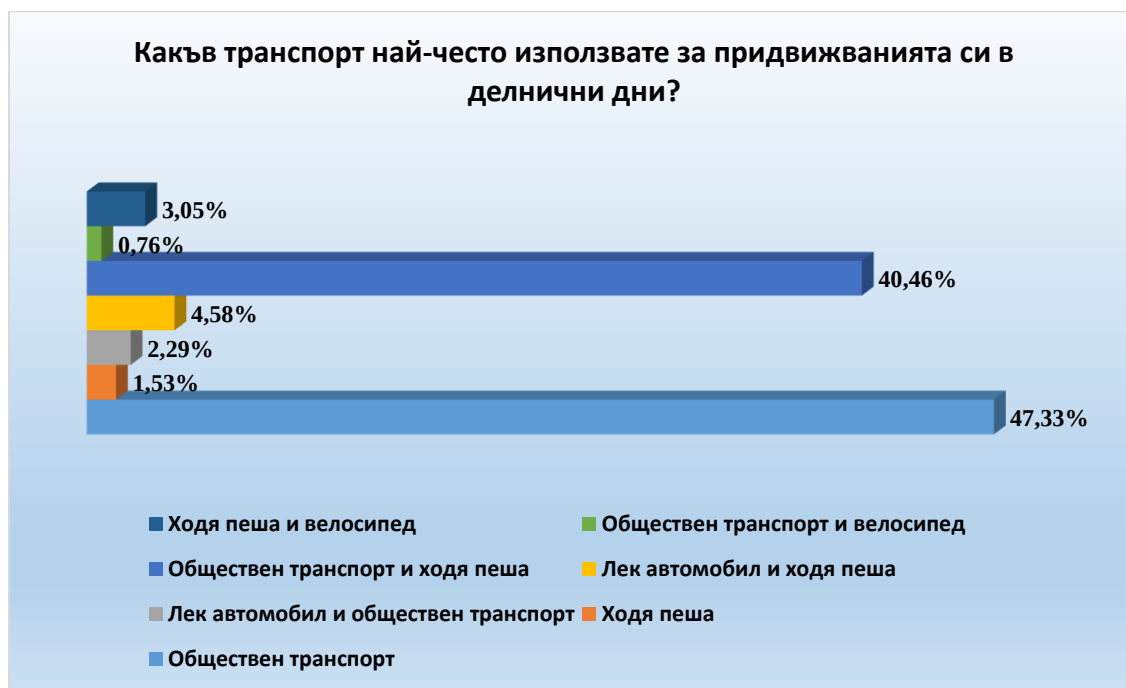
Фигура 10. Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни, на база ученици (98)



Както при учениците, така и при **пенсионерите**, общественият транспорт е на най-предпочитан за придвижване - това споделят 47.33%. Следващата група най-предпочитан

начин за придвижване сред пенсионерите е ходеното пеша и карането на велосипед – 40.46%. С лек автомобил и пеша се придвижват 4.58% от респондентите, а пеша и карат велосипед 3.05%. Лек автомобил и обществен транспорт използват за придвижване 2.29% от анкетираните пенсионери. Обществен транспорт и велосипед използват 0.76%.

Фигура 11. Какъв транспорт използвате най-често за придвижването си в делнични дни, на база пенсионери (131)



Домакините предпочитат да използват най- често обществен транспорт и да ходят пеша – 40.91%, а използващите само обществен транспорт са 22.73% от респондентите. Другият най-често използван транспорт е комбинацията от лек автомобил и обществен транспорт – 18.18%. С лек автомобил и пеша се придвижват 9.09% от домакините. Равен е процентът на придвижване с лек автомобил/мотоциклет и обществен транспорт и велосипед.

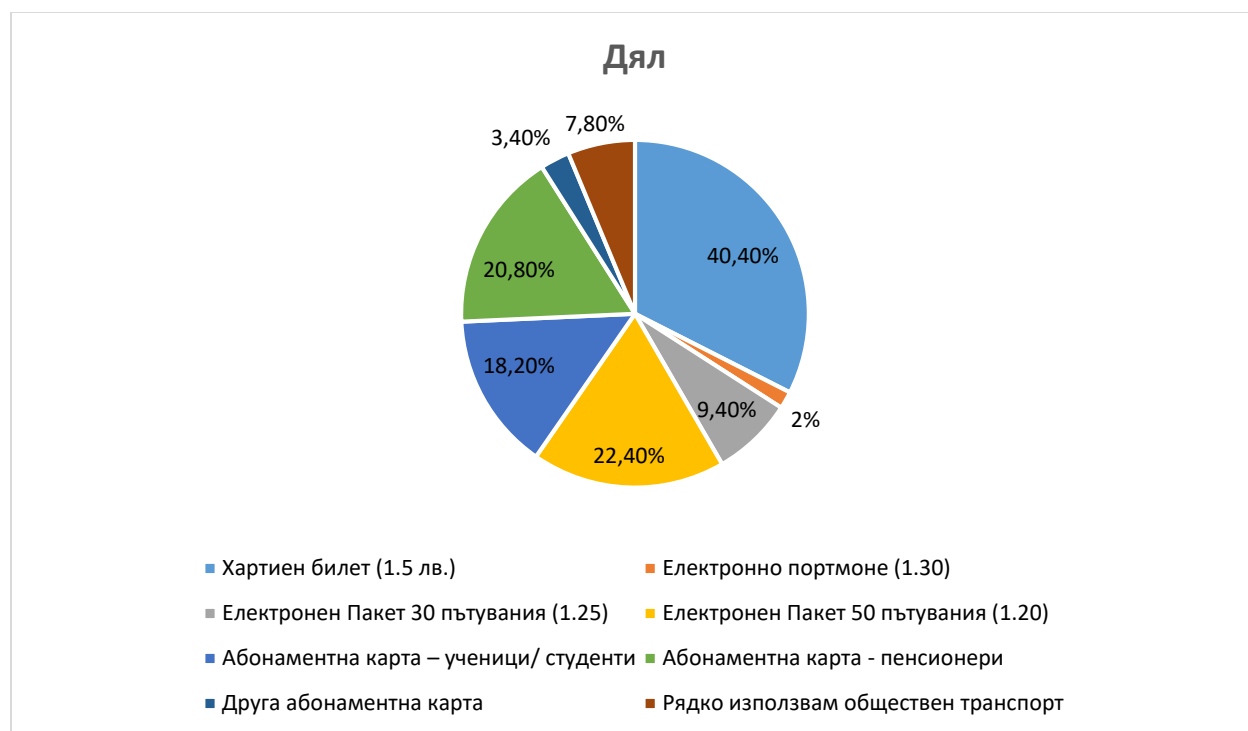
С обществен транспорт, пеша и лек автомобил се придвижват най-често **студентите** - по 26.32%. От едно място до друго само с обществен транспорт се придвижват 21.05% от анкетираните студенти. Предпочитащите да се придвижват с лек автомобил и ходене пеша са 10.53%. По-равен процент имат ходя пеша и велосипед, обществен транспорт и велосипед, както и придвижването само с лек автомобил.

Използвани превозни документи за обществен транспорт

Най-често използваният превозен документ е хартиен билет - 18.20%, следван от абонаментна карта за пенсионери (16.20% от анкетираните). Сравнително равен процент използват абонаментна карта – ученици/студенти и електронен пакет 50 пътувания (1.20) – съответно 14.20% и 14.40%. Електронен пакет 30 пътувания (1.25) използват 8.20% от

респондентите. Комбинацията от хартиен билет (1.50) и електронен пакет 50 пътувания (1.20) като превозни документи са посочили от 6.60%, а хартиен билет (1,50 лв.) и рядко използвам обществен транспорт са отговорили 6.40%. Използващите хартиен билет (1,50 лв.) и абонаментна карта – пенсионери са 3.80%. Придвижващите се с друга карта (служебна или инвалидна) са 3.40%, също и ползващите хартиен билет (1,50 лв.) и абонаментна карта – ученици/ студенти са 3.40% от респондентите. С хартиен билет (1,50 лв.) и електронно портмоне (1.30) се придвижват 1.40% от респондентите.

Фигура 12. Какъв вид превозен документ за обществен транспорт най-често използвате за придвижването си



Начини за зареждане на електронните карти

На този въпрос 69.40% от респондентите посочват, че зареждат електронните си карти на каса. 25.00% от отговорилите, посочват, че не използват електронна карта, 2.80% зареждат картите си на каса или вендинг машина, а 1.80% чрез електронно приложение. Зареждащите своите карти както на каса така и използвайки електронно приложение са 0.60% от респондентите. По 0.20% зареждат своите карти на вендинг машина или им ги осигуряват служебно.

Налага се изводът, че ползващите обществен транспорт рядко използват други начини на зареждане на превозните документи освен каса. Поради тази причина и комбинациите с електронните превозни документи и хартиен билет заемат високи дялове –

придвижващите се с обществен транспорт използват хартиени билети преди да си заредят картата на каса, но не използват електронното приложение или вендинг машините. Все пак вендинг машините се използват от около 25% от отговорилите, а електронното приложение – едва от 2.4%.

Промени в начина на придвижване в следствие от пандемията от COVID-19

65.00% от респондентите не са си променили начина на придвижване в следствие от пандемията от COVID-19. 14.20% посочват, че използват повече автомобил, а 13.40% ходят повече пеша. 3.20% са започнали да използват повече обществен транспорт. Придвижващите се повече с велосипед са 2.40%. С индивидуално ел. превозно средство тротинетка (ИЕПС) –тротинетка са започнали да се придвижват 1.40% от респондентите.

Идентифицирани предимства и недостатъци на обществения транспорт

Зададени са група въпроси с цел идентифициране на нагласите на респондентите спрямо положителни и отрицателните страни на обществения транспорт и какво те намират за най-важно и приоритетно. Отговорите са анализирани, за да се прецени доколко от описателните характеристики на обществения транспорт се приемат като недостатък и какво има най-голямо или най-малко значение за респондентите.

Таблица 2. Недостатъци на обществения транспорт (база 500 респонденти)

Какви са недостатъците на обществения транспорт? Моля оценете всички изброени

Характеристика на обществения транспорт	Много важно значение	
	Брой	%
1. Времето за пътуване	205	41,00%
2. Условиата по спирките	176	35,20%
3. Комфорт на пътуване (нови превозни средства, климатизация, чистота в превозните средства)	135	27,00%
4. Личната хигиена на пътниците	136	27,20%
5. Цената на билета не зависи от дължината на маршрута	292	58,40%
6. Не са удобни прекачванията	225	45,00%
7. Спирката на градския транспорт е по-далече от 5 мин. пеша	148	29,60%
8. Редовността и интервалите на разписанията	255	51,00%
9. Безопасността/сигурността	191	38,20%

10. Липса на по-удобни маршрути и връзки	211	42,20%
11. Водя детето си на детска градина/училище и не ми е удобно да използвам градски транспорт	72	22,71%

Въз основа на представените отговори е видно, че най-важните приоритети на пътуващите с градски транспорт са цената на билетите да не е обвързана с времето за пътуване, общественият транспорт да бъде с редовно разписание и оптимални интервали, както и да се избегнат прекачванията – цената на билета, обвързана с времето за пътуване е посочена като недостатък в 58% от случаите, редовността и интервалите – в 51% от случаите, а прекачванията – в 48% от случаите.

Като по-малки недостатъци, съответно важни приоритети, но отстъпващи по значение са посочени времето за пътуване (42%) и липсата на по-удобни маршрути и връзки.

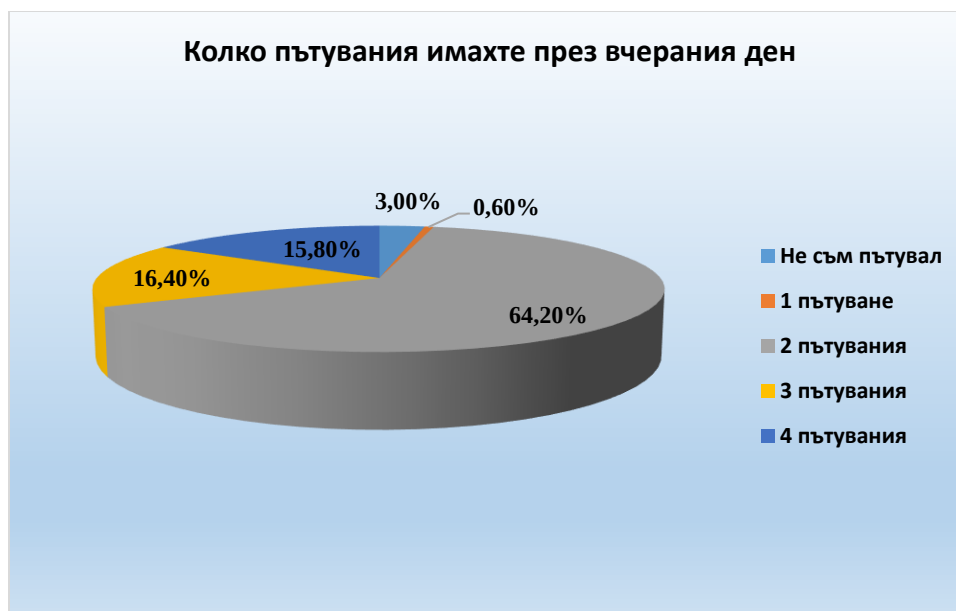
Като най-маловажни са отделени следните неща – общественият транспорт се използва за водене на малки деца на детска градина/училище и той не е удобен – близо 66% отбелязват, че това не е важно, следвано от комфорта по време на пътуване – за 55.2% това не е важно.

Макар в последните години да са направени значителни инвестиции в обществения транспорт като инфраструктура, нови автобуси, обновени спирки, скорост на придвижване, качество на услугата, продължава устойчивата тенденция удовлетвореността на потребителите да се основава върху стойността на услугата, да няма прекачвания, а също и редовността на интервалите.

Преглед на „пътуванията през вчерашния ден“

По данни от проучването 500 анкетирани са осъществили 1222 пътувания от начална до крайна точка на пътуването (до цел), което прави средно по 2,44 пътувания. 64.20% от респондентите са имали по две пътувания, 16.40% по три пътувания, 15.80% по четири пътувания. Не са пътували 3 % и 0.60% са споделили, че са имали само по 1 пътуване.

Фигура 13. Разпределение на пътуванията през деня



Обект на търговане и цел на пътуванията

В таблицата е представено разпределението на пътуванията по обект на търговане и цели на пътуване за всички видове транспорт.

Основната част от пътуващите тръгват от дома и съответно крайната цел е дома – около 42% са посочили това. Съответно придвижването е с цел работно място (15%), училище (7%), но също така и посещения в търговски обекти (17%). По-малко случаи са с посока ВУЗ/Университет, детска градина, обществени услуги. Значителна част от пътуванията са с цел отдих (4%) или посещения в други жилища (на гости) – 5,5%.

За придвижването си от цел до цел 75.60% от респондентите използват обществен транспорт (75.20% автобус и 0.40% тролейбус), 18.20% ходят пеша. С шофирали автомобил 10.40% от респондентите. Със служебен автобус/минибус от едно място до друго са стигнали 4.40%. Пътуващите в автомобил като пътник са 2.60%. Равен е процентът на пътувалите с велосипед и индивидуално ел. превозно средство (напр. тротинетка) по 1.40%. С такси пътуват едва 0.20%.

От респондентите, използвали обществен транспорт, 17.40% са използвали електронен пакет (50 пътувания), 16.20% са използвали абонаментна карта – ученици/студенти, следвани от абонаментна карта – пенсионери с 15.20%. С хартиен билет (1.50) са се придвижвали 13.00% от респондентите. 9.00% са използвали електронен пакет (30 пътувания). Със служебна карта са се придвижвали 6.80% от респондентите и 2.20% с електронно портмоне.

Време на търговане

В таблицата по-долу са представени часовите интервали и концентрацията на пътуванията по това време. Най-интензивни са пътуванията в часовия диапазон 6.30 – 7.30. 9.30 – 10.30, както и 16.30 – 17.30 – събират дялово от над 10%. Следващата група по интензивност са пътуванията между 7.30 и 8.30; 11.30 – 12.30 и 17.30 – 18.30.

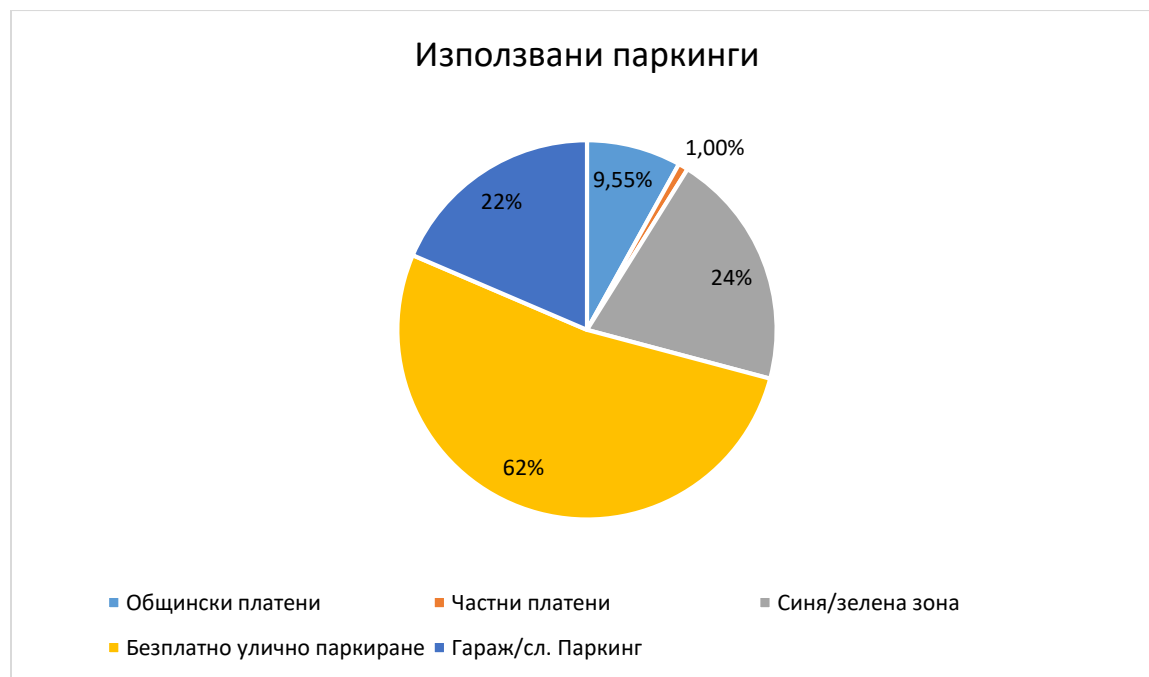
Най-малко натоварени са часовите интервали между 5.00 и 6.30 сутринта и вечер между 21.30 и 23.50.

Нощна автобусна линия. Пътувалите през последния месец в интервала 0:00ч. - 4:30ч. с обществен транспорт са 1.80%. 98.20% са споделили, че не са пътували.

Използване на автомобили и паркиране

От респондентите, използвали автомобил, 27% са използвали безплатно улично паркиране, а 10.60% са използвали платено улично паркиране (Синя и Зелена зона). Гараж, служебен паркинг или друго са ползвали за паркинг 9.80%. Общински платен паркинг са използвали 4.20% от респондентите, а пък частен платен паркинг е използван от 0.40%.

Фигура 14. Начин на паркиране



Честота на използване на синя/зелена зона за платено паркиране

Респондентите, които не ползват синя/зелена зона за платено паркиране са 42.80%. Порядко от един-два пъти седмично ползват 42.80%. Ползващите един-два пъти месечно синя/зелена зона за платено паркиране са 13.20%, а пък един-два пъти седмично ползват 4.80%.

Таблица 3. Честота на използване на синя/зелена зона за платено паркиране

Всеки ден	Един-два пъти седмично	Един-два пъти месечно	По рядко
0	8,39%	23,08%	68,53%

Разширяване на зоните за платено паркиране***Синя зона***

53.60% не подкрепят разширяването на синята зона за платено паркиране, 36.80% са споделили, че не ги засяга, а подкрепящите разширяването на синята зона са 9.60%.

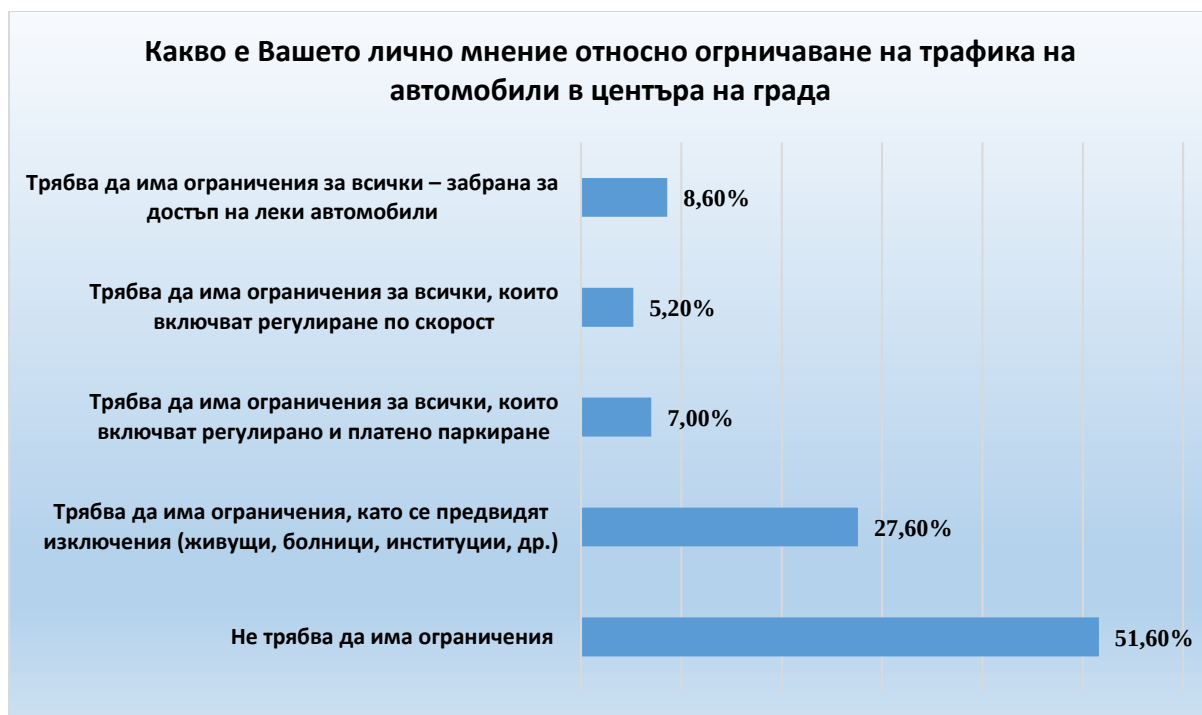
Зелена зона

51.60% не подкрепят разширяването на зелената зона за платено паркиране, 39.80% са споделили, че не ги засяга, а подкрепящите разширяването на зелената зона са 8.60%.

Ограничаване на трафика на автомобили в центъра на града

На 51.60% от респондентите лично мнение относно ограничаване на трафика на автомобили в центъра на града, че такова ограничение не трябва да има. Според 27.60% ограничения трябва да има, като се предвидят изключения (живущи, болници, институции, др.). Хората, които мислят, че трябва да има ограничения за всички – забрана за достъп на леки автомобили са 8.60%. Трябва да има ограничения за всички, които включват регулирано и платено паркиране смятат 7.00% и лично мнение на 5.00% от респондентите, е че трябва да има ограничения за всички, които включват регулиране по скорост.

Фигура 15. Ограничаване на трафика на автомобили в центъра на града



4. Социално икономическа среда

4.1. Население

Град Бургас е административен и опорен център на общината и на областта. В града е съсредоточен основният икономически и демографски потенциал, като влиянието му е доминиращо в целия Югоизточен район от ниво 2. Динамиката на населението в община Бургас от 2010 г. насам е ниска, като броят остава сравнително стабилен през последните години. Делът на населението на общината от този в областта нараства от 49% към 2010 г. до 50,9% към 2019 г.

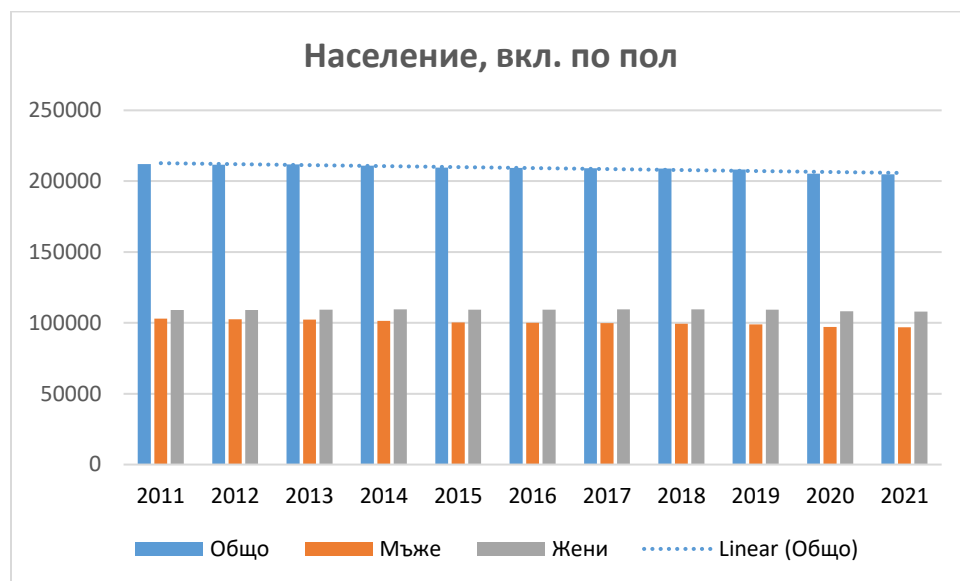
По данни от НСИ от преброяването през 2021 г., населението в Община Бургас е както следва:

Таблица 4. Население на община Бургас, 2011 - 2021

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Общо	212032	211535	211764	211033	209613	209331	209202	208915	208235	205329	204804
Мъже	102895	102472	102355	101383	100323	99981	99718	99432	98850	97144	96832
Жени	109137	109063	109409	109650	109290	109350	109484	109483	109385	108185	107972

Данни НСИ

Фигура 16. Население по пол в Община Бургас, 2011 - 2021



Като цяло населението в общината следва общата тенденция в страната и намалява като за периода от 2011 г. до края на 2021 г. общото население в общината намалява от 212032 до 204804 души.

Фигура 17. Население в трудоспособна възраст като част от общото население в Община Бургас, 2011 - 2021



Наред с намалението на населението намалява и населението в трудоспособна възраст като за изследвания период населението в трудоспособна възраст намалява от 137 468 до 124 906 жители. Намалението е сравнително с бавни темпове и значително по-малко в сравнителен план с тенденциите в страната.

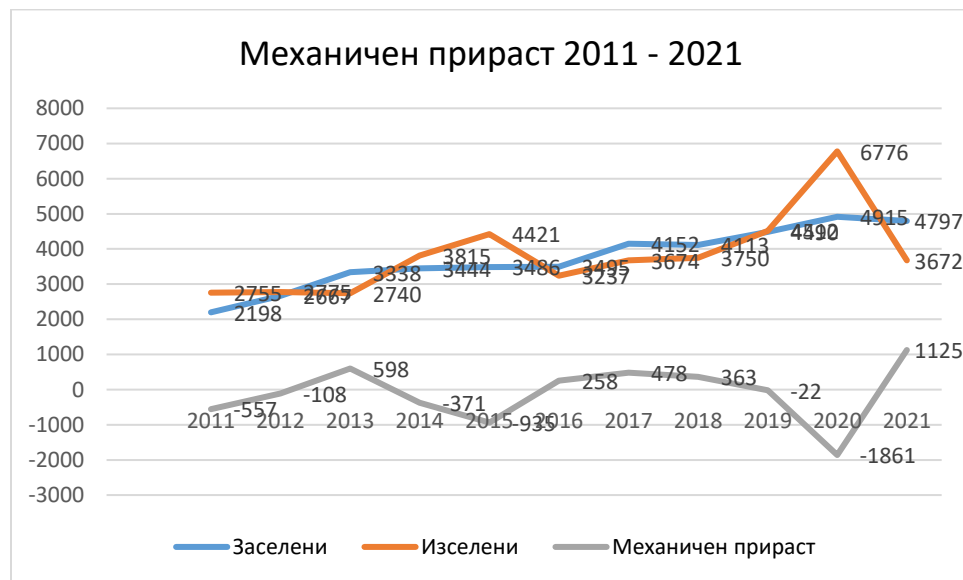
Фигура 18. Население в надтрудоспособна възраст като част от общото население в Община Бургас, 2011 – 2021



Единствено има известно увеличение в населението в надтрудоспособна възраст до 2019 г., но в края на 2021 г. тази група също намалява спрямо 2019 г.

По отношение на механичния прираст, прави впечатление, че има динамика в изселените и заселените на територията на община Бургас, като е представено на следващата фигура.

Фигура 19. Механичен прираст на населението в Община Бургас, 2011 - 2021



Съответно данните са представени и за таблицата по-долу:

Таблица 5. Население на община Бургас, 2011 - 2021

Година	Заселени	Изселени	Механичен прираст
2011	2198	2755	-557
2012	2667	2775	-108
2013	3338	2740	598
2014	3444	3815	-371
2015	3486	4421	-935
2016	3495	3237	258
2017	4152	3674	478
2018	4113	3750	363
2019	4490	4512	-22
2020	4915	6776	-1861
2021	4797	3672	1125

Данни от НСИ

Докато броят на заселените в община Бургас плавно нараства, макар и с малки стъпки, то броят на изселените има колебания през годините с два отчетливи пика – през 2015 г. и следващ през 2020 г., когато започва кризата и пандемията с КОВИД-19.

По отношение населението в кварталите на град Бургас и населените места в общината, броят на жителите с регистриран постоянен адрес в общината незначително нараства за последните 10 години.⁴ При анализа на тези данни се има предвид, че постоянният адрес на българските граждани, живеещи в чужбина е в България. Най-показателен за динамиката на населението е броят на населението, чиито настоящ и постоянен адрес са в община Бургас - той намалява 1,65% за периода, което е близо до показателите на официалната статистика. В следващите две таблици са представени данните за населението по квартали и селищата в общината.

Таблица 6. Население на гр.Бургас по квартали към дата 30.08.2022г

Таблица на населението		
Гр. Бургас	Население ПА	Население НА
к-с. Меден рудник	45546	42817

⁴ Закон за гражданската регистрация, изм. ДВ. бр.101 от 27 Декември 2019 г. Постоянен адрес е адресът в населеното място, което лицето избира да бъде вписано в регистъра на населението. Настоящ адрес е адресът, на който лицето живее

к-с. Славейков	31735	30657
к-с. Изгрев и Пети километър	21925	19861
к-с. Зорница	10272	9599
к-с. Братя Миладинови	10943	10088
к-с. Лазур	21165	19313
ЦГЧ и к-с. Възраждане	48645	44149
кв. Крайморие	907	913
кв. Сарафово	5031	5079
кв. Лозово	1244	1191
кв. Долно Езерово	5304	5210
кв. Горно Езерово	2892	2795
кв. Акации	858	790
кв. Победа	7500	7308
кв. Ветрен	2602	2612
кв. Банево	1931	2096
кв. Черно море	2162	2210
кв. Рудник	4071	3935
Всичко за гр.Бургас	224733	210623

Съответно и населението в селищата на общината:

Таблица 7. Населението на населените места в община Бургас към дата 30.08.2022г

Населени места	Население ПА	Население НА
с.Братово	87	131
с.Брястовец	222	431
гр.Българово	1911	1946
с.Димчево	132	224
с.Драганово	507	438
с.Извор	412	602
с.Изворище	452	440
с.Маринка	1111	1267

с.Миролюбово	74	106
с.Равнец	1609	1651
с.Твърдица	441	501
Всичко	6958	7737

В таблицата е изведена динамиката в броя на населението в населените места извън общинския център. Наблюдават се контрастни демографски тенденции. Налице са села с типичните за страната задълбочаващи се проблеми с намаляване на населението като Братово, Извор, Миролюбово. В с. Маринка се наблюдава интересна тенденция за заселване на млади семейства, които живеят в селото, а работят в град Бургас. Статистическите данни, обаче, не свидетелстват за подобно движение на населението, като причина за това може да бъде регистрацията по постоянен адрес. Селата Братово (87 ж.) и Миролюбово (74 ж.) са най-малките в общината и с най-бързо топящо се население. Селата Брястовец, Димчево, Изворище и Равнец – нарастват. Причините за това демографско развитие са комплексни – влияние оказват както етно-културните особености на населението, така и развитата местна икономика, близостта до Бургас и морето, което прави селата привлекателно място за живот.

Въпреки слабите флуктуации в последните години, спрямо 2001 г. броят на населението в общината е намалял едва с 1%, при намаление 11,9% в страната. Тези специфики в демографските тенденции в общината трябва да се използват по най-добрия начин, за да се запази стабилността на броя на населението в бъдещите години. На фона на демографската картина в страната, градът и общината имат стабилни демографски показатели и не са навлезли в необратими демографски процеси.

4.2. Икономически профил на Община Бургас⁵

Към 2019 г. област Бургас формира 4,6% от БВП на страната – по-малко от Пловдив (8%) и Варна (6,4%) и малко по-малко от Стара Загора – другият опорен център в Югоизточния район от ниво 2. БВП нараства в абсолютна стойност, а делът на brutния вътрешен продукт в този на страната леко намалява, което е признак за различие в темповете на развитие. Към 2019 г. БВП на човек от населението е 13 437лв. и макар да нараства с 16% спрямо 2016 г., остава по-нисък от средното за страната (17 170лв.). Основен дял във формирането на БДС в областта имат услугите със 71,4%, като той нараства от 2016 насам със 7%. Индустрията формира 24,6% от БВП, а селското стопанство – 4%. Структурата на БВП е почти идентична с тази на страната. Макроикономическите показатели на област Бургас за периода 2016-2019 г. се характеризират с постоянно, но плавно нарастване, следващо динамиката на националната икономика и запазващо мястото си в региона и страната.

⁵ Данни от ПИРО на Община Бургас, 2021 - 2027

Секторите, които формират БВП в Област Бургас за 2019г. отчитат нарастване. В сферата на услугите и индустрията темпът на нарастване е равен на темпът на нарастване за средното за страната, докато темпът на нарастване в аграрният сектор се увеличава спрямо средния за страната.

В община Бургас са позиционирани индустриални мощности, които имат дългогодишна роля в определянето на икономическия облик на града, общината и района. Някои от производствата са с регионално или с национално значение, като тъмни и светли нефтопродукти, химически влакна, пластмаси и други химически изделия, кораборемонтни дейности, вентилационна и пречиствателна техника, товарно вагостроене, рибопреработвателна промишленост. В същото време излизът на море създава много възможности за развитие на туристическа, транспортна, складова дейност. Градът и общината се опитват да преориентират своето икономическо развитие. Към настоящия момент икономиката на общината претърпява трансформация като прави опит да се обърне в посока дигитализация, иновации и технологии. Последните години се работи активно по изграждането на нов икономически имидж на община Бургас – иновативна община, която предлага атрактивна бизнес среда и модерна инфраструктура. За целта са трансформирани индустриалните зони на града, създават се нови многофункционални комплекси, интернет платформи, ИКТ клъстер, организират се форуми като се използват различни съвременни начини за популяризиране на възможностите, които предоставя Бургас. Предприета е стратегия, насочена към създаване на умна и интерактивна среда на живот, която да бъде атрактивна и за млади и висококвалифицирани хора, както и създаване на интегрирана среда за създаване на бизнес, с налична инфраструктура, комуникация и възможности за връзки с други бизнеси, с образование. Активната промяна в града е осезаема и рефлектира върху преструктуриране на градската среда. Към 2019 г. в общината функционират 16 397 нефинансови предприятия. В периода 2015-2019 г. се наблюдава лека динамика в броя на предприятията в община Бургас, като те нарастват постепенно.

Таблица 8. Динамика брой предприятия и произведена продукция по сектори 2014-2018 г.

Икономически сектор	Динамика брой предприятия 2014-2018 г.	Динамика произведена продукция 2014-2018 г.
А Селско, горско и рибно стопанство	5,85%	1,01%
В Добивна промишленост	-21,05%	-9,55%
С Преработваща промишленост	-2,21%	Няма информация

D Производство и разпределение електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива	-36,00%	-67,23%
E Доставка на води; Канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване	10,34%	21,55%
F Строителство	-2,64%	-37,25%
G Търговия; Ремонт на автомобили и мотоциклети	2,30%	13,78%
H Транспорт, складиране и пощи	1,05%	75,00%
I Хотелиерство и ресторантьорство	8,17%	36,57%
J Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; Далекосъобщения	36,43%	47,84%
L Операции с недвижими имоти	-3,21%	78,35%
M Професионални дейности и научни изследвания	15,45%	-16,68%
N Административни и спомагателни дейности	12,80%	29,49%
P Образование	15,25%	Няма информация
Q Хуманно здравеопазване и социална работа	5,75%	43,09%
R Култура, спорт и развлечения	14,78%	68,16%
S Други дейности	26,60%	20,29%

Източник: НСИ, собствени изчисления

Така, въпреки общата намаляваща тенденция, произведената продукция за изследвания период в повечето икономически дейности нараства (търговия, транспорт и складиране, хотелиерство и ресторантьорство, култура и спорт и др.). Общината произвежда 80,9% от продукцията в областта, което за пореден път потвърждава ролята ѝ на икономически център. Общината произвежда 80,9% от продукцията в областта, което за пореден път потвърждава ролята ѝ на икономически център.

Към 2018 г. продукция за най-висока стойност е произведена в сектори Търговия, Ремонт на автомобили и мотоциклети, Транспорт, складиране и пощи и Строителство. Данните за сектор Преработваща промишленост са конфиденциални, което затруднява изграждането на обща представа. Най-много са заетите в Търговия, Ремонт на автомобили и мотоциклети, Преработваща промишленост и Строителство. Макар 71% от БВП в областта да се формира от услугите, трябва да се има предвид, че преработващата промишленост има немалка роля във формирането, структурирането и динамиката на тези услуги – така например търговията с горива, транспортните и складови услуги, свързани с тях са пряко свързани с дейността на Лукойл Нефтохим Бургас.

Броят нефинансови предприятия на територията на община Бургас и разпределението им по групи и заети в тях лица е както следва:

Таблица 9. Брой нефинансови предприятия групи и заети в тях лица, 2019 г.

Община Бургас	2019		
	Бр. заети	Относителен дял на фирмите	Относителен дял на заетите лица в тях.
Микро предприятия бр.	0-9	93.3%	37.9%
Малки предприятия бр.	10- 49	5.6%	24.6%
Средни предприятия бр.	50- 249	1.0%	22%
Големи предприятия бр.	Над 250	0.1%	15.5%

Източник: НСИ

Микропредприятия (с до 9 заети) традиционно съставляват най-големия брой функциониращи нефинансови предприятия, като в тях работят около 38% от заетите. Прави впечатление, че 15,5% от всички заети в общината работят в големи предприятия. Ако направим разрез на броя фирми заетите в тях по сектори, става видно, че делът на предприятията в сектор търговия е голям, но в него работят предимно микропредприятия, поради което и броят на заетите е по-малък. Противоположна е ситуацията с индустрията – едва 5,3% от предприятията работят в този сектор, но тъй като са представители основно на големите и средни предприятия в общината, в тях работят 11% от всички заети.

Таблица 10. Предприятия в община Бургас по брой и брой служители към 2019 г.

	Предприятия в общината	Брой служители
Търговия	29,3%	28%
Услуги	43,7%	33%
Индустрия	5,3%	11%
Транспорт	5,1%	13%
Строителство	7,6%	8%
Селско, горско и рибно стопанство	1,8%	3%
Други	7,2%	4%

Източник: Община Бургас

В селското, горско и рибно стопанство работят едва 1,8% от всички предприятия в общината, но имат своето важно значение. Средната годишна заплата в общината нараства

от 10 196 към 2014 г. на 12 528 през 2019 г., обаче остава по-ниска от тази на страната -14328 лв. Средна месечна брутна заплата на заетите лица в общината също нараства, като към 2019 спрямо 2015 г. се увеличава с близо 30%.

Таблица 11. Средна месечна брутна заплата

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Средна брутна заплата в лв.	849	856	883	953	1 050	1 194

Източник: Община Бургас

В национален мащаб, за 2020 г., най-ниско е заплащането в икономическите дейности: „Хотелиерство и ресторантьорство“ – 647 лева; „Други дейности“ – 903 лева; „Селско, горско и рибно стопанство“ – 973 лева. Тази тенденция е характерна и за община Бургас и е дългогодишна. Равнището на безработица в общината за 2019 г. е 2,7% - по-ниско от средното за страната (5,6%).

Таблица 12. Равнище на безработица за 2019 г. (в %) за избрани общини

Община	Равнище на безработица за 2019 г. (в %)
Бургас	2,7
Столична	1,8
Варна	2,3
Пловдив	2,6
Стара Загора	2,4

Източник: НСИ

Безработицата остава малко по-висока от характерното за останалите 3 големи града в страната, по-висока и от тази на община Стара Загора. Трябва да се обърне специално внимание на структурата на безработица: 30% от безработните са с висше образование, а 53% - със средно. Безработните с основно и по-ниско образование са едва 17%. Тези наблюдения, биха могли да са сигнал за недобра връзка между образование и пазар на труда. Направени са стъпки в посока ориентиране на образованието за нуждите на бизнеса, като бизнесът в община Бургас също е активен в тази посока. Налице са различни инициативи, като например „Работа в Бургас“, която цели да се мотивира местни жители, които живеят в страната и чужбина да се завърнат у дома, както и да се привлекат специалисти от други градове. Въпреки това, немалко са работодателите, които изпитват трудности при намирането на квалифицирана работна ръка.

Младежката безработица е 11,6% - по-ниска от средната за страната (13%).⁶ При анализа на данните за безработица трябва да се има предвид, че те са обременени от сезонната заетост, която играе значителна роля в общината. През летните месеци безработицата в общината намалява значително спрямо зимните, когато традиционно се наблюдава най-висока безработица.

След март 2020 г. безработицата отново се повишава рязко, поради пандемията от COVID-19. Създалата се ситуация все още не е отминала (към момента на създаване на настоящия документ) и последиците от нея върху икономиката тепърва ще се проявяват и изследват.

Общината привлича трудови ресурси от съседните общини, като чрез ежедневни трудови пътувания те реализират труда си в община Бургас. От трудово наетите в община Камено 31% работят в Бургас. За другите общини на ареала процентът е малко над 15%. В община Бургас се произвежда 92% от продукцията на икономическото образувание и там работят 84% от всички наети лица.⁷

Моментната картина на Икономическия профил на община Бургас показва преобладаващ дял на сектора на услугите, силна зависимост от преработващата промишленост и малка, но важна роля на селското и рибното стопанство. „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД концентрира около себе си значителна част от икономиката и неговата роля ще бъде значителна и в бъдеще. Фабриците и заводите, заличени след 1989 г. отварят ниша за нова икономическа дейност, която за момента се попълва със складове, транспортни и логистични услуги, ремонтни цехове и сервизи. Наличието на пристанище и летище отлично допълва този кръг от дейности. В бъдеще стремежът на общината е за концентрация на високотехнологични и високопроизводителни и аутсорсинг услуги, които биха дали силен тласък на икономиката и демографията на града и общината в друга посока. Не трябва да се пренебрегва и значението на туризма. Ролята на Бургас в този аспект се определя по-скоро като разпределителен център на туристическия поток към прилежащите курорти на север и на юг по българското Черноморие. Работи се усилено в посока създаването на нови атракции и нов туристически имидж на Бургас.

В добивната промишленост работят 19 предприятия, като в сектора са заети 995 души. Към 2018 година произведената продукция в сектора е 40 728 хил. лв. (колкото в сектор Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива). Делът на добивната промишленост в общата произведена продукция намалява от 0,81% през 2008 до 0,39% към 2019 г. След 11.04.2020 г. е преустановен добивът на кафяви въглища в мина Черно море. От находище Върли бряг се добиват средно 200000 тона годишно андезитобазалти, като концесията е дадена на „Автомагистрали - Черно море“ АД,

⁶ Източник: Справка за регистрирани безработни лица в община Бургас от ДРСЗ-Бургас

⁷ Източник на данните: Регионални профили: показатели за развитие, И.П.И., <https://www.regionalprofiles.bg/bg/ec/burgas/>

гр. Шумен. Строителни материали се добиват също в находищата Българово-юг, Българово-Север и Горно Езерово („Андезит“ ООД, гр. Бургас). Добива се глина от находище „Соката“, като за периода 2016-2019 г. са добити 51 157 тона глина. Концесията на находището е дадена на „Керамика Бургас“ АД.

Към 2019 г. в общината работят 19 големи предприятия и 162 средни.⁸ Най-голямата компания, не само в общината, но и в областта, е „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, където за 2018 г. работят 1372 човека.⁹ Близостта на Лукойл води и до концентрация на търговци на горива, които също се нареждат сред водещите компании в общината („Нафта-трейдинг“) Други големи работодатели са „БМФ Порт Бургас“ (1010 заети) - концесионерът на пристанище Бургас и „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД (1228 души) – германо-българският концесионер на летищата във Варна и Бургас, които са и сред компаниите с най-високи приходи в общината и областта.

Вторичният сектор е представен от производство на тъмни и светли нефтопродукти, химически влакна, пластмаси и други химически изделия, вентилационна и пречиствателна техника, Електротехническата и електронна промишленост, машиностроенето и металообработването, товарно вагоностроене, рибопереработвателна промишленост.

С общата политика за развитие на общината като стратегическа цел е залегнала програмата за създаване на зони за труд до градовете и кварталите на гр. Бургас или в близост до групи от малки населени места, с цел съкращаване на времето за пътуване, разтоварване на силно урбанизираната градска територия, намаляване на вредните емисии от МПС и не на последно място преструктуриране на части от съществуващи производствени зони в контактната територия на брега на Черно море с цел отварянето на града към морето. Пример в тази посока е създадената Индустриална зона „Българово“ – непосредствено до гр. Българово на територия от 110 дка, която в момента е с над 90% заетост.

В интегриран подход ще се обособят и нови зони. Такава е Индустриална зона „Долно Езерово“ – 120 дка за логистични дейности, за която в момента се разработва Подробен устройствен план.

Идентифицирани са 900 дка, в непосредствена близост до проектираното трасе на бъдещата АМ „Черно море“, в които могат да бъдат изградени съвременни логистични бази. За последните се работи по създаване на устройствена основа, промяна на предназначението на земята, проектиране и изграждане на довеждаща инфраструктура.

Поради изчерпването на индустриален логистичен парк и зоната в гр. Българово, се изгражда нова зона край с. Равнец - на мястото на бившето военно летище. Идеята е зоната да бъде профилирана за чисти производства, високотехнологични обекти и научно-

⁸ .www.nsi.bg

⁹ https://www.capital.bg/shimg/oo_4073024.jpg

изследователски цели, като се предвижда и възможност за изграждане на общежития за работещите, детска градина, обслужваща зона с паркинг и търговски обекти, за спорт и отдих. Зоната има потенциал да се оформи като съвременен индустриално-логистичен парк. Тя е с размер от над 3000 декара и осигурява перспектива за развитие с хоризонт двадесет и повече години напред във времето.

Северно от Бургас, в землището на община Поморие, в района на бившата мина „Черно море“, е предвидена зона за производствено-складови дейности. Тя граничи с промишлена зона „Сарафово“ и е в непосредствена близост до Летище Бургас. Зоната ще бъде достъпна директно от пътя Бургас - кв. „Рудник“ – кв. „Черно море“ – Каблешково, но развитието ѝ е важно за града и региона, тъй като е в непосредствена близост до бургаския кв. Черно море и очакванията са работещите в зоната да бъдат основно жители на квартала.

За целите на Индустриална зона „Българово“ е изграден нов път и са осигурени всички останали комуникации, необходими за инвеститорите, които до настоящия момент са закупили терени в зоната. От 2019 г. там функционира търговско-сервизен комплекс на „Мегатрон“ ЕАД, за продажба на земеделска, строителна, горска, градинска и голф техника, завод за алуминиеви детайли за обувната промишленост. През 2021г. се очаква да стартират работа предприятия, за производство на ВИК продукти за канализационни мрежи, складова база за земеделска продукция, център за архивиране и дигитализация на документи, база за производство на италианска паста.

В града оперират големи аутсорсинг компании, като „Съдърланд“ с над 350 заети, „Региоком“ – 50 заети, „Бългериън онлайн рисърч“ - 50 заети и др. Бургас е на четвърто място след София, Пловдив и Варна по оборот на фирмите от ИТ сектора, на пето място по брой фирми (след София, Пловдив, Варна и Благоевград), както и на първо място по брой ИТ фирми, заети в тях и реализирани обороти в Югоизточен регион.

Таблица 13. Сравнителна таблица за брой фирми, брой заети и общ оборот в ИКТ сектора (Югоизточен регион).

	Общ брой заети в ИТ	Общ брой компании в сектора	Общ оборот на фирмите от сектора
Бургас	596	202	103 389 990.00 лв.
Стара Загора	584	154	21 794 995.00 лв.
Сливен	81	35	4 940 997 лв.
Ямбол	84	38	2 836 999 лв.

Източник: bgindustrymap.com

Амбициите за привличане на ИКТ и аутсорсинг компании са подкрепени с изграждането на подходящи офисни пространства, включително пространства за сътрудничество¹⁰. В новия конгресен център също са обособени подходящи офиси за компании от сектора. Мисли се и в посока обвързване на образованието с бизнеса - в града има професионалната гимназия за компютърно програмиране и иновации, в настояществото на която са включени едни от най-големите компании в бранша. Специалисти от тези компании обучават децата и ги напътстват при изпълнението на реални проекти, за да могат още преди завършване на образованието да бъдат изградени като специалисти. В града се провеждат ИКТ академии, които имат за цел да създадат необходимите на бранша специалисти, като практика е на част от завършилите подобни академии, компаниите да предлагат работа. Организиран се и летни академии и стажове за студенти и ученици в инженерни специалности в ИТ, а за учениците от езиковите гимназии в аутсорсинг сектора. Общината два пъти е домакин на форум в Аутсорсинг и ИТ бизнеса, които събира топ мениджърите от бранша, а ежегодно се провеждат по няколко хакатона. Разширяването на профила на общината в този аспект е в процес, като тази посока на развитие и повлияла на повишаване на производителността на труда, и би направила общината по-привлекателна за младо и образовано население.

Туризм. Община Бургас се отличава с уникално съчетание на природни и антропогенни ресурси и транспортно географско местоположение за развитие на туризъм: излаз на море, впечатляващо биоразнообразие и орнитоложки важни места, красива градска среда, културно-исторически забележителности, достъп до магистрала, летище и пристанище и ж.п инфраструктура. Налице е богата културна програма и сезонни атракции.

Наличната леглова база и търговски и ресторантски обекти, като цяло задоволяват нуждите на туристите. Броят на местата за настаняване значително нарастват с годините, като за 2020г. са 406, и предлагат леглова база от 6 648 легла.

Таблица 14. Брой предлагани места за настаняване и легла в община Бургас за период 2015-2020 г.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Места за настаняване -бр.	106	172	158	283	338	406
Легла -бр.	3483	4603	5180	5485	5 988	6648

Източник: община Бургас

Въпреки тези условия и въпреки общия национален устрем за развитие на туризма, общината не е припозната като туристическа дестинация. Средната продължителност на престоя е малко над 2 дни (за чужденци – 2,7). Ефективното използване на легловата база е 37,71% към 2018, като през 2014 е достигала 43,58%. Средната ефективност на легловата база в страната е 39,9%. значение оказва по- на обектите през месеците, които обхващат

¹⁰ <http://www.dock42.bg/>

летния сезон и частична заетост през останалите месеци в годината. Едва 5 от предлаганите места за настаняване са с 4 или 5 звезди. При значително увеличаващия се брой места за настаняване, приходите от туристически данък нарастват по-бавно в периода 2015 до 2018 г. Причината е концентрацията на посещаемостта в по-ниско категорийни места за настаняване. където туристическият данък е по-нисък.

5. Околна среда

Бургас е с уникално разположение – на брега на Черно море, заобиколен от 3 езера – Атанасовско, Вая и Мандра, на пътя на Транс-Европейския коридор VIII, врата на Европейския съюз към изтока. Като административен, транспортен и промишлен център, с голямо летище и пристанище, в близост до най-голямата рафинерия на балканския полуостров - „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, със специфични климатични особености – градът и хората са особено чувствителни по темата „Околна среда“.

Основните предизвикателства за околната среда в община Бургас се дължат на концентрацията на човешка и икономическа дейност в гр. Бургас. В града са фокусирани голямата част от източниците на замърсяване и рисковете за компонентите и факторите на въздействие на околната среда, което предопределя мерките за опазване на околната среда да бъдат насочени към ограничаване и предотвратяване на замърсяването.

Състояние на атмосферния въздух

Със Заповед № РД-969/21.12.2013 г. на Министъра на околната среда и водите за определяне на районите за оценка и управление на КАВ и на зоните, в които са превишени нормите с допустимите отклонения, Община Бургас е включена в район за оценка и управление на КАВ „Югоизточен“ с код BG0006, като е посочена като зона/териториална единица с превишаване нормите за показатели: серен диоксид (SO₂), фини прахови частици (ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2.5}) и озон (O₃).

Качеството на атмосферния въздух се контролира чрез автоматични измервателни станции (АИС) – АИС кв. Долно Езерово, АИС к-с „М. Рудник“ и ДОАС система OPSIS, част от Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух на Министерство на околната среда и водите. В АИС се извършва контрол на нивата на следните основни и специфични замърсители на въздуха: бензен, въглеродороди, CO, H₂S, азотни оксиди, O₃, PM₁₀, SO₂, стирен, ксилени и толуен.

Община Бургас притежава и поддържа в експлоатация собствена Мобилна станция за контрол качеството на въздух. Следят се нивата на осем замърсители на атмосферния въздух: серен диоксид, азотни оксиди, озон, бензен, стирен, сяроводород, фини прахови частици PM₁₀ и фини прахови частици PM_{2.5}. Отчита се и стандартен набор метеорологични параметри, които са в основата на прогнозирането на потенциала на атмосферата за

разсейване на замърсяването – температура, посока и скорост на вятъра, налягане, влажност и слънчева радиация.

В съответствие с изискванията, поставени в чл.27, ал.1 от Закона за чистотата на атмосферния въздух и Наредба №12/15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух на МОСВ и МЗ, Община Бургас изпълнява одобрена от Общински съвет Бургас *Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух с времеви хоризонт 2016 – 2020 г. и с обхват за замърсителите фини прахови частици (ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2.5}), серен диоксид (SO₂) и озон (O₃).*

Извършеният подробен анализ на съществуващите източници на замърсяване, които биха могли да бъдат причина за нарушеното качество на атмосферния въздух (КАВ), оценката на замърсената територия и население, експонирано на замърсяването, както и предвид резултатите от извършено дисперсионно моделиране на разсейването на емисиите показват, че част от населението на Община Бургас е било изложено на периодични наднормени нива единствено по показателя ФПЧ₁₀.

Оценката на произхода на замърсяването дефинира източниците на емисии на фини прахови частици в три групи – битово отопление, транспорт и промишленост. Подробен анализ на данните за емисиите показва, че битовото отопление е основен източник на фини прахови частици, емитирайки 49,7% от общото количество ФПЧ₁₀; *делът на транспорта при формиране на емисиите е 25,2%*, а в резултат на производствените процеси се емитират 25,1% от емисиите на ФПЧ₁₀.

Влиянието на автомобилния транспорт върху КАВ в Община Бургас има сериозно значение, тъй като той е най-динамично развиващият се източник на емисии в атмосферния въздух както в световен, така и в регионален мащаб. Бургас е подобен и на други големи градове, поради това, че в райони се съчетават множество неблагоприятни фактори: постоянно нарастване на броя на МПС; относително изоставане на пътната инфраструктура в сравнение с бързо увеличаващия се брой на МПС; все още относително висок дял на автомобили „втора употреба“; висока средна възраст на МПС в експлоатация (за автомобилния парк в страната е характерно, че само 6% от превозните средства са до 5-години, докато близо 70% са над 15-годишна възраст).

Влиянието на източник транспорт върху КАВ в Бургас по отношение ФПЧ₁₀ може да се оцени като значително. През летния сезон то се превръща в основен източник за замърсяването с фини прахови частици. В годишен план относителното му влияние намалява, но все още формира високи СГК, които в рамките на относителната грешка, в някои райони, могат да превишат СГН от 40 µg/m³.

Несъмнено проблемите с качеството на атмосферния въздух в община Бургас са непосредствен резултат от неблагоприятното съчетано влияние на различни фактори – тясно съседство на урбанизирани площи с жилищни и промишлени функции; сложна градска морфологична структура на града и висока плътност на застрояване; наличие на контрастни среди – суша/вода, водещи до силно диференцирани характеристики в микро-климатичната картина в градска среда; относително висок брой на дни с мъгла в района; висока активност на транспортните и промишлени функции на Бургас в рамките на настоящия функционален урбанизиран ареал (ФУА). Пряко влияние върху качеството на въздуха оказва също и използването на твърди горива с високо влаго- и пепелно съдържание за битово отопление от населението, а в някои случаи и горене на отпадъчни продукти или материали; състоянието на пътната инфраструктура и прилежащите ѝ терени, причиняващи вторичен унос на прах; строителни дейности на широки площадки, както и емисиите от промишления сектор.

В публикуваните доклади на РИОСВ-Бургас за състоянието и качеството на атмосферния въздух за периода 2016-2020 г. се отбелязва, че са констатирани превишения на средно-денонощната норма на замърсителя ФПЧ10 ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) в повече от допустимите 35 дни от годината съгласно разпоредбите на Наредба 12 от 15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух. Преобладаващата част от тях са регистрирани през зимното полугодие, основно в АИС „Долно Езерово“, като най-голям е броят им през 2017 г. – 116 дни с наднормени концентрации на замърсителя. Запазва се трайната тенденция в АИС „Меден Рудник“ да се регистрират нисък брой дни с превишения на средно-денонощната норма, без да се достигат допустимите 35 дни в рамките на календарна година.

През 2019 г. във всички пунктове за мониторинг в Бургас се регистрират по-малко от допустимите до 35 дни с превишения на средно-денонощната норма за фини прахови частици ФПЧ10 – 29 дни в АИС Долно Езерово, 18 дни в пункт ДОАС РИОСВ и 3 дни в АИС „Меден Рудник“.

Община Бургас прилага последователна и целенасочена политика за предотвратяване замърсяването и подобряване на качеството на въздуха. Не се прави компромис и с пълната прозрачност по отношение информираността на гражданите - изградена е и функционира Информационна система за качество на атмосферния въздух, чрез която данните за измерените концентрации на контролираните замърсители са достъпни в реално време за гражданите. Системата предоставя информация и за пределно-допустимите концентрации на замърсителите, както и за влиянието им върху човешкото здраве. Достъпна е на адрес: <http://87.126.141.158/burgas/>.

Изпълнява се и пакет от мерки, които имат пряк ефект върху намаляване генерирането на емисии на замърсители от автомобилния транспорт.

В изпълнение разпоредбите на Закона за чистотата на атмосферния въздух, „за ограничаване на уврежданията върху здравето на населението, когато съществува риск от превишаване на установените норми или алармени прагове, при неблагоприятни метеорологични условия и други фактори“ Община Бургас, съгласувано с РИОСВ Бургас, е разработила *„Оперативен план за действие при превишаване на установените норми или алармените прагове на замърсители на атмосферния въздух при неблагоприятни метеорологични условия и други фактори“* с конкретни мерки за защита на населението и схема за комуникация при възникване на обстоятелства¹¹.

Оперативният план поради липса на обстоятелства и ситуации за прилагането му, не е привеждан в действие.

Въпреки позитивните тенденции, все още са налице нерешени проблеми с наднормено замърсяване на атмосферния въздух в община Бургас с фини прахови частици, комплексен резултат от използването на некачествени твърди горива за битово отопление на домакинствата, интензивното развитие и използване на автомобилния транспорт и териториалната свръх концентрация на производствени мощности, всичко това в комбинация и под влиянието и на специфични климатични особености на територията. Общината прилага системен и последователен подход за преодоляването на проблема, като е създадена необходимата организация по изпълнението на комплексни дългосрочни мерки за контрол върху основните източници на вредни емисии и оперативни мерки за действие за защита на населението.

Шум

Шумовото замърсяване е източник на сериозен дискомфорт за условията на живот в урбанизирана среда. То нанася трайни вреди върху човешкото здраве. Свръхконцентрираният характер на урбанизираното пространство – жилищно и индустриално, на Бургас в съчетание с водещите му районни функции в транспорта, вкл. в специализирания морски и въздушен транспорт, в туризма и инфраструктурата по обслужването му, в промишлеността на ширококоразгърнати промишлени площадки и прилежаща инфраструктура, създават комплексни предпоставки за сложен акустичен режим и необходимост от постоянен контрол върху трайните източници на шумово замърсяване.

Анализът на данните от извършвания мониторинг за нивата на шумово замърсяване показва сложна и утежнена акустична обстановка в град Бургас, както и трайно шумово замърсяване във всички зони с изключение на тези за обществен и индивидуален отдих. Най-голям дял в оформянето на цялостния акустичен режим заема транспортният, в т.ч. и

¹¹ <https://www.burgas.bg/uploads/7a62fd1d64f659d58d9d76514693c8c8.pdf>

авиационният шум. Именно това е и основна причина за един от главните екологични проблеми в урбанизираните територии.

Програмата за мониторинг на шум в гр. Бургас включва 37 пункта за наблюдение и се изпълнява от РЗИ Бургас. Разпределението на пунктовете, които са повлияни от транспорта, включва:

Пунктове върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета: 38% върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик – 14 пункта; 2 пункта, разположени на територии, подложени на въздействието на железопътен транспорт и 2 пункта, разположени на територии, подложени на въздействието на авиационен шум;.

Данните от пунктовете, разположени на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик показват шумови нива с 9 до 16 dB/A/ над ПДН. Трайното шумово замърсяване и повишените нива на шум се дължат на висока интензивност на автомобилния трафик, особено през пиковите часове на деня и минималното разстояние между сградите и пътните платна.

Не се регистрира промяна в средните нива на шум, регистрирани в пунктовете, разположени на територии, подложени на въздействието на железопътен транспорт и авиационен шум.

Сравнително благоприятна е акустичната обстановка в пунктове върху територии, подлежащи на усилен шумова защита, със сравнително непроменлива тенденция.

Община Бургас е предприела серия последователни мерки за намаляване на шумовото замърсяване. През 2017 г. тя актуализира политиката си в „*Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация Бургас*“, последвана през 2018 от актуализиране на „*План за действие към стратегическа карта за шума в околната среда на агломерация Бургас*“¹². Сред приоритетно изпълнените мерки са тези по "Интегриран модел за управление на градската мобилност - I етап", цялостно обновяване на подвижния състав за обществен транспорт, Програма за ремонт на вътрешно квартални улици и изграждането на паркоместа, Обновяване на парковете в жилищните комплекси. Специално внимание е отделено на необходимостта от буферни паркинги (вкл. в ИПГВР на гр. Бургас¹³) за разтоварване на трафика и оптимално преразпределяне на пътуванията, както и на засилената комуникация с населението за популяризиране въвеждането на алтернативни видове транспорт (велосипеди, електрически велосипеди).

¹² <https://www.burgas.bg/uploads/20615cc87fdebd971b3e18be3f2fa0f8.pdf>

¹³ <https://www.burgas.bg/bg/info/index/1143>

Сред най-сериозните постижения, с отношение едновременно към редуцирането на шумовото замърсяване и на замърсяването на атмосферния въздух, е цялостното извеждане на транзитния трафик към Южното Черноморие (към юли 2017) и изграждането на шумозащитни екраниращи съоръжения по основни входящо-изходящи артерии (Бургас-Поморие).

Налице е утежнена акустична обстановка в град Бургас и трайно шумово замърсяване във всички зони с изключение на тези за обществен и индивидуален отдих. Общината е въвела в действие всеобхватни и последователни мерки за устойчиво преодоляване на проблема.

6. Местна политика

Към настоящия момент за територията на град Бургас има разработен и влязъл в сила Общ устройствен план с обхват град Бургас, населените места Ветрен, Банево, Сарафово, Лозово, Горно и Долно Езерово и Крайморие, заедно с техните землища. Една от основните цели на ОУП е свързана с това да осигури планова основа за дългосрочно устойчиво развитие на градската територия.

ОУП¹⁴ предлага концепция за развитие на града, базирана на демографската прогноза за поддържане на положителен демографски прираст и очакване за увеличаващо се население. Предвижданията на плана, касаещи развитие на транспортната мрежа в община Бургас са свързани с изграждането на нова и поддръжката на съществуващата транспортна инфраструктура.

След общият устройствен план, с голямо значение към настоящият проект се нарежда устройствена разработка от по-ниско ниво – Подробен устройствен план – План за улична регулация за бъдещо разширение на квартал Изгрев, обхващащ територия с площ над 140 ха, намираща се между важни международни, национални и локални транспортни артерии и концентрирала силен инвестиционен интерес, с траен процес за усвояване на нови терени за обществено обслужване и производствено-складови дейности. С устройственият план се осигури транспортно обслужване и добра комуникационно-транспортна система на предвидената за бъдещо разширение на град Бургас територия на север от ж.к. Изгрев.

На местно ниво Общинския съвет на община Бургас има разработени и приети няколко наредби, които засягат градската мобилност. Те са както следва:

¹⁴ Подробен устройствен план – план за улична регулация за обособяване на обслужващи улици, инфраструктурни коридори, пешеходни зони, велоалеи и нови квартали за между път I-6 (Бургас – София), Северен обходен път, път I-9 (Бургас – Варна) и ул. Транспортна, в разширението на строителните граници на гр.Бургас, в устройствени зони 13/Смф и 7/Оз,по одобрения ОУП на гр. Бургас

- Наредба за условията и реда за платено и безплатно паркиране на моторни превозни средства на територията на Община Бургас, определена като зона (Протокол №27/24.09.2013 г.);
- Наредба за престой и паркиране на превозни средства управлявани или превозващи лица с трайни увреждания на територията на община Бургас (изм. Протокол №17/18.12.2012 г.);
- Наредба за опазване на обществения ред на територията на Община Бургас;
- Наредба за временно използване на части от тротоари, свободни обществени площи и улични платна за строителни площадки на територията на Община Бургас;
- Наредбата за преместваемите обекти за търговски и други обслужващи дейности и елементите на градско обзавеждане на територията на Община Бургас
- Наредба за условията и реда за съставяне на бюджетната прогноза за местните дейности за следващите три години, за съставяне, приемане изпълнение и отчитане на бюджета на Община Бургас. Съгласно чл. 8 и чл. 18 на същата наредба парите от събрани такси за услуги, предлагани от общината, и глоби влизат в общинския бюджет. Средствата от синя зона и нарушенията влизат в общинския бюджет, като се разпределят спрямо формирането на бюджета, а не за избрана конкретна дейност.

Отговорни органи, звена и заинтересовани страни за прилагане на политики, норми, закони в областта на градската мобилност

Отговорният орган за развитие и безопасност на пешеходното движение, това е Община Бургас и по-конкретно отделите: Дирекция „Устройство на територия“ и дирекция „Управление при кризи, обществен ред и сигурност“, както и Общинско Предприятие „Транспорт“. Безопасността на пешеходното движение също попада в отговорностите на МВР - Пътна полиция.

Общинско предприятие Транспорт е структурата, занимаваща се с всички дейности по транспорт. Част от тях са:

- Осъществяване на контрол по изпълнението на транспортната задача от превозните средства, извършващи обществен превоз на пътници на територията на Община Бургас;
- извършване на дейности по поддръжка, администриране и управление на системата за управление на трафика, контрол и мониторинг на изпълнението на договора за обществена услуга с вътрешен оператор на обществения транспорт, съгласно Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и съвета и 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, електронната

система за самотаксуване и контрол на паркирането в гр.Бургас и система за обществени велосипеди;

- извършване на дейности по чл.167, ал.2, т.2 от ЗДвП, както и дейността по отстраняване, превозване и съхраняване на неправилно паркирани ППС;
- управление на предоставените му недвижими имоти - общинска собственост, в това число и събиране приходите от такси, наеми, цени на услуги и други, от експлоатацията на същите;
- организиране и осигурява своевременното събиране на наемите и другите приходи от имотите;
- подготвяне на пълната документация, ведно със съответните административни актове и извършва съответните действия за прекратяване или разваляне на сключените договори за предоставените му за управление недвижими имоти - общинска собственост, за претендиране на дължими суми по съдебен ред и изземване на имоти по административен ред, при наличие на основание за това;
- създаване на условия за достъп и ползване на предоставените му за управление недвижими имоти - общинска собственост, от физически и юридически лица, срещу заплащане на съответните такси и цени на услуги, определени от Общински съвет - Бургас.
- Управление на система за контрол на боларди.

Общинско дружество „Бургасбус“ ЕООД

„БУРГАСБУС“ ЕООД е вписано в търговския регистър на Бургаския окръжен съд с Решение №8412/18.11.91 г. по фирмено дело №7384/91 г. и предмет на дейност: автомобилни превози във вътрешно и международно съобщение и свързаните в това дейности. Към момента на регистрация основния капитал възлиза на 15056 х. лв., който е изцяло държавна собственост. С Разпореждане №67 от 18.07.1997 година на Министерския съвет собствеността върху капитала на дружеството е прехвърлена безвъзмездно на Община Бургас. Решението за промяната на собствеността е вписано в търговския регистър на БОС на 01.09.1997 г.

С решение по Протокол №34 от 25.03.2014 г. Общински съвет Бургас възлага на „Бургасбус“ ЕООД като вътрешен оператор обществения превоз на пътници по общинската транспортна схема на Община Бургас и одобрява договор за извършване на обществена услуга. С договор №04-06-66(692)/10.06.2014г., Общински съвет-Бургас от свое име и от името и за сметка на община Бургас пряко възлага на Оператора - „Бургасбус“ ЕООД извършването на услуга за обществен превоз на пътници по утвърдената транспортна схема на Община Бургас.

Като общинска фирма, Бургасбус заема доминираща позиция в обществения транспорт на Бургас, с пазарен дял над 80%. Освен градски тя изпълнява и междуселски и междуградски

транспортни услуги. Работодател е на около 750 души и е един от най-големите оператори на обществен транспорт в България. Автобусният парк се състои от следните превозни средства, като те са изцяло обновени и средната възраст е 5,5 години:

Таблица 15. Автобусен и тролейбусен парк „БургасБус“ ЕООД

Брой	марка	брой места		екологична категория	първа регистрация	гориво
		седащи	правостоящи			
Автобуси						
28	Solaris Urbino 18	40	117	Евро 5	1/11/2013	<дизел>
39	Solaris Urbino 12 CNG	21	66	Евро 5	1/23/2013	<СПГ>
6	Karsan Jest	15	10	Евро 5B	6/27/2016	<дизел>
3	Karsan Atak	25	31	Евро 6C	3/7/2019	<дизел>
7	Solaris Urbino 18	40	90	Евро 6	12/15/2016	<дизел>
11	Irizar iebus 18 NG	32	68		2021/2022	<електр>
12	YUTONG ZK6890BEVG	21	41		1/20/2022	<електр>
32	Irizar iebus 12 NG	26	45		3/31/2022	<електр>
Тролейбуси						
22	Шкода 26TP Соларис	25	52		2014	

Дружеството осъществява основния предмет на дейност - пътнически автобусни превози в три основни направления: вътрешноградски, междуселищни и специализирани. Ежедневно се извършват над 1400 броя курсове, от които само на територията на града ни се изпълняват 1100 курса. За всички тези превози ежедневно се превозват приблизително 60 хил. пътници. Специализираните превози се осъществяват на основата на сключени договори с клиентите.

През активния туристически сезон дружеството извършва и екскурзии по предварителна заявка до всяка точка на страната ни.

Особено внимание се обръща и на гражданите с увреждания и трудноподвижни лица. За целта градските автобуси са оборудвани с нискоположени подове и степенки за качване и слизване на пътниците. В структурата на фирмата функционира обособено звено за

транспортно обслужване на трудноподвижни граждани, част от дейността на което се финансира от Община Бургас.

„Иновационни системи Бургас“ ЕООД

Със създаването на дружеството Община Бургас, като принципал, налага идеята за търсене на алтернативни начини за стимулиране на растежа в областта на иновациите за Бургас. Философията за „умния град“ – града, в който е на лице интеграция на съществуващите и изграждащите се физически, дигитални и човешки системи в заобикалящата ни околна среда, за достигане на устойчиво, проспериращо и обединяващо бъдеще за хората, е залегнала в основата на визията за развитие на града ни и оттам и на дружеството „Иновационни системи – Бургас“ ЕООД. Чрез дейността на дружеството се мобилизират талантите на новомислещи местни хора, с интерес в иновациите и дигиталните технологии, за инициране на проекти и реализиране на дейности в полза на развитието на града ни.

Планираният бизнес модел за развитие се основава на стремежа за предлагане на уникални, специфични услуги, които да могат да бъдат осигурени от специално квалифицирания в сферата „smart city“ екип на „Иновационни системи – Бургас“ ЕООД. Скоро дружеството ще сертифицира системата си за управление по стандартите ISO9001:2016 и ISO27001:2013.

Дружеството работи в дългосрочен план за създаването и предлагане на софтуерни продукти и приложения, които да бъдат в услуга на местната администрация и гражданите, както и услуги, свързани с интегрираната употреба на базите данни, генерирани във връзка с разработването на отделни системи и приложения за конкретното населено място.

Друг аспект на развитие е сформирането на квалифициран екип за поддръжка на интегрирани системи за управление на градската среда, състоящ се от специалисти, работещи по устройства и системи за събиране и обработване на данни, който да предложи поддръжка и/или надграждане на вече изградени градски системи.

7. Основни изводи

Община Бургас има благоприятно географско местоположение и характеристиките на релефа, които спомагат развитието на транспортните инфраструктури, но от друга са налични и лимитиращи фактори изразяващи се най-вече в „сложната“ специфична география, която има град Бургас и прилежащите територии. За територията на общината има сериозни сезонни флуктуации и диспаритети в натоварването на транспорта, в комбинации с усложнената география. Натовареността на всички видове транспорт има силно изразен сезонен характер (в периода април-октомври).

Транспортната осигуреност на община Бургас в регионален контекст може да бъде определена като много добра, осигуреността на общината с транспортна инфраструктура

се осъществява чрез всички видове транспорт. Има добра транспортна достъпност до общинския център в рамките на 30 минутния изохрон се допълва и от наличието на морски транспорт - четири пристанища за обществен транспорт и четири със специално предназначение.

Преминаването на АМ „Тракия“ и изграждането на АМ „Черно море“ ще продължат да оказват благоприятно влияние върху развитието на територията на общината.

На лице е работещ Транспортен хъб около ЖП гара-Бургас, Автогара Юг и Зоната за обществен достъп на Пасажерското пристанище-Бургас с потенциал за развитие. Силно изразената е сезонната натовареност в месеците май-октомври на летище Бургас. Летището е с удобни връзки за интермодален транспорт по суша и море.

Добрата транспортна достъпност, модернизираният градски транспорт, включително и актуализирана транспортна схема чрез въвеждане на бързи автобусни линии и бърз коридор дават възможност за по-добър, лесен и бърз достъп до периферията на общината, което е потенциал за повишаване на броя ежедневни трудови пътувания и развитие на периферните територии.

Добре развита е интегрираната система за управление на обществения транспорт, въвеждана интелигентна система за управление на трафика по светофарно регулирани кръстовища и ключови локации в града. Въведена е дигитализация на услугите и интеграция на информацията за мобилността в Интегрирана градска платформа „СмартБургас“, както и наличие на други мобилни и уеб-приложения за осъществяване на услугите, свързани с градската мобилност.

Добре развита система от велосипедни маршрути и пешеходни пространства в ЦГЧ обвързваща морската градина и прилежащите квартали с потенциал за развитие;

С въведените оптимизация на управлението на светофарите, системите за приоритет на автобусите, билетната система и системата за информация в реално време, видеонаблюдение в автобусите и по спирките на градския транспорт, Бургас е един от водещите градове на страната по отношение опит в ползването на интегрирани системи за управление на трафика. Потенциалът за надграждане на системите е на лице, а ползата от натрупаните във времето данни е предпоставка за по-прецизно транспортно моделиране.

Автомобилен трафик. Трафикът в град Бургас бързо нараства и това важи за всички участници в движението. Характерно за общината е, че попада в регион със силно развита курортно-туристическа дейност и се явява като разпределител на туристическия поток към прилежащите морски курорти на север и на юг. Поради тази причина транспортният трафик е неравномерно разпределен през отделните сезони на годината, като през летния сезон той нараства почти 2.5 пъти.

Обществен транспорт и градска мобилност. От проведеното анкетно проучване се установи, че общественият транспорт е с много голям дял и предпочитан начин на придвижване, следван от придвижването пеш - 17,64% и използване на лек автомобил - 26,40%. Общественият транспорт също така е най-използван от учениците и пенсионерите, докато работещите, студентите и безработните ползват обществен транспорт и лек автомобил по равно.

Делът на придвижванията с обществен транспорт в град Бургас показват, че мрежата на обществения транспорт е ефективна и достъпна – важен елемент на функционалния и устойчив град. Общественият транспорт предлага достъпен и ефективен начин на придвижване с ниски нива на емисии за потребители от всяка възраст и с различни нива на доходите.

Провежданата политика по обновяване на подвижния състав и транспортната инфраструктура на обществения транспорт е от изключително важно значение за водещия дял на обществения транспорт в разпределението на пътуванията. Тази политика гарантира, че системата за обществен транспорт е модерна и надеждна, което ѝ позволява да предлага ефективни и удобни пътувания на жителите и гостите на общината. За да се гарантира устойчивостта на тази политика е важно да бъде осигурявано адекватно финансиране за навременното обновяване на подвижния състав и транспортната инфраструктура. Също така е от съществено значение да се поддържа устойчивостта на вече направените инвестиции.

Същевременно, промяна на модела на тарифиране за линиите, обслужващи извънградската част на общината ще доведе до повишаване на потенциала за използване на обществения транспорт. Към настоящия момент тарифната политика за междуселищните превози, за разлика от градските превози, се основава на пропътуваното разстояние. Реализирането на интегрирана единна тарифна система за обществен транспорт, включваща всички населени места в общината ще подобри достъпността и използването на обществения транспорт на територията на общината. Единната тарифна система за територията на цялата община ще позволи на транспортния оператор „Бургас бус“ да опрости структурата на тарифите и да намали броя на видовете тарифи, които предлагат, което ще улесни пътниците при взимане на информирани решения за своето пътуване.

Запазването на общественият транспорт като най-предпочитан начин за придвижване в града през периода 2023-2031 г. е от първостепенно значение за постигане на заложените цели и приоритети в настоящия План. Освен екологичния аспект на обществения транспорт като по-ефективен, използващ по-малко енергия и произвеждащ по-малко емисии в сравнение с придвижването с автомобил, както и намаляване на емисиите вследствие на намаляване на задръстванията, общественият транспорт играе важна роля за подобряване

на мобилността. Той предоставя услуга за тези, които нямат достъп до автомобил, както и изпълнява важна социална функция, като община Бургас заедно с държавата осигуряват ценови облекчения на редица социални групи – ученици, студенти, пенсионери, хора с увреждания и др.

Общественият транспорт показва, че също така е и надежден и сигурен начин за придвижване в кризисни ситуации. След въведеното извънредно положение в страната на 13.03.2020 г. с оглед ограничаване разпространението на COVID-19, пътуванията с обществен транспорт намаляха значително, но въпреки това община Бургас гарантира необходимата мобилност и достъпност на гражданите и гостите на града посредством обществения транспорт.

Друг важен аспект, който следва да бъде взет под внимание е обвързването на тарифната политика по отношение на обществения транспорт с политиката по управление на паркирането и най-вече с ценообразуването на зоните за платено почасово паркиране. При промяна на тарифните нива за обществения транспорт следва да се изменят и цените на зоните за платено паркиране. Обвързването на цените за паркиране с тези на обществения транспорт ще насърчи използването на обществен транспорт от една страна, а от друга генерираният финансов ресурс от паркиране може да бъде използван за подпомагане на обществения транспорт.

Пешеходно движение. Делът на пешеходните придвижвания е относително висок спрямо останалите видове пътувания. За това има и определени предпоставки – компактност на градското ядро и сравнително къси разстояния, предразполагащи към развитие на пешеходното движение, характерни предимно за централна градска част и комплексите, намиращи се на север от него. Налична е и изцяло пешеходна зона в рамките на градския център с възможности и силни предпоставки за нейното развитие. Присъствие на паркове, градини, зелени площи и междублокови пространства, които дават възможност за пешеходно преминаване и бързи диагонални връзки.

Наред с многото положителни страни има и някои пречки спрямо пешеходното движение - Фрагментиране на жилищни територии в града от големи улици и булеварди с висока интензивност на трафика. На места около големите булеварди се наблюдава разделяне на пешеходните потоци и поставянето им под автомобилните чрез преминавания в подлези, които в повечето случаи не се използват, най-вече защото са дублирани от пешеходни пътеки. Състоянието на пешеходната инфраструктура все още не е на ниво, което да осигурява безпроблемното придвижване на хора в неравностойно положение.

Велосипедно движение. В последните години Община Бургас работи усилено в посока изграждане и развитие на велосипедни алеи и обслужващи съоръжения. Развитието на мрежа от велоалеи е част от политиката за популяризиране на екологични начини на

придвижване в градската среда и насочена към промяна модела с използването на личен автомобил към налагането на екологично чисти транспортни средства. Начало на тази политика дава проекта Интегриран градски транспорт на град Бургас, който по темата за развитие на велосипедното движение цели създаването на единна система от велоалеи, обвързани с основните трасета на градската транспортна схема и осъществяване на обвързаност между градското ядро и отделните квартали. Към настоящия момент, в рамките на проекта са реализирани близо 60 км велоалеи. Необходимо е наред с изграждането на нова инфраструктура за велосипедно движение да бъде поддържана вече изградената, като се подновява маркировката, при ремонт на свързани улици и тротоари да се изграждат скосяванията, да се избягват конфликти с пешеходната зона. Необходимо е да се изграждат и паркинги за велосипеди.

Паркинги. Въвеждането и поетапното разширяване на регулираното паркиране на пътното платно в град Бургас са действия в правилната посока. Подобни мерки са предприети в много градове в страната и се възприемат нормално от повечето от жителите и гости на града. Синята зона обхваща относително голяма част от централната градска част, което се оценява като положителна тенденция в посока ограничаване на трафика и регулиране на паркирането. Освен това друг неин плюс са различните възможности за заплащане, което от една страна облекчава ползвателите на системата, а от друга спомага за ограничаване на нерегламентираните плащания без издаване на документ. Друга положителна стъпка е въвеждането на тарифа за паркиране по постоянно местожителство, поставяща двойно по-висока цена за паркиране на втори автомобил. Друг въпрос е на какъв принцип са определени тези тарифи и дали тази по-висока цена действително постига целта да ограничава броя на автомобилите на едно жилище.

Като относителна слабост на системата може да се посочи възможността за неограничен по време престой в синята зона, което не спомага за ограничаване на пътуванията с леки автомобили. Опитът на много градове, в т.ч. и София, показва, че въвеждането на ограничение за продължителност на паркиране води до намаляване на броя на пътуванията с леки автомобили до територии, обхванати от „Синя зона“.

Малка част от жителите на общината (15%) разполагат със собствен гараж/паркоместо; Преобладаващата част паркират безплатно на пътното платно. В зоните, разположени в ЦГЧ, търсенето на паркоместа е много високо и близко да наличния капацитет; ползвателите предпочитат безплатните зони, в които използването надвишава теоретичния капацитет, но при невъзможност да паркират безплатно, паркират в „Синя зона“.

С отдалечаване от ЦГЧ търсенето на места за паркиране като цяло намалява, без обаче разликите да са особено големи: в зона 3 степента на използване на капацитета е 98%, а в зона 4 – дори 101%, което е близко до същия показател за Зона 2 (107%); Не се наблюдава

съществена разлика в начина на ползване на паркоместата: средният престой в зони 3 и 4 е много близък до този в зона 2, както с отчитане на МПС с дългосрочния престой, така и без тях; делът на дългосрочно паркиращите е 37%-38%, което е индикация за търсенето на паркоместа от постоянните жители;

Местата за паркиране както в повечето големи градове така и в град Бургас са крайно недостатъчни. Проблемът съществува от години като причините за това са комплексни. На първо място основната причина за това е бързото нарастване броя на автомобилите. Друга основна причина отнасяща се главно за жилищните комплекси е, че те са проектирани през миналия век в съответствие на тогавашните нормативни изисквания за осигуряване на необходимите бройки паркоместа съобразени с тогавашната степен на моторизация и концентрация на население. През последните 20 години с приемане на новите устройствени планове се допусна допълнително застрояване на голяма част от ново обособени УПИ с което се увеличи необходимостта от изграждане на нови паркинги голяма част от които за сметка на зелени площи.

В последните пет години Общината е изградила стотици нови места за паркиране, които обаче отново се оказват недостатъчни, а някои дори неудачни спрямо общото транспортното обслужване. Проучват се възможности за изграждане на многоетажни паркинги или буферни такива.

Един от големите проблеми е и нерегламентираното паркиране – по тротоарите, в част от зелените площи и по кръстовищата с което силно се затруднява както на пешеходното движение, така и на останалото автомобилно движение. Стремешът е контролът за неправомерното паркиране да бъде засилен.

В средносрочен план се очаква засилено жилищно и търговско строителство в околностите на града, което ще окаже влияние на транспортните схеми в града. Развиват се нови квартали в околностите на Бургас, включително Банево-Ветрен, Крайморие, Сарафово-юг (Триъгълника) и Меден рудник (североизточната част).

Броят на личните МПС също се увеличава, като се предвижда нарастване с до 20% през следващите 15 години до 425 автомобила/1000жители. Днес средно в един автомобил се возят 1.6 човека. Поради нарастването на броя на личните МПС и разрастването на кварталите, тази цифра вероятно ще намалее до 1.3 пътника в кола.

III. Визия, цели и концепция за устойчива градска мобилност

Новата Европейска рамка за градска мобилност формулира следните цели: над 70% от гражданите на ЕС живеят в градове, които генерират 23% от всички емисии на парникови газове от транспорт. Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност подчертава необходимостта междуградската и градската мобилност да стане по-устойчива, интелигентна и здравословна. За тази цел ЕК предлага нова инициатива за градска мобилност, която допълва предложението за преразгледани насоки за Трансевропейска транспортна мрежа (ревизия TEN-T). Това предложение предвижда всички големи градове („градски възли“) в тази мрежа да разработят до 2025 г. план за устойчива градска мобилност. Новата Европейска рамка за градска мобилност очертава общ списък от мерки и инициативи за тези градове, както и за останалите градове в ЕС, за да се справят с предизвикателството да направят своята мобилност по-устойчива.

Целите включват:

- принос към целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове (включително -55% до 2030 г.)
- подобряване на транспорта и мобилността до, в и около градовете, както и подобряване на ефективността на доставките на стоки и по домовете.

Това ще бъде постигнато чрез:

- създаване на обща европейска рамка с мерки, включително насоки как да се справим със замърсяването на въздуха, задръстванията, достъпността, безопасността на градските пътища, растежа на електронната търговия и други предизвикателства, свързани с градската мобилност.
- увеличаване на подкрепата и дела на устойчиви видове транспорт (по-специално обществен транспорт и активна мобилност като ходене пеша и колоездене), както и градска логистика с нулеви емисии;
- насърчаване на съгласуван и интегриран подход за осигуряване на висококачествени планове за устойчива градска мобилност;
- по-добър мониторинг на напредъка в прилагането на политики и мерки за градска мобилност с последователен подход за събиране на данни за устойчива градска мобилност;
- насърчаване на интегрирането на иновативни услуги за мобилност в градските транспортни системи и повишена цифровизация за устойчива градска мобилност
- поддържане на дългосрочна конкурентоспособност и технологично лидерство в сектора на градския транспорт;
- засилване на участието на всички държави-членки и изграждане на непрекъснат диалог с градове, региони и други заинтересовани страни по всички основни въпроси на градската мобилност.

Ключовите елементи на новата рамка на ЕС за градска мобилност са:

По-амбициозен подход към устойчивото планиране на градската мобилност и свързаните индикатори. Това е свързано с новите изисквания, изложени в ревизирания регламент за TEN-T за най-големите 424 града в ЕС от мрежата TEN-T за приемане на план за устойчива градска мобилност (SUMP) и събиране на съответните данни.

Планирана препоръка на Комисията през 2022 г. към държавите-членки относно национална програма за подкрепа за внедряване на ПУГМ с обществен транспорт и активна мобилност (ходене пеша, колоездене) в основата. Това ще доближи градския транспорт една стъпка по-близо до климатично неутралната мобилност. Много градове и региони в целия ЕС вече са предприели действия, като в момента са в сила над 1000 ПУГМ (или подобни планове).

По-решителни действия за създаване на неутрални по отношение на климата градове. Точките за действие обхващат превръщането на градския транспорт в устойчив, екологичен и енергийно ефективен и идентифициране на решения с нулеви емисии за градска логистика. Това ще бъде постигнато, наред с другото, чрез задължения за въвеждане на инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво за електрически и водородни превозни средства в градовете, както и чрез подобрена координация и специално финансиране за градовете в рамките на мисията „Климатично неутрални и интелигентни градове“.

Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност - Поставяне на европейския транспорт по пътя на бъдещето

1. Мобилността и транспортът са важни за всички нас. Свободното движение на хора и стоки през вътрешните му граници е основна свобода на Европейския съюз (ЕС) и неговия единен пазар. Като втората по големина област на разходи за европейските домакинства, транспортният сектор допринася с 5% за европейския БВП и пряко наема около 10 милиона работници.
2. Въпреки че мобилността носи много ползи за своите потребители, тя не е без разходи за нашето общество: емисии на парникови газове, замърсяване на въздуха, шум и вода, но също и злополуки и пътни катастрофи, задръствания и загуба на биологично разнообразие – всички те засягат нашето здраве и благополучие.
3. Досега най-сериозното предизвикателство пред транспортния сектор е да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив. Като се има предвид високият дял от общите емисии на парникови газове в ЕС, целта на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко -55% до 2030 г. и неутралност на климата до 2050 г. ще бъде постигната само чрез въвеждане на по-амбициозни политики за намаляване на зависимостта на транспорта от изкопаеми горива без забавяне и в синергия с усилията за нулево замърсяване.

4. Пандемията от COVID-19 ясно показва, че запазването на добре функциониращия единен пазар е жизненоважно за ЕС. Кризата показва съществената роля на транспорта и социалните, здравните и икономическите разходи, когато свободното движение на хора, стоки и услуги е силно ограничено или дори изцяло ограничено. Запазването на веригите за доставки и координираният европейски подход към свързаността и транспортната дейност са от съществено значение за преодоляване на всяка криза и укрепване на стратегическата автономност и устойчивост на ЕС.

5. Гарантирането, че нашата транспортна система е наистина устойчива на бъдещи кризи, също трябва да бъде ключова цел на транспортната политика на ЕС в бъдеще. Пандемията от COVID-19 оказва значително влияние върху мобилността. В контекста на възстановяването от тази тежка криза обществената подкрепа трябва да помогне на мобилността да се „възстанови по-добре“ и да направи скок напред към устойчиво и по-интелигентно бъдеще.

6. Екологичната мобилност трябва да бъде новото разрешение за растеж на транспортния сектор. Мобилността в Европа трябва да се основава на ефективна и взаимосвързана мултимодална транспортна система, чрез по-чиста и по-активна мобилност в по-зелени градове, които допринасят за доброто здраве и благосъстоянието на техните граждани.

7. Цифровизацията ще се превърне в незаменим двигател за модернизацията на цялата система, правейки я безпроблемна и по-ефективна. Европа също трябва да използва цифровизацията и автоматизацията, за да повиши допълнително нивата на безопасност, сигурност, надеждност и комфорт, като по този начин запази лидерството на ЕС в производството на транспортно оборудване и услуги и подобри нашата глобална конкурентоспособност чрез ефективни и устойчиви логистични вериги.

8. От решаващо значение е мобилността да е достъпна физически и финансово за всички, селските и отдалечените региони да са по-добре свързани, достъпни за лица с намалена подвижност и хора с увреждания и секторът да предлага добри социални условия, възможности за преквалификация и осигурява привлекателни работни места.

9. Тази стратегия определя пътна карта за поставяне на европейския транспорт по правилния път към устойчиво и интелигентно бъдеще. Идентифицирани са 10 водещи области с план за действие. Сценариите, които са в основата на стратегията, общи с тези, които подкрепят плана за целите за климата до 2030 г., показват, че с правилното ниво на амбиция комбинацията от политически мерки, може да доведе до 90% намаление на емисиите в транспортния сектор до 2050 г. Определени са различни етапи, за да се покаже пътя на европейската транспортна система към постигане на целите за устойчива и интелигентна мобилност, като по този начин показва необходимата амбиция за бъдещите политики, като например:

До 2030 г.:

- най-малко 30 милиона превозни средства с нулеви емисии ще се движат по европейските пътища.
- 100 европейски града ще бъдат климатично неутрални.
- високоскоростният железопътен трафик ще се удвои.
- планираните колективни пътувания под 500 км трябва да бъдат въглеродно неутрални в рамките на ЕС.
- автоматизираната мобилност ще бъде разгърната в голям мащаб.

На местно ниво **ПИРО 2021 – 2027 на община Бургас**, има следната визия за развитие: Бургас – привлекателно място за живот и бизнес, ефективно използващ своя потенциал за балансирано и устойчиво интегрирано развитие, със съхранена местна идентичност и достъп до модерна, ресурсно ефективна, климатично адаптивна и конкурентоспособна икономика, осигуряваща интелигентен икономически растеж, пространствена свързаност и достъп до услуги.

Постигането на визията ще се осъществи чрез синергия на различни типове инвестиции в няколко основни области:

- Инфраструктурни мерки за насърчаване на икономическата активност, инвестиции в иновации и модерни технологии;
- Нисковъглеродна, зелена и кръгова икономика чрез въвеждане на мерки за енергийна ефективност в жилищни и обществени сгради, зелена инфраструктура и сигурност на обществени пространства;
- Устойчива градска мобилност и свързаност;
- Образователна инфраструктура;
- Здравна, социална инфраструктура и жилищно настаняване;
- Устойчиво използване на местните ресурси чрез инвестиции в култура, туризъм и спорт;
- Развитие на човешкия капитал;
- Интегрирано развитие на общината;
- Надобщинско сътрудничество.

Визия за развитие на град Бургас в сферата на мобилността

Създаването на средносрочна визия за развитие на мобилността в град Бургас се основава на принципа на приемствеността, при който се проследяват световните и европейски тенденции при устойчивото развитие на транспорта в градовете и се съобразява с приетите стратегически документи свързани с мобилността на град Бургас, както и подчертана

тенденция за устойчивост на резултатите, постигнати с изпълнени проекти и стратегически документи, като са изследвани възможности за разработване на мерки, които надграждат интелигентната мобилност и водят до подобряване на свързаността в града.

Съгласуваност с основни стратегически документи на Община Бургас

ПИРО на Община Бургас 2021 – 2027. Това е основен стратегически планов документ, разработен в условията на откритост и широко партньорство между ръководството и администрацията на община Бургас, местните представителства на централната власт, заинтересованите страни, включващи представители на бизнеса, структурите на гражданското общество и местната общност като цяло. Чрез неговото разработване и прилагане се цели осигуряването на необходимата стратегическа, функционална и пространствена координация на необходимите интервенции в общинската територия, целящи подобряване на условията за живот и бизнес на местната общност, като същевременно се създадат необходимите предпоставки за ефективно усвояване на местните ресурси и потенциали на територията, повишаване на инвестиционната и туристическа атрактивност на Община Бургас и региона през следващия програмен период 2021-2027 г.

ПИРО поставя 4 стратегически цели и седем приоритета за развитие. Сред тях попада и Приоритет 5. Бургас мобилизира територията. Устойчива мобилност и интегрирани решения за управление на територията. Приоритет 5 е с фокус към комплексното и устойчиво развитие на територията на община Бургас, като приоритизира основните фактори, които обуславят нейното пространствено развитие и връзките с това системи: - устойчива мобилност за населението и бизнеса; инфраструктура, осигуряваща оптимални условия за развитие на икономическата екосистема на общината и условията за пълноценен живот на местната общност.

В рамките на този приоритет са планирани мерки за преодоляване на основните дефицити в инфраструктурно отношение, мерки за развитие на нови услуги, осигуряване на условия за дигитализация на процеси и услуги, подобряване на регионалната свързаност. Предвижда се да бъдат подкрепени целенасочени интервенции за утвърждаване на интегриран модел на устойчива мобилност, надграждане на „умни“ технологии за мобилност, подобряване на транспортната и техническата инфраструктура, обновяване на градската среда и населените места, отдалечени от градския център. Планираните мерки за подобряване състоянието на пътната мрежа и инфраструктура за велосипедни алеи се съчетават с подобряване на обществения транспорт, инвестиции за подобряване на телекомуникационната свързаност и изграждане на мрежи от ново поколение (дооборудване на стари базови станции с оборудване от ново поколение).

Приоритет 6 е формулиран „Бургас се адаптира. Устойчиво управление на природните и урбанизираните екосистеми“. Приоритетът определя общата рамка на общинските политики в областта на околната среда за периода 2021 – 2027 г. ги играе ролята на хоризонтален „зелен“ дневен ред за развитие и реализация на отделните секторни програми и целенасочени инвестиции. Приоритетът включва мерки, насочени към ключови за човешкото здраве компоненти на околната среда: подобряване качеството на атмосферния въздух, намаляване на натиска върху водите и водните ресурси, намаляване на шума в околната среда - инвестиции за ограничаване на замърсяването на въздуха с източник транспорт, разработване и въвеждане на модел за градски зони с успокоен трафик и нулеви емисии.

Дългосрочна програма за енергийна ефективност на Община Бургас 2021-2030

Дългосрочната програма за енергийна ефективност на Община Бургас за периода 2021 – 2030 е приета заседание на Общински съвет-Бургас, проведено на 26.01.2021г., с Протокол № 19, т. 11 (вх.№ 08-00-11027) от дневен ред и е подпечатано с официалния печат на Общинския съвет. Тя е водещ стратегически документ, който подпомага реализирането на енергийни спестявания и намаляване разходите на енергия на територията на общината. Определяният в програмата хоризонт е 2030 г. Предвижда се обаче прогнозите до 2030 г. да се актуализират в края на 2023 г. след изпълнението на краткосрочната програма за енергийна ефективност в периода 2021 – 2023 г

Дългосрочните цели на община Бургас в сферата на ЕЕ до 2030 г. включват намаляване въздействието на транспорта върху замърсяването в градска среда, а именно до 2030 г. Община Бургас да намали с 95% потреблението на дизелово гориво за обществен транспорт и общинския автопарк, като подмени дизеловите превозни средства с електрически такива. Това от своя страна ще доведе до намаляване на азотните окиси, фините прахови частици, сажите и полиароматните въглеводороди генерирани при изгарянето на дизелово гориво. Включени са следните непосредствени цели:

Непосредствена цел 3.1 Подмяна на дизеловите превозни средства в масовия градски транспорт и общинския автопарк

Непосредствена цел 3.2 Насърчаване на икономичното шофиране

Стратегия за устойчива енергия и климат и План за действие 2021-2030

Документът обхваща периода от 2005 г. до момента и прави прогнози за енергийното и климатично развитие на община Бургас до 2030 г. Той обхваща кратко-, средно- и дългосрочно планиране на устойчивото енергийно развитие на общината и намаляване на парниковите емисии с оглед на мерките и дейностите за борба с климатичните промени. Предложен е план за действие със специфични цели, мерки, индикатори за изпълнение, и

финансови механизми за устойчиво енергийно развитие в четири приоритетни области, като Приоритет 2 е: Развитие на системи за нискоемисионна градска мобилност

Във втората си част, документът прави преглед на климатичните промени в региона и представя конкретни данни за климатичните и метеорологичните явления през последните 20 години, записани от станциите за мониторинг в община Бургас. На база на анализа за климатичните опасности са направени оценки и уязвимостта по сектори и уязвимостта на населението. Направена е оценка на адаптационния капацитет и са предложени индикатори за мониторинг на въздействието по сектори. Предложени са приоритети за смекчаване и адаптация, както и съответните им мерки, индикатори и финансови механизми: Смекчаване на климатичните промени, като един от приоритетите е Приоритет 3: Насърчаване на зелената и алтернативна градска мобилност, а също и Приоритет 3: Благоустройство и развитие на зелената и синя градска инфраструктура.

Програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на Община Бургас за периода 2021-2027

Програмата за подобряване качеството на атмосферния въздух на Община Бургас за периода 2021-2027 г., е приета с Решение по т.8 / Протокол № 30 на заседание на Общински съвет Бургас на 20.12.2021 г

В рамките на Глава V. Произход на замърсяването, са дефинирани основните групи източниците на емисии на ФПЧ_{10} , като втория по значимост източник на замърсяване е **пътния транспорт, който включва емисии от изгорелите газове на двигателите с вътрешно горене (ДВГ), включително от авиационния транспорт, неауспухови емисии - частици, изпускани във въздуха от износване на спирачки, износване на гуми, износване на повърхността на пътя и емисии от унос на прахови частици от пътните настилки (вторично разпрашаване).**

В рамките VI Анализ на ситуацията, т. 4. Целеви концентрации и мерки за достигането им, подточка 4.2. са описани мерките за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта, свързани с поетапно намаляване използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността; въвеждане на зони с ниски емисии, извеждане на транзитния и товарен трафик извън града, оптимизиране на градския трафик, подобряване на обществения транспорт, подобряване на инфраструктурата и др. мерки за намаляване на вторичното разпрашаване, чрез изграждане на зелена инфраструктура в градските зони, създаване и/или разширяване на зелени пояси и зони, машини за почистване на улици и др.

Приоритет 2: Намаляване на емитираните ФПЧ_{10} в атмосферния въздух от автотранспорта

Използваната сигнатура за означаване на основните приоритетни мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта е Bs_Tr

Мерките са обозначени и в съответствие с етапите на планиране, както следва:

- Краткосрочни мерки – мерки, чийто срок за изпълнение е в рамките на 12-18 месеца от приемане на програмата – (BS_Sh_Tr);
- Дългосрочни мерки – прилагането им е до края на програмния период – 2027 г. – (Bs_Lt_Tr).

Генерален план за организация на движението (ГПОД). ГПОД е изготвен на база на изискванията на Наредба № 1 от 17.01.2001 за организацията на движението по пътищата (издадена от Министъра на регионалното развитие и благоустройството), Обн. ДВ. бр.13 от 10 Февруари 2001г., изм. и доп. ДВ. бр.20 от 8 Март 2019г., отм. ДВ. бр.88 от 4 Ноември 2022г. ГПОД е одобрен от ОС на Община Бургас с решение, отразено в Протокол №37 от 17.05.2022 г.

Основна цел на ГПОД е да се предложат ефективни проектни решения и мероприятия, които да осигурят с минимални капиталовложения оптимален режим на градското движение и максимална безопасност в него.

Генералният план за организация на движението служи като инструмент на общинската администрация за вземането на ефективни и оптимални решения, относно градската мобилност и инфраструктура - режими на движение, паркиране, МГТ, пешеходна и велосипедна достъпност, безопасност, др.

Основните цели на документа са:

- Повишаване пропускателната способност на Първостепенната улична мрежа (ПУМ) на град Бургас;
- Създаване на планова основа за дългосрочно и устойчиво устройствено развитие на урбанизираните територии в община Бургас
- Намаляване на задръжките на автомобилите по кръстовищата от ПУМ на град Бургас;
- Създаване на възможност за осъществяване на контрол върху нарушителите на Закона за движение по пътищата и на обществения ред - нерегламентирано паркиране, несъобразена скорост на движение, др.;
- Подобряване на услугите на МГТ за по-бърз, икономичен и безопасен транспорт;
- Подобряване на екологичните условия в града по ПУМ - намаляване на шума и газовите емисии от автомобилите;
- Подобряване достъпността на средата за велосипедисти, пешеходци и хора в неравностойно положение;

По своята същност Генералният план е инструмент за управление, който се базира на всички данни, относно транспортната система и нейните компоненти, и като такъв той трябва да разполага с качествена, актуална и изчерпателна информация.

Основната задача при изработването на ГПОД на град Бургас е систематизирането на информацията, с която разполага Общината, като при необходимост данните могат да бъдат актуализирани или допълвани.

Организирането на движението по пътищата и улиците трябва да осигурява:

- Бърз, безопасен и икономичен транспорт на пътници и товари;
- Удобство на участниците в пътното движение;
- Ефективно използване на пропускателната способност на изградената пътна мрежа и нейното обзавеждане;
- Спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт, в т.ч. въздействия от шум, вибрации, газове и др.;
- Пълна и достоверна информация на участниците в пътното движение за пътнотранспортната обстановка.
- Изпълнение на изисквания в нормативната уредба.
- Осигуряване на равнопоставеност на всички участници в движението
- Приоритизирането на движението по видове при отчитане спецификата на отделните зони

Предходния план за устойчива градска мобилност е с визия: Устойчивата градска мобилност в Община Бургас – гарант за привлекателна туристическа дестинация, високо качество на живот, чиста околна среда и икономически растеж постига в голяма степен поставените цели. За постигането на тази визия са идентифицирани следните основни приоритети, които да допринесат за постигане на главните цели и визията за модерна градска мобилност на Бургас: Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Бургас; Развитие и утвърждаване на морския транспорт като допълнителна възможност за придвижване; Развитие на интермодален транспорт; Въвеждане на интелигентни системи; Намаление на вредните емисии, които се изхвърлят от транспортни средства в околната среда на територията на община Бургас; Редуциране на нивата на шум; Намаляване на потреблението на енергия; Повишаване на качеството на живот и здравословното състояние на гражданите в община Бургас; Укрепване на гражданската култура на придвижване в община Бургас.

Общата визия на мобилността има за цел да бъде водеща при процеса на планиране и да посочи основните направления на устойчивото градско придвижване и цялостното бъдещо развитие на Бургас. Като първенец в страната в развитието на устойчиви модели на мобилността, община Бургас продължава политиката към постигане на баланс между

икономически, екологични, социални и управленски фактори влияещи на бъдещото развитие. Визията за Плана за устойчива градска мобилност включва кратко описание на представата за развитие на основните аспекти на градската мобилност с хоризонт до 2031 г., съобразени с целите за устойчивост, енергийна ефективност и достъпност и синхронизирани с планираното устойчиво и балансирано развитие на градските територии на град Бургас, и с предвидените и дефинирани бъдещи тенденции и предизвикателства в развитието на градската мобилност.

Бургас е един от най-важните градове в България, с четвъртото по брой население в страната и привличащ много туристи. Развитието на мобилността е важна част от развитието на града. Има редица изпълнени проекти за развитие на градската инфраструктура и транспортна система в контекста на общоевропейски инициативи. Що се отнася до политиките за устойчива мобилност, Бургас е напреднал град със съответната инфраструктура и технологии. Проектирането на инфраструктурата е един от определящите фактори за мобилността в града и при правилно управление това може да се превърне в най-голямото му предимство. В процес на изграждане са обходни пътища за разпределяне на трафика, включително транзитния, което ще подобри достъпа и извън часовете на задръстванията ще има бързи връзки между различни зони, което е основно качество за транспортните системи. Информационните технологии и комуникациите вече се използват в системите за управление на трафика, което ще предостави устойчива възможност за въвеждане на инструменти за мониторинг, използване на системи за събиране и анализ на данни, моделиране на потенциални мерки, създаване на интелигентни тарифни системи, използване на обществени информационни системи за по-ефективни изчисления на маршрути. Развитието изисква непрекъснато адаптиране към новите технологии и търсене на инструменти за намаляване на разходите. От друга страна, важно е да се добави, че ефективната система за обществен транспорт, допълнена от услуги на дълги разстояния - железопътен, морски и въздушен транспорт, предоставя на община Бургас възможности в областта на мобилността, което позволява на града да участва във всякакви големи проекти.

За да се обезпечи съгласуваността с всички свързани стратегически документи на Община Бургас, мерките и проектите, включени в другите стратегически документи и касаещи устойчивата градска мобилност са включени в приоритетите на ПУГМ. В Приложение №11 е представена и таблица, която изобразява връзката между мерките в ПУГМ и останалите стратегически документи.

Визия на ПУГМ Бургас 2023 - 2031:

„Бургас 2031: Приобщаваща и иновативна система за градска мобилност, с фокус върху хората и околната среда, осигуряваща безопасни, интегрирани и достъпни алтернативи за мобилност и устойчиво развитие.“

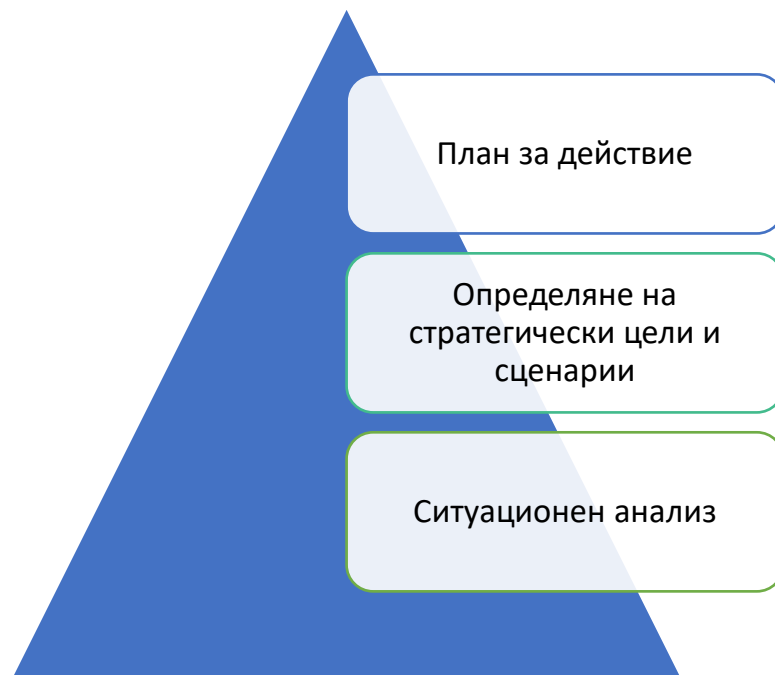
Визията за развитие на мобилността е съставена от три компонента. На първо място, във фокуса е изборът на хората на средство за придвижване и осигуряването на възможности и стимули за промяната му, с оглед предпочитане на обществения транспорт, ходенето пеша и велосипедния транспорт. Вторият акцент е върху предпочитания начин, по който функционират различните форми на мобилност, а именно свързано, интегрирано и безконфликтно. Жители, посетители и работещи се радват на комфортно, безопасно и бързо придвижване, постигнато чрез изграждане на техническа и технологична инфраструктура, знакова система, информираност и интерактивност. Третият компонент на визията е свързан със състоянието на градската среда, която следва да е здравословна и приветлива. Желанието за здравословна среда се отнася до целенасочени стъпки към намаляване на праховото и шумовото замърсяване, подобряване на озеленяването, създаване на пешеходни пространства и проходимост на немоторизирания транспорт. Приветливата среда е свързана с обогатяването на функциите и подобряване на физическите ѝ характеристики. Целта е да се постигне устойчива мобилност, която е достъпна и безпрепятствена, социално справедлива и екологична. Компактните и ефективни по отношение на трафика пространствени структури улесняват активната мобилност за всички и подобряват условията за пешеходци и велосипедисти. В резултат на това Бургас може да постигне имиджа на привлекателен голям град, който в същото време е един от най-благоприятните за пешеходци. Това ще бъде съпътствано от чист обществен транспорт с ниски емисии. Управлението на зеления трафик гарантира, че замърсяването на въздуха и шума по главните пътни артерии ще бъде под праговите стойности. Многобройни екологични мерки в транспортния сектор ще повишат качеството на живот, което жителите и гостите на града ценят и подкрепят. Потенциалът в технологиите и организацията ще се използват за града и бизнеса.

Стратегически цели

Планът на община Бургас включва следните основни приоритети: Устойчиво надграждане на обществения транспорт и разширяване на мрежата, замяна на използвания автопарк с по-малко замърсяващи и по-икономични превозни средства; Подобряване на

транспортната инфраструктура; Насърчаване на активната мобилност; Управление на паркирането с критерии за устойчивост; Насърчаване на технологичните промени и оптимизирането на градското разпределение на стоките чрез иновативни технологични и логистични елементи за оптимизиране на системата за мобилност; преминаване към безопасно придвижване; намаляване на средния годишен брой на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия, насърчаване на отговорната мобилност чрез образование, информация и управление (кампании, проучвания).

Стратегическите цели и приоритети, подкрепящи дефинираната визия продължават избраната посока за развитие на града и общината. Определени са три стратегически цели, които са взаимосвързани, което означава, че постигането на всяка една от тях предполага насочени действия в рамките на останалите, както и че реализацията на всяка цел подпомага останалите. Целите са измерими и поставят конкретните параметри за проследяване на напредъка. В определени случаи липсва информация за изходната стойност на индикатора, избран за следене на напредъка.



Изведените стратегически цели са:

1. Намаляване на въглеродните емисии от транспорт и подобряване на качеството на околната среда

За изпълнение на тази цел ще бъдат планирани мерки за намаляване на въглеродните емисии от транспорта: замяна на подвижния състав на обществения транспорт с по-малко замърсяващи превозни средства, създаване на условия за използване на електрически превозни средства от жителите и бизнеса на общината – насърчаване на електрозарядна инфраструктура и изграждане на електрозарядни хъбове на ключови места в града и общината. Едновременно с това промяната на технологията на частните превозни средства и такситата и инфраструктурата за презареждане ще бъдат допълнително насърчавани. Планира се създаването на зони с успокоен трафик, насърчаване на населението да използва велосипеди и да ходи пеша. Тук попада и развитието на амбициозния проект за създаване на градска железница.

2. Подобряване на градската среда, насърчаваща устойчива градска мобилност

Тази стратегическа цел се отнася до подобряване на физическото състояние на средата и повишаване на нейната мултифункционалност. Изпълнението ѝ подпомага постигането и на предходните две цели. Подобренията в елементите на градската среда: обходни пътища с цел извеждане на обходния трафик, улици, алеи, паркове, междублокови пространства и спирки на обществен транспорт, насърчават пешеходното и велосипедното, както и придвижването с обществен транспорт (подобряване качеството на услугата и предоставянето ѝ на достъпна цена), паркинги.

От друга страна, появата на пешеходни и велосипедни потоци водят до оживление на средата и предполагат насищането ѝ с допълнителни активности. Това повишава атрактивността на градската среда за хората и за бизнеса, което косвено насърчава икономическото развитие. Мултифункционалната среда е допълнителна предпоставка за намаляване на моторизираното движение и респективно за насърчаване на пешеходното движение, тъй като ограничава необходимостта от пътуване на дълги разстояния за достъп до услуги от ежедневна или седмична необходимост. Като принос към тази цел се разглеждат и намесите за повишаване сигурността на средата и намаляване на криминалните инциденти и вандализма.

3. Насърчаване на технологичните промени, подобряване на интеграцията и организацията на градската мобилност

Тази стратегическа цел обхваща подкрепата за целенасочени интервенции за утвърждаване на интегриран модел на устойчива мобилност, надграждане на „умни“ технологии за мобилност, подобрени организация и управление на мобилността и фокусирана комуникация за насърчаване на приложението на мерките в ПУГМ.

С изпълнението на поставените стратегически цели, се очаква община Бургас да постигне следните резултати:

Намаляване на емисиите на CO₂ от транспорт с 28% до 2030 г¹⁵

Намаляване на времето за пътуване с обществен транспорт средно с 10%

Намаляване на трафика с до 10% в централната градска част¹⁶ в полза на активната мобилност

Намаляване на злополуките на пътя с 20% в град Бургас

Постигане на устойчиво удовлетворение от качеството на обществения транспорт

¹⁵ Стратегия за устойчива енергия и климат и План за действие 2021-2030, Община Бургас

¹⁶ Централната градска част е вътрешен за града кръг, ограничен от следните булеварди и улици: Бул. „Сан Стефано“, Бул. „Христо Ботев“, Бул. „Демокрация“, Бул. „Булаир“ и площад „Царица Йоана“.

„Бургас 2030: Приобщаваща и иновативна система за градска мобилност, с фокус върху хората и околната среда, осигуряваща безопасни, интегрирани и достъпни алтернативи за мобилност и устойчиво развитие.“

СЦ 1: Намаляване на въглеродните емисии от транспорт и подобряване на качеството на околната среда

СЦ 2: Подобряване на градската среда, насърчаваща устойчивата градска мобилност

СЦ 3: Насърчаване на технологичните промени, подобряване на интеграцията и организацията на градската мобилност

**Приоритет 1:
Декарбонизация и
здраве**

**Приоритет 2:
Градска среда за
устойчива и
безопасна
мобилност**

**Приоритет 3:
Интелигентна
мобилност**

**Приоритет 4:
Ефективна
мобилност**

**Приоритет 5: Отговорна
мобилност**

Намаляване на емисиите на CO2 от транспорт с 28% до 2030 г; Намаляване на времето за пътуване с обществен транспорт средно с 10%; Намаляване на трафика с до 10% в централната градска част в полза на активната мобилност

Намаляване на злополуките на пътя с 20% в град Бургас; Постигане на устойчиво удовлетворение от качеството на обществения транспорт

Приоритети

За да бъдат постигнати стратегическите цели ще бъдат подкрепени следните приоритети и мерки:

Приоритет 1. Декарбонизация и здраве

Този приоритет е насочен към намаляване на въглеродните емисии чрез подкрепа на мерки за подмяна на мобилния състав на обществения транспорт с превозни средства, използващи алтернативни горива (електрически, водородни), изграждане на мощности за производство на електричество и зареждане на превозните средства, създаване на електрозарядни хъбове, насърчаване на електромобилността, удължаване на велосипедната мрежа, създаване на зони с успокоен трафик, увеличаване на пешеходната мрежа. Допълнително, приоритетът включва мерки, насочени към опазване на човешкото здраве чрез намаляване на замърсяването на въздуха и създаване на стимулираща среда и насърчаване на ходенето пеша или използването на велоосипеди с цел увеличи дела на населението, което използва тези начини за придвижване. Също така действията в този приоритет би трябвало да доведат до намаляване на честотата на отклоненията от стандартите за чистота на въздуха, чрез замяна на превозни средства и декарбонизация, зони с успокоен трафик, регулярно почистване и миене на улиците, както и намаляване на дела от населението, изложено на високи нива на шум.

В този приоритет са включени следните мерки:

- 1.1. Създаване и развитие на Транспортно-логистичен хъб към ВНИП по инициатива на Община Бургас с цел повишаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите от парникови газове на предприятията и насърчаване на прехода към кръгова икономика и зелени индустрии и високотехнологични производства**
- 1.2. Закупуване на нов, екологично чист подвижен състав за нуждите на градския и междуселищния транспорт в рамките на общинската транспортна схема в съответствие с разпоредбите в Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства**

Поетапна подмяна на общинския автобусен парк с електробуси 2023-2030 Брой сменени автобуси Община Бургас Норвежки финансов механизъм, ОПРР, Общински бюджет Изграждането на „зелени“ електрически зарядни 2025-2030.

1.3. Изграждане на електрозарядни станции и хъбове на територията на Община Бургас

Насърчаване на електрическата мобилност, вкл. изграждане на инфраструктура за алтернативни горива (зарядни станции); Целенасочени инвестиции за развитие на електрическата мобилност на територията на общината за ограничаване на замърсяването на въздуха с източник транспорт, изграждане на система от зарядни станции за електрически автомобили, разработване и въвеждане на стимули за насърчаване използването на електромобили (лични МПС и за таксиметрови превози);

Проектиране и инсталиране на „зелени“ станции (ВЕИ) за електрическо зареждане на превозни средства – 40 бр, 1 млн.

1.4. Разработване и въвеждане на модел за градски зони с успокоен трафик и нулеви емисии

Въвеждане на зони с ограничение на скоростта – 30 км/ч. за „успокояване“ на трафика край училища, детски градини и някои квартални зони в близост до главни транспортни артерии с цел да се ограничи шума и възможността от пътно-транспортни произшествия като продължение на вече започналото приложение.

Зоната обхваща вътрешния кръг на града ограничен от Бул. „Хр. Ботев“, Бул. „Сан Стефано“, Бул. „Демокрация“, Бул. „Булаир“.

1.5. Идентифициране на „горещи“ точки от градската територия по отношение на прахово и шумово замърсяване и изграждане на система от зелени пояси

1.6. Изграждане на системи за защита от шума - шумозащитни екраниращи съоръжения /шумозащитни стени и плътни зелени пояси/ около натоварени транспортни - комуникации, промишлени зони, летище (бул. „Стефан Стамболов“ при МБАЛ Бургас; бул. „Тодор Александров“; Летище „Бургас“ - кв. Сарафово; кв. Крайморие и др. съгласно стратегическата карта на шума);

1.7. Поетапна подмяна на общинския лекотоварен автопарк с електрически

1.8. Мерки за подобряване на качеството на въздуха

Тук са включени мерките, които съответстват на програмата за Качество на атмосферния въздух и имат периодичен характер, като например редовно измиване на улиците.

1.9. Мерки за насърчаване на велосипедното движение – Проект „Зелена огърлица“.

Проектът включва осем отсечки от ПУГМ за велотрасета с изграждане на съпътстваща велосипедна инфраструктура - велостоянки, вкл. с фотоволтаични зарядни станции, реабилитиране на съществуващи 14 бр. велостоянки и изграждане на до 5 бр. нови, подмяна на съществуващия байкпарк със закупуване на 250 бр. конвенционални и електрически велосипеди, фотоволтаично светодиодно маркиране на трасетата.

Приоритет 2. Градска среда за устойчива и безопасна мобилност

Приоритетът е насочен към подобряване на градската среда – подобряване на улиците в града, за да се намали натоварването, извеждане на транзитния трафик, за да се намали времето за придвижване, създаване на „буферни паркинги“ като се насърчава модела „park and ride“, инициативи за създаване на вътрешноквартални паркинги, подобряване на пътната безопасност чрез въвеждане на конкретни мерки, обезопасяване на велосипедни алеи и пешеходни зони, подобряване на връзките и интеграцията между градския и междуселищен транспорт, железопътния, въздушен и морски транспорт като част от реализиране на интермодални превози.

2.1. Обновяване и изграждане на транспортни комуникации в съществуващите и в изграждащите се нови бизнес зони

Предвиждат се инвестиции свързани с подобряване на достъпността, техническата осигуреност и цялостното управление на **съществуващите индустриални зони**, включително обновяване/изграждане на транспортни комуникации, техническа и телекомуникационна инфраструктура, решения за интелигентно и ресурсно ефективно управление, дигитализация.

2.2. Интеграция на контактната зона с морето

Подобряване на техническата инфраструктура и въвеждане на решения за зелена градска мобилност в Историческото ядро на града и Приморски парк, модернизация на транспортната инфраструктура, включително автогари и спирки на обществения транспорт, обслужваща инфраструктура (депа); реконструкция на улични мрежи и транспортна инфраструктура и съоръженията към нея, изграждане на пешеходни зони и др.

2.3. Реконструкция на улична и пътна мрежа

Основни акценти са освобождаване на града от трафика и междуселищна свързаност за осигуряване на достъп до критични услуги и непрекъснатост на пътуванията. Изграждането на нови обходни пътища на гр. Бургас са идентифицирани като проекти с висок приоритет за периода на изпълнение на ПИРО. Инвестицията се разглежда и приоритизира в контекста на създаването на по-добри условия за икономическо развитие на региона и осигуряване на достъп до критични социални и административни услуги, локализирани в по-големите административни центрове;

- 2.4. Реконструкция и рехабилитация на общинска пътна мрежа и изграждане на необходимите технически съоръжения, осигуряващи и подобряващи достъпа до местата за предоставяне на публични услуги, до недвижими културни ценности и събития, до места за рекреация и туризъм, туристически обекти, производствени и бизнес зони;
- 2.5. Приключване на пътен възел на ул. „Крайезерна“ с превръщането ѝ в четири-лентов път и връзката с бул. „Тодор Александров“ за транзитния автомобилен поток, вкл. и преминаването на тежкотоварните автомобили.
- 2.6. Бургаска градска железница: „Изготвяне на технически проект, технически спецификации за строителство и изработване на ПУП за връзка между жп гара Бургас и летище Бургас“ по проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“.
- 2.7. Изграждане на интегрирана система от обществени паркинги - подземни, полуподземни, многоетажни и буферни паркинги, зони за паркиране и система за управление

Тази мярка включва три подмерки:

2.7.1. Изграждане на надземни етажни паркинги в комплексите.

Възможните места за изграждане на дву и триетажни паркинги в жилищните комплекси „Изгрев“, „Славейков“, „Меден Рудник“, „Победа“ и „Акациите“ са:

Жилищни комплекси	Бр. паркинги с капацитет > 250 п.м.	Бр. паркинги с капацитет 150 п.м.
Изгрев	1	2
Славейков	1	
Зорница		1
Меден рудник	2	
Победа и Акациите		1

Изграждането на тези паркинги може да се осъществи по два начина (1) Изграждат се от общината и се предоставят на постоянно живущите срещу годишен абонамент равен на годишният абонамент в „Синя зона“. При заплащане на абонаментната такса, паркиращите получават стикер, съдържащ държавния регистрационен номер на МПС. Няма времево ограничение за престоя при паркиране за ползвателите, заплатили годишна абонаментна такса или (2) Общината дава право на строеж на дружества, създадени от граждани или на частни фирми да ги изградят при определени условия.

Като специфичен вид надземно етажно паркиране са механизирани етажни паркинги. Те са относително евтини, могат да се разрешават като монтажни съоръжения и биха могли да се поставят на калканите на панелните сгради в комплексите.

2.7.2. Буферни паркинги („Park and Ride“)

Изграждането на буферни паркинги има за цел да намали броя на пътуванията с личен автомобил в посока към градския център, извършвани главно от приходящи от съседни населени места и от страната и особено през летния сезон. Тези паркинги ще обслужват и жителите на периферните квартали на Бургас. Интегрираността на тези съоръжения с инфраструктура на обществения транспорт е от ключово значение за успеха и мащаба на ефекта от реализацията на мярката. С въвеждането на мярката се цели ограничаването на този трафик в рамките на периферията на града и последващо продължаване на пътуването към централната градска част с линиите на обществения транспорт или ползвайки услугите на системата за споделени велосипеди. Местоположението и големината на буферните паркинги са изследвани и доказани в специализирана разработка през 2018 г.

2.7.3. Изграждане на подземни паркинги

Подземните паркинги в жилищните комплекси на Бургас са разумно решение на проблема с паркирането там. Важен момент при тези паркинги е да се осигури възстановяването на зелените площи върху тях, така че да не се наруши средата в междублоковите пространства. Най-същественият елемент в тази мярка е сътрудничеството и координацията на собственика на земята – общината и местните съобщества, които трябва да получат правото на строеж, да изграждат и да експлоатират паркингите. За целта е необходимо да се подготви юридическа основа за договаряне и градоустройствено решение за основание за изграждането.

Разполагане на подземни паркинги в централната градска част на Бургас е от една страна трудно осъществимо, от друга страна е спорно от гледна точка на целите на устойчивата градска мобилност, тъй като би привлякло допълнително автомобили. Мярката, която се предлага е осигуряване на градоустройствена и организационна основа за живеещите в центъра, да могат да инвестират в осигуряване на покрити паркинги за автомобилите си.

Това следва да се извърши през подробно градоустройствено проучване на възможностите и популяризиране сред живеещите в зоните. Най-перспективния подземен и етажнен общински паркинг е паркингът „Гурко“, който може да се разшири до 1000 места и да се реализира чрез публично-частно партньорство.

2.8. Развитие на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт – обвързване на изградената мрежа от велосипедни алеи и доизграждане на такива

2.8.1. Изграждане на велопаркинги за лични велосипеди.

Възможни локации са Централната автогара; Бургаски свободен университет; Площад „Тройката“; бул. „Демокрация“ и ул. „Богориди“; хотел „България“; община Бургас; спирките на бързите автобусни линии; университет проф. Асен Златаров; Университетска многопрофилна болница; Болница „Сърце и мозък“; МОЛ „Галерия“; МОЛ „Бургас-плаза“; училищата; супермаркетите.

В изграждането на велопаркингите може да се приложи публично-частно партньорство при инвестициите и терена.

2.8.2. Изграждане на велоплощадки за обучение на деца в правилата на движение.

2.8.3. Изграждане на велосипедни надлези за безконфликтно пресичане на натоварени градски магистрали.

2.8.4. Определяне на зони със споделено движение – автомобили и велосипеди с ограничение на скоростта 30 км/ч.

2.9. Подпомагане развитието на пешеходното движение

2.9.1. Цялостно подобряване на средата за движение на пешеходците – тротоарите и алеите. Тази мярка включва ремонт на тротоарите, които са в лошо състояние и изграждане на тротоари и алеи там където те не съществуват. В мярката се включват и действия по премахване на препятствия, които пречат на нормалното движение на пешеходците – преместваеми обекти, рекламни елементи, заети от частни субекти тротоарни площи.

2.9.2. Реорганизация на съществуващите кръстовища, така че то да позволи безопасно преминаване на пешеходци и велосипедисти, или поставяне на необходимата маркировка. Това включва разделителни, озеленени острови за пешеходци, поставяне на повдигнати пешеходни пътеки и/или повдигания в обхвата на цяло кръстовище.

2.9.3. Реконструкция и подновяване на подземните съоръжения по продължение на бул. „Демокрация“ и бул. „Захари Стоянов“ в участъка на ж.к. „Меден Рудник“. За тях се препоръчват дейности по обновяване, адекватна поддръжка и задължителни изисквания за осигуряване на достъп на хора с физически увреждания, майки с колички и велосипедисти. Въпреки това, се препоръчва да бъде направен анализ относно възможностите за извеждане на пешеходните и велосипедни потоци на терен в местата оказани в графичната част към концепцията.

2.9.4. Развитие на пешеходната зона в централната градска част, тази мярка е свързана със значителна физическа намеса в средата, предполагаща голям финансов ресурс за тяхната реализация: (1) Физическо обновяване чрез цялостна реконструкция на съществуващи улици и превръщането им в изцяло пешеходни. Реконструкцията ще включва подмяна и/или промяна на линейни елементи част от мрежите на техническата инфраструктура, подмяна на настилка, поставяне на елементи на градския дизайн, поставяне на маркировка и означения и (2) Физическо обновяване и превръщането им в изцяло пешеходни. Дейностите по обновяване включват частичен ремонт на настилка, поставяне на елементи на градския дизайн, поставяне на маркировка и означения.

2.9.5. Организиране на споделени улици. Улиците, които са предвидени да бъдат превърнати в споделени, са част от второстепенната улична мрежа (V и VI клас), по които се наблюдава по-висока интензивност на пешеходните потоци.

2.10. Постоянна актуализация на хоризонталната маркировка и знаковото стопанство с цел пътна безопасност

Изпълнение на малки мерки за подобряване на безопасността на движение – поддържане на пътната маркировка, осветеност на кръстовища и пешеходни пътеки, очертаване на „училищни маршрути“ за движение на ученици;

Приоритет 3. Интелигентна мобилност

Този приоритет е насочен към въвеждане и използване на интелигентните системи за управление на трафика, като включва инвестиции в системи за управление на обществените паркинги, зоните за контролирано паркиране, надграждане на системата за интелигентно управление на светофарно регулирани кръстовища, включително и за мониторинг и управление на товарните превози, въвеждане на система за моделиране, както и свързана с нея система за събиране и анализ на данни, провеждане на мониторинг.

3.1. Въвеждане на системи за интелигентно управление на трафика – създаване и поддържане на транспортен модел на община Бургас

Транспортният модел е дигитално представяне на мобилността в определена територия. Използва се за прогнозиране на транспортни решения, свързани с обществения транспорт и транспортната инфраструктура. Транспортните модели са важен инструмент за разбиране на поведението на транспортните системи и за проектиране и оценка на политики за подобряване на тяхната ефективност. За планирането и управлението на трафика се използват различни транспортни модели. В развитите градове моделирането е дългогодишна практика, която играе ключова роля, както при планирането на развитието на територията от нови жилищни или бизнес зони, така и в ежедневно управление на трафика.

3.2. Въвеждане на дигитални услуги за гражданите и бизнеса в сферата на мобилността

Разширяване и осъвременяване на капацитета за събиране, обработка и архивиране на бази данни; внедряване на облачни услуги и създаване на възможности за дистанционна работа на служителите, с пълноценен достъп до информация и ресурси; въвеждане на единна работна среда в администрацията, осигуряваща свързаност м/у различните дирекции и направления в структурата на общинската администрация, вкл. система за финансово управление и контрол, бюджет, административни услуги, обществени поръчки, човешки ресурси, управление и мониторинг на проекти и др.; надграждане и подобряване на електроните услуги предлагани за граждани и бизнес; въвеждане на единен софтуер (ГИС) с пълен набор от функционалности и модули по отношение на градско планиране и изпълнение, превенция на престъпления, превенция на бедствия и аварии и други; внедряване на информационна система за гражданско участие в местното самоуправление развитие на общинската интернет страница от ново поколение.

3.3. Развитие на мобилността като услуга (MaaS)

Основната цел на тази мярка е агрегиране на цялата информация за услугите на обществения транспорт, услугите по паркиране, отдаване на велосипеди под наем и всички останали споделени транспортни услуги. Резултатът ще бъде платформа, която да предоставя възможност за планиране на пътуването с различни превозни средства, като ще предоставя актуална информация в реално време на потребителите във всички етапи на пътуването им.

3.4. Внедряване на аналитична система в обществения транспорт

При потегляне на превозното средство от спирка, системата ще прави моменти снимки през всички монтирани камери в превозното средство. Кадрите се изпращат и обработват в центъра за данни, където с помощта на алгоритми с изкуствен интелект се измерва, в реално време, запълняемостта в превозното средство. Данните, събирани и обработвани в аналитичната система ще дават възможност за реална оптимизация на разписанията на обществения транспорт, както и възможност за анализ и оптимизация на тарифната политика. Системата ще даде възможност за оптимизиране на обществения транспорт, изследвайки реалната натовареност – разписания, маршрути, спирки, свързаност между различните видове транспорт. Данните от камерите, следящи запълняемостта се структурират и анализират на ниво линии и сегменти (участък между две спирки) и ще могат да се обобщават за избран период, както и по часови диапазон, като следва да се отчита и средната промяна на брой пътници на всяка спирка. Системата ще следи в реално време движението на всяко превозно средство, като ще отчита спазването на първоначално въведения график, което ще даде възможност за анализиране и подобряване на разписанието.

Внедряване на мерки за проследяване и оценка на мобилността и разпределението на пътуванията ежегодно, като се извършват проучвания сред минимум 500 респонденти по специализирана извадка.

3.5. Динамична оптимизация на разписанията на обществения транспорт

Наличието на прецизен анализ на потреблението и спазването на разписанието на обществения транспорт ще позволи на „Бургас бус“ да постигне значителна оптимизация на обществения транспорт, като едновременно с това подобри обслужването и наличността на превозни средства. От аналитичната система ще е възможно да се правят предложения, както за промяна на разписания, така и на маршрути, спирки или създаване на нови линии. Всички тези промени могат да бъдат отразявани своевременно в интернет-страницата на „Бургас бус“ и другите приложения, работещи с данни за обществения транспорт, за да може пътниците да разполагат с актуална информация за разписанията на превозните средства. Това е и първата стъпка във въвеждането на динамичен транспорт, който да повиши значително възможността за превоз на повече пътници, при по-добри условия, без промяна на броя на наличните превозни средства. Аналитичната информация

от системата ще е способна да предлага най-подходящите места от мрежата, в които инфраструктурните интервенции (например, инвестицията в бус ленти, промяна на режима на светофари и други интервенции) ще имат най-бърз позитивен ефект. Тази налична в реално време информация, ще позволи реална синхронизация между

3.6. Поставяне на електронни информационни табла с броячи на ключови велоалеи

Приоритет 4. Ефективна мобилност

Приоритетът е насочен към въвеждане на мерки за подобряване на организацията и управлението на мобилността, обсъждане и консултации със заинтересованите страни, мерки за повишаване на капацитета на всички участници и заинтересовани страни в градската мобилност, мерки за осъществяване на мониторинг и актуализация на общински документи, актуализиране на тарифните модели, оптимизация на системите за тарифиране (обществен транспорт и паркиране.). Включени са следните мерки:

- 4.1. Промени в наредбите на община Бургас, които въвеждат специализирани регулации за зони с успокоен трафик, управление на зареждането на търговски обекти, управление на сметосъбирането, регулации за движение на електрически тротинетки, пътната безопасност**
- 4.2. Въвеждане на системи за управление на паркирането с фокус върху изграждане на интегрирана система за управление на обществените паркинги и зоните за контролирано паркиране (синя и зелена зона)**
- 4.3. Разработване на стратегия за поетапна декарбонизация на обществен и междуселищен транспорт**

Разработване на стратегия за поетапна декарбонизация на обществен и междуселищен транспорт

- 4.4. Извършване на анализ и поетапно въвеждане на преференциален данък МПС за електро- и хибридни МПС**
- 4.5. Промяна на модела на тарифиране за линиите, обслужващи извънградската част на общината - Разработване на тарифен модел за включване на всички населени места в общината в единна интегрирана тарифна система.**

Изборът на вид транспорт от пътниците зависи от няколко фактора, като време за пътуване, необходимост от прекачване, обща цена, комфорт на пътуването и надеждност. При разработването на предложенията за промяна на модела на тарифиране за линиите, обслужващи извънградската част на общината и въвеждане на единна интегрирана тарифна система следва да се следват следните принципи:

- Устойчиво развитие: Осигуряване на необходимите приходи за устойчиво функциониране и развитие на обществен транспорт.

- Конкуренентоспособност: Цените на превозните документи следва да са конкурентни спрямо възможните алтернативи, което означава, че те трябва да осигуряват оптимален баланс между качеството и цента на услугата.
- Осигуряване на услуга на социално поносима цена за някои категории пътници.
- Намаляване на дела на пътуванията с лични автомобили на територията на общината.

4.6. Специфична паркинг политика

4.6.1. Повишаване на цената на паркиране в синя и зелена зона и цената на стикера за живеещите

Една от най-успешните, но и най-неприемливите от политическа гледна точка мярка е повишаване на цената на паркиране в синя и зелена зона и цената на стикера за живеещите. Тази мярка оказва силно потискащо влияние върху ползването на личен автомобил за достъп до централните градски части и стимулиращо въздействие към живеещите в центъра и старите градски части. За да бъде въведена тази мярка ще бъде извършен допълнителен анализ и проведени съответните обществени обсъждания.

4.6.2. Въвеждане на забрана за паркиране върху тротоара

Друга специфична паркинг политика е въвеждането на забрана за паркиране върху тротоара е мярка, която е насочена основно към освобождаване на тротоарите от автомобили и осигуряване на безпроблемно преминаване на пешеходци. Към настоящия момент, действащата нормативна уредба на национално ниво, допуска паркиране върху тротоар, при условие, че са осигурени 150 см. за преминаване. Практиката показва, че твърде често това изискване не е спазено, като и че контролът от страна на местните власти е слаб. В резултат се наблюдават все повече тротоари, с паркирали автомобили, които са с нарушена настилка и неизползваеми от пешеходци. Установяването на пълна забрана за паркиране върху тротоар е механизъм, който цели повишаване естетически качества на среда и сигурността на гражданите придвижвайки се пеш. За разлика от гореспоменатите мерки, при тази не се предвижда разработването на варианти. Тя следва да бъде изпълнена и въведена поетапно с избор на пилотни локации от различни части на града.

Изпълнението на мярката следва да бъде въведено за територията на целия град. Във връзка с етапността на внедряване е възможно на ранен етап тя да действа в по-ограничен обхват, засягайки части от градския център и гъсто населените жилищни комплекси.

За да бъде реализирана тази мярка е необходимо да бъдат направени промени в националната нормативна рамка и след това да бъдат синхронизирани с местните нормативни актове.

4.6.3. Въвеждане на времеви ограничения за паркиране в синята зона.

Опитът на други градове, основно на София, показва, че такова ограничение подпомага да се намали автомобилния натиск към централната зона, дава възможност за освобождаване на обороти паркоместа и намалява паразитния трафик за търсене на паркиране. Предлага се ограничаване на времето за паркиране в „синята зона“ до 4 часа. За да бъде въведена тази мярка ще бъде извършен допълнителен анализ и проведени съответните обществени обсъждания.

4.6.4. Налагане на неприсъствени фишове от ОП „Транспорт“ на собствениците на ППС, паркирали в нарушение на Закона за движение по пътищата.

4.6.5. Възможност за неприсъствено заплащане на цената за принудително задържано ППС чрез използване на техническо средство „скоба“.

4.7. Насърчаване на членството в международни мрежи за устойчива градска мобилност

Община Бургас членува в EUROCITIES - мрежа от повече от 200 града в 38 държави, представляващи 130 милиона души, които работят заедно, за да осигурят добро качество на живот за всички - <https://eurocities.eu/>

POLIS - водеща мрежа от европейски градове и региони, работещи заедно за разработване на иновативни технологии и политики за местния транспорт. <https://www.polisnetwork.eu>

UITP - Международната асоциация за обществен транспорт. Създадена през 1885 г., с повече от 135 години история, е световна мрежа, която обединява всички заинтересовани страни в обществения транспорт и всички устойчиви видове транспорт.

4.8. Въвеждане на мониторинг и оценка на дейностите по ПУГМ с провеждане на ежегодна анкета

Мониторингът ще включва ежегоден анализ на натовареността на уличното движение, класификация на улиците и маршрутите и оптимизиране на движението (еднопосочност на улиците, използване на лентите за бързо движение); оптимизация на светлинната сигнализация за пешеходци/велосипеди, оптимизация и за обществения транспорт (въвеждане на секции на светофарите) и непрекъснат мониторинг на критичните точки, където възникват автопроизшествия, произшествия с пешеходци и произшествия с велосипедисти, като се предлагат коригиращи действия

4.9. Създаване на обществен съвет по мобилността като консултативен орган за вземане на решения

4.10. Създаване на аналитично звено за транспортни политики в структурата на Община Бургас и укрепване на капацитета на експертите

4.11. Регулиране на трафика от електрически превозни средства (тротинетки, велосипеди)

Споделените електрически тротинетки стават все по-популярни в градовете. Те са чудесен начин да се придвижвате из града бързо, евтино и без необходимост от автомобил. Тротинетките се хранят от електрическа батерия и могат да изминат до 15-30 км в зависимост от модела. В случай, че тротинетките започнат да пречат на пешеходците, каквато практика и тенденция се наблюдава в редица европейски градове, то е важно да се предприемат действия, за да се гарантира безопасността на всички.

Някои стъпки, които могат да бъдат предприети, включват:

- Създаване на обозначени зони за паркиране на тротинетките с геозониране с невъзможност да бъде прекратена сесията извън тези обозначени места. По този начин ще се гарантира, че те не пречат и не блокират достъпа до важна за пешеходците инфраструктура.
- Ограничаване на скоростта или изцяло блокиране на тротинетките в пешеходни зони, посредством геозониране.
- Внедряване на система за сигнализиране на нарушения и безотговорно използване на тротинетки.
- Инсталиране на неравности и други мерки за успокояване на трафика в райони с висока активност на тротинетки.
- Насърчаване на използването на каски и други предпазни средства при каране на електрически тротинетки.
- 3.7 Иновации, данни и изкуствен интелект за ефективно управление и оптимизация на интелигентната мобилност

4.12. Иновации, данни и изкуствен интелект за ефективно управление и оптимизация на интелигентната мобилност

Приоритет 5. Отговорна мобилност

Приоритетът включва реализиране на популяризиращи и комуникационни мерки за насърчаване на здравословния начин на живот, ходенето пеша, използването на велосипеди, популяризиране на мерки за безопасност на участниците в движението, запознаване на гражданите и гостите на града и общината с възможностите на обществения транспорт.

5.1. Провеждане на непрекъснати информационни кампании с цел стимулиране на алтернативни начини на придвижване и нова култура на градска мобилност

5.2. Непряко свързани мерки за стимулиране на пешеходното движение за устойчива градска мобилност.

Тук попадат мерки като:

- изграждане на квартални детски градини, които да дадат възможност за водене на децата от техните родители. Наличие на място в детска градина на пешеходен достъп до жилището е сериозен стимул за пешеходно придвижване и използване на градски транспорт от родителите;
- подобряване и изравняване на качеството на образованието, особено на средното в общинските училища, което да стимулира избор на училище на пешеходно разстояние. Различието в качеството на образованието в отделните общински училища, особено за основното образование – от 1-ви до 7-ми клас е предпоставка родителите да ползват личен автомобил, за да водят децата си на по-добри училища. Това обуславя и ползване на личен автомобил, а не на градски транспорт за достигане до работното място;
- стимулиране от общината на развитие на квартални магазини, които да осигурят ежедневното пазаруване на пешеходно разстояние. Широкото разпространение на магазини на големите търговски вериги стимулира пазаруването, ползвайки личен автомобил. Подкрепата от страна на общината на малките квартални магазини, в които пазаруването става пеша, също работи в посока на устойчивата градска мобилност. Друга такава подкрепа е изграждане на велопаркинги за лични велосипеди до супермаркетите, което ще стимулира развитието на велодвижението;

Наблюденията върху реализацията на такъв тип улици показват, че внезапната поява на пешеходци и велосипедисти кара шофьорите да се движат с повишено внимание и намалена скорост. Това от своя страна повишава чувството на сигурност у пешеходците и

създава предпоставки за поява на допълнителни пешеходни активности и/или функции в територията и сградите по протежение на улица от такъв тип.

5.3. Кампании за насърчаване на позитивното отношение и подкрепа на мерките за декарбонизация на транспорта

Кампании съпътствани от адаптиране на пешеходни маршрути, дефиниране и изпълнение на пешеходна мрежа в града, създаване на обозначения и информация за пешеходната мрежа, създаване на споделени маршрути (пешеходни и вело), достъпност, комуникиране на подобренията

5.4. Кампании за безопасност на уличното движение в градска среда

5.5. Кампании за популяризиране на политиките за устойчива градска мобилност като водещ приоритет за управление на града

IV. План за наблюдение и оценка

Дейностите по наблюдение и оценка предоставят данни за напредъка на процеса на планиране и въздействието на заложените в ПУГМ мерки. Те предоставят информация, която позволява своевременното идентифициране на проблемите, потенциални успехи или необходимост от корекция на ПУГМ и заложените мерки.

Наблюдението е систематично събиране на данни по определени показатели, за да се види степента на напредъка и постигането на целите в ПУГМ. Наблюдението предоставя информация за необходимостта от корекции или препланиране по време на изпълнението на ПУГМ с цел подобряване на крайните резултати. Наблюдението се извършва на по-кратки периоди, за разлика от оценката, която е по-стратегическа и се извършва по-рядко, обикновено в края на един цикъл на планиране на ПУГМ, за да послужи и като основа за подготовката на следващия ПУГМ. Систематичната и обективна оценка на текущ или завършен план, политика или мярка, тяхната подготовка, изпълнение и резултати са важен елемент от ПУГМ при планирането на мобилността.

Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита, както на ниво реализация на отделен проект, така и посредством показатели, които ще отчитат степента на напредъка и постигането на целите в ПУГМ.

Показатели

Показатели за изпълнение и резултат - определят какъв е крайният резултат от изпълнението на конкретна мярка или проект. Показателите за резултат измерват действителните въздействия за целите на ПУГМ

Входни показатели – предоставят информация за количеството ресурси, необходими за изпълнение на плана, включително разходите. Тези показатели трябва да бъдат включени, за да осигурят прозрачност при изпълнението на плана и да позволят оценка на ефективността на ресурсите.

Показатели за външно влияние - предоставят информация за външни фактори, които оказват влияние върху успешното изпълнение на ПУГМ.

Важно условие при наблюдението и оценката е установяване на базова за ПУГМ година (базови стойности на показателите), спрямо която ще се сравняват резултатите и въздействията от реализираните мерки и проекти.

Базовите стойности на показателите за ПУГМ на Община Бургас следва да бъдат измерени през 2023 година. При липса на данни за 2023г. или е невъзможно тяхното набавяне, базовата стойност се определя като последната актуална стойност, предхождаща приемането на плана.

Ежегодното наблюдение на показателите може да се осъществява и с помощта на въведените от Община Бургас и Бургасбус автоматизирани системи. Така ще се осигури

непрекъснато наблюдение на показателите и ще създаде предпоставки за въздействие при отклонение от целевите стойности.

С оглед на резултатите от наблюдението и оценката, ПУГМ може да се преразгледа и актуализира, като за времевия хоризонт до 2031г. следва да се извърши поне една актуализация на плана.

Показатели за изпълнението на ПУГМ на Община Бургас

Във връзка с изпълнението на ПУГМ, беше направен подбор на показатели, които да осигурят възможност за реално, качествено и количествено наблюдение и оценка на резултатите в съответствие със стратегическите цели и приоритети на Плана.

Показателите са приложение към Плана.

V. Комуникационна стратегия

Въведение

Комуникационната стратегия, разработена в рамките на План за устойчива градска мобилност на Община Бургас за 2021-2030 г. (ПУГМ) има за цел да способства осъществяването на нов интегриран подход на планиране, изпълнение и отчитане на дейностите в областта на устойчивата градска мобилност.

Основната цел на настоящата Комуникационна стратегия, която надгражда предходната е да комуникира целите на ПУГМ за повишаване осведомеността на широката общественост относно развитието и постигането на устойчива градска мобилност в община Бургас чрез осигуряване на координирани и съгласувани действия на всички заинтересовани страни, засилване на прозрачността и информацията от практическо значение за всички идентифицирани целеви групи в рамките на Комуникационната стратегия.

Комуникационната стратегия цели да даде всеобхватна публичност на мерките и действията, предприети от община Бургас за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност, както и да разясни и популяризира всички мерки, за да бъдат те разбирани и прилагани от заинтересованите страни и целевите групи.

Сама по себе си, Комуникационната стратегия е основана на факта, че планираните дейности за устойчива градска мобилност допринасят значително за осъществяването на приоритетите на общинския план за интегрирано развитие (ПИРО) и други водещи стратегически документи като програмата за КАВ, програмата за енергийна ефективност и др.

От друга страна, Комуникационната стратегия има решаващо значение за изпълнение и на голяма част от заложените в ПУГМ мерки. Гражданите и заинтересованите страни - предвид техните дейности и въздействието им върху околната среда – със сигурност ще бъдат повлияни от предложените решения и мерки, но те също така могат да помогнат за постигане на целите. Участието на заинтересованите страни е отправна точка за стимулиране на поведенческите промени, които са необходими за допълване на техническите дейности, въплътени в ПУГМ. Това именно е ключът към съгласувано и координирано изпълнение на Плана за действие. Така например, консултативните групи, включващи съответните експерти от академичните среди, НПО, градските мрежи и частния сектор, наред с други, допринасят за събирането и споделянето на полезни данни и за определяне на постоянни показатели, свързани с успеха на политиките.

Съдържанието и изпълнението на Комуникационната стратегия е в съответствие със следните основни принципи, които са заложили и в предходната стратегия:

- Прозрачност – всички дейности по тази Стратегия ще бъдат широко популяризирани за осигуряване на пълна прозрачност за широката общественост,

за идентифициране на целевите групи и всички заинтересовани страни;

- Партньорство – Комуникационната стратегия ще бъде изпълнявана в тясно сътрудничество с основните заинтересовани страни и партньори;
- Отчетност и публичност – ще се създадат условия за провеждане на дебати, за предоставяне на балансирана и обективна информация, за осигуряване на възможности за изразяване на предложения и очаквания от страна на гражданите;
- Комуникация, която отчита специфичните нужди – информацията се разпространява по достъпен за целевите групи и широката общественост начин. Предвидените мерки се изпълняват, като се отчитат специфичните нужди на отделните целеви групи и заинтересовани страни. Дейностите за информация и комуникация ще бъдат изпълнявани от Общинска администрация Бургас;
- Широко обхватност - информацията и комуникацията ще се стремят да покрият възможно по-голяма част от територията на община Бургас
- Гъвкавост - Мерките и дейностите, заложи в Стратегията, са адаптивни с цел да се реагира на динамичните промени чрез включване на нови послания към заинтересованите страни;
- Активни действия - този принцип означава, че действията трябва да се планират активно и целенасочено, а посланията - да бъдат „излъчени“ във времето така, че да подготвят успеха на предприеманите управленски действия.

Анализ на силните и слаби страни на текущата ситуация:

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Реализирани са редица проекти във връзка с постигането на по-екологосъобразен и привлекателен транспорт и градска мобилност	Ограничен собствен финансов ресурс на община Бургас за финансиране на мерки в областта на устойчивата мобилност
Последователно провеждана през годините политика за устойчива градска мобилност в община Бургас (предходен ПУГМ, ИПГВР)	Липса на добра осведоменост и достатъчно разбиране от страна на общността (гражданите и бизнеса)
Развит административен и технически капацитет на община Бургас в изпълнението на проекти и в градска мобилност	Недостатъчна информационна обезпеченост Все още има известни затруднения при поднасянето на информацията на ясен и разбираем език за обществеността
	Недостатъчно е използването на експерти и „говорители“ за медийни събития във връзка с развитието на градската мобилност

Наличие на утвърдено общинско дружество за обществен транспорт Натрупан опит от страна на изпълнителите – строителни компании, проектантски среди и доставчици; Идентифицирани са заинтересованите страни, които да участват в процеса по изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност; Постигнато е разбиране за значимостта на „устойчивата градска мобилност“ сред заинтересованите страни на местно ниво; Налице е значителен опит за работа в областта на връзките с обществеността; Наличие на механизми за партньорство на местно и национално ниво за постигане на целите на устойчива градска мобилност; Има положителна нагласа у общината и обществеността по отношение на финансовата помощ на ЕС за развитие и модернизация на градската агломерация и транспортна инфраструктура	Недостиг на човешки ресурси за управление и прилагане на Комуникационната стратегия към Плана за устойчива градска мобилност; Липса на финансова възможност на Общината да организира публични дискусии, събития, конкурси и конференции във връзка с реализирането на Плана за устойчива градска мобилност на Община Бургас;
---	---

БЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗМОЖНОСТИ Средства, достъпни по Оперативните програми и от други донори за декарбонизация и дигитализация Участие в международни проекти и мрежи за устойчива градска мобилност и интелигентни градове Обучение на служители от Отдел „Връзки с обществеността и протокол“ и Отдел	ЗАПЛАХИ (РИСКОВЕ) Икономически кризи, породени от въздействието на външни фактори, независещи от общинското ръководство Политическа несигурност и продължителна липса на достъп до публични ресурси Финансов риск при възникване на кризи и бедствия с голям мащаб
--	---

„Култура, маркетинг и реклама“ за работа с медиите по отношение на комуникиране на мерки за устойчив градски транспорт; Работа отблизо с медиите под формата на работни срещи и обучения; Създаване на специализирана информационна уеб страница, която да информира за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност; Наличие на възможности за подкрепа и участие в комуникационните дейности на заинтересованите страни и структурите на гражданското общество; Създаване на достъпни и ефективни канали за комуникация, които са посочени като предпочитани от широката общественост; Оползотворяване на възможностите за обмяна и споделяне на добри практики в областта на комуникациите и устойчивото управление на градска мобилност на национално и европейски равнище.	Некачествено изпълнение на обектите Незаинтересованост на общинската администрация и/или ползвателите на общински обекти за реализиране на конкретни мерки за управление на енергията и адаптация към климатичните промени и провеждане на кампании за промяна на поведението на служители и обитатели на сградите Нежелание на местните общности да участват в планираните дейности и комуникационна кампания Недостатъчна заинтересованост на гражданите, НПО и др. структури на гражданското общество за участие при формирането на политиката в областта на транспорта и постигането на мерките за устойчива градска мобилност, както и оказването на граждански контрол върху дейността на местната власт; Загуба на интерес към темата, поради пренасищането на общественото медийно пространство с обща информация; Завишени очаквания за ефекта на въздействие от изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност; Липса на разбиране на целите и задачите на Комуникационната стратегия от страна на гражданите на община Бургас
---	---

Планиране и определяне на целите

Основната цел на Комуникационната стратегия на ПУГМ е да се повиши информираността и ангажираността на широката общественост относно развитието и постигането на устойчива градска мобилност в община Бургас чрез осигуряване на координирани и съгласувани действия на всички заинтересовани страни, засилване на прозрачността и информацията от практическо значение за всички идентифицирани целеви групи в рамките на Комуникационната стратегия.

Комуникационната стратегия цели да даде всеобхватна публичност на мерките и действията, предприети от община Бургас за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност.

Общата цел на Комуникационната стратегия може да бъде постигната посредством реализирането на няколко конкретни цели, които обхващат всички комуникационни нива.

Конкретна цел 1: Да се улесни успешното прилагане на Плана за устойчива градска мобилност на община Бургас чрез ефикасна вътрешна и външна комуникация.

Конкретна цел 2: Да се осигури успешното реализиране на проектите от Плана за устойчива градска мобилност чрез запознаване на изпълнителите с техните отговорности и осигуряването на навременна, разбираема и качествена комуникация с граждани и други заинтересовани страни.

Конкретна цел 3 - Да се мобилизира публична подкрепа за изпълнение на мерките на ПУГМ.

Конкретна цел 4 – Да се осигури прозрачност на изпълнението на Плана за градска мобилност на община Бургас, като се разпространи информация относно ресурсите, които се влагат, резултатите от наблюдение и оценка на напредъка по изпълнение на плана.

Конкретна цел 5 – Да се разпространява информация за подобряване на качеството на услугите, предоставяни от общината.

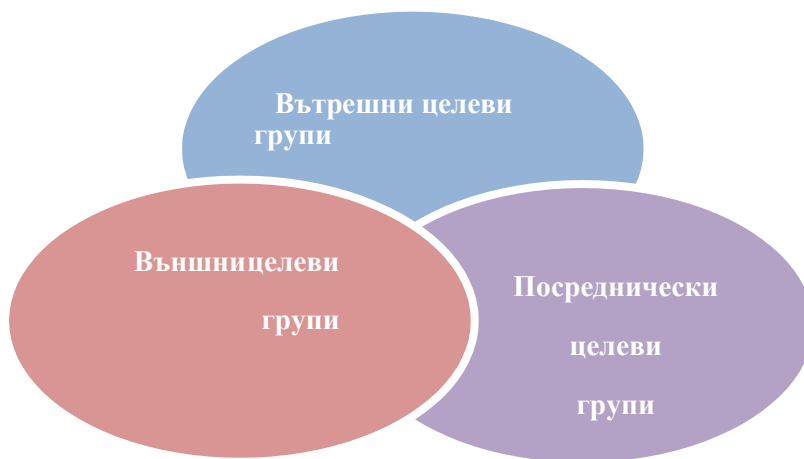
Поставените специфични цели са свързани с **ключовите области на въздействие** на комуникационната стратегия, като проследяват процеса на създаване на нагласи за инвестиции или участие в дейности, свързани с устойчивата градска мобилност.

Определяне на целевите групи

Определянето на целевите групи и дефинирането на конкретни цели спрямо всяка от тях е ключов момент от разработването на стратегията. Основните целеви групи се определят от екипа по изпълнение на комуникационната стратегия според конкретни критерии въз основа на поставените цели. Програмата не трябва да се ограничава с групи, които ще участват в изпълнението на целите, а са включва и такива, които ще са преки или косвени

потребители на резултатите. Задължително е включването на вътрешните публики: общински съветници, които имат връзка с разглежданата проблемна област, експерти в администрацията, общински служители и др.

За целите на Комуникационната стратегия са идентифицирани следните основни целеви групи, които представят конкретна публика:



Това разделение е въз основа на конкретната роля на всяка група по отношение на постигането на Плана за устойчива градска мобилност, както и на различията в нивото на информация, интерес и предпочитани комуникационни канали.

Вътрешната целева група включва:

- ✓ Екипът за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност от страна на общинската администрация;
- ✓ Общински съвет Бургас;
- ✓ Общинска администрация Бургас;
- ✓ Външни експерти.
- ✓ научно-изследователски институции и ВУЗ
- ✓ областен информационен център;

Външни целеви групи:

- ✓ Потенциални изпълнители на проекти;
- ✓ Основни акционери - транспортни организации и оператори, строители и консултантски фирми от сектора;
- ✓ Граждани на община Бургас;
- ✓ Неправителствени организации;
- ✓ Други социално-икономически партньори;
- ✓ Училища на територията на община Бургас;
- ✓ Социални заведения.
- ✓ собственици и ползватели на МПС
- ✓ доставчици на услуги за споделен транспорт и активна мобилност
- ✓ бизнес асоциации и браншови организации (БТПП, БСК, КРИБ, БАИК и др.)

Посредническа целева група:

- ✓ Представители на медиите;
- ✓ Информационни центрове на обществени институции;
- ✓ Информационна служба в рамките на община Бургас;
- ✓ Политици;
- ✓ Лидери на общественото мнение;
- ✓ Централен информационен център за структурните фондове, Министерство на финансите.
- ✓ специализирани групи в социалните медии

Списъкът трябва да бъде постоянно оптимизиран и допълван от членовете на екипа за изпълнение на комуникационната стратегия.

Практическото изпълнение на стратегията е опосредствано от структурирането на целевите групи по отношение на ключовите области и теми, в които комуникационните дейности се очаква да имат значителен ефект за изпълнение на заложените цели.

СПЕЦИАЛЕН АКЦЕНТ: АНГАЖИРАНЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

Общинските служители са много важни за процеса на разработване и изпълнение на Плана за действия за устойчива енергия и климат; те трябва отлично да разбират неговото значение и своята роля в този процес. Много от идеите, изработени за представителите на

бизнеса и гражданското общество, могат да бъдат приложени и по отношение на общинските специалисти:

- ✓ Разработване на “карта” на хората или отделите, чиято работа може да бъде свързана с намалението на въглеродните емисии. Някои от тези екипи могат да имат изрично формулирани цели по отношение на намалението на емисиите; за други ще трябва да се направи връзката между целите на стратегията и техните собствени приоритети.
- ✓ Провеждане на вътрешно ведомствена информационна кампания не само за информиране на другите по въпросите на чистия транспорт и устойчивото производство и потребление на енергията, но и за установяване на връзки с различните екипи и отдели. Необходимо е да се знае какво правят вече различните дирекции и отдели за намаляване на въглеродните емисии. На тази основа те могат да се включат ефективно в предвидените дейности или да бъдат реализирани други съвместни дейности.
- ✓ Възможно е използването на различни канали за комуникация, като например:
 - Печатни издания/материали:
 - Електронна поща – използва се като инструмент за насърчително съобщение, може да се използва и като постоянна бележка под линия за пропагандирана дадена кампания
 - Информационни табла в отделите на общината
 - Визуални съобщения:
 - Интернет / интранет съобщения
 - Форуми / тематични чат стаи
 - Видеоматериали
 - Пряк контакт / лице в лице:

Ключовите мерки в комуникационната стратегия:

За изпълнение на Комуникационната стратегия се определят следните водещи приоритети:

Приоритет 1. Публична подкрепа за изпълнението на дейностите на Общината в областта на устойчивата градска мобилност:

Комуникационни дейности според предложената комуникационна стратегия са:

- организиране и провеждане на информационни кампании, разпространение на

информационни материали и публикуване на цялата необходима информация на уеб страницата на Столична община;

- разработване, стартиране и поддържане на специализиран подсайт на сайта на Община Бургас за популяризиране на дейностите за устойчива мобилност;
- използване на съществуващи консултативни механизми – работни групи, консултативни и обществени съвети.
- участие в специализирани събития на външни партньори за споделяне на добри практики и обмяна на опит;
- целева работа с традиционните и социалните медии
- Инициативи в образователния сектор

Приоритет 2. Разпространение на информация за подобряването на качеството на услугите, предоставяни от Общината:

Комуникационни дейности според предложения комуникационен план са:

- разпространение на информация, свързана с комплексни енергийни обновявания на сградите, предоставящи социални, културни и образователни услуги
- разпространение на информация и активно ангажиране на гражданите в национални програми и местни инициативи за градска мобилност и алтернативни форми на придвижване, като средство за подобряване на чистотата на въздуха;
- разпространение на информация за мерки и активно участие в инициативи и събития, свързани с подобряване безопасността на движение
- разпространение на информация и участие в публични дискусии, свързани с оптимизирането на транспортната система
- разпространение на информация за планирани и приложени мерки, свързани с интелигентните системи за управление на мобилността, както и системи за намаляване на транзитния трафик, подобряване на политиката на паркиране
- разпространение на информация и кампании, насърчаващи велосипедния транспорт и ходенето пеша като средство за здравословен живот;

Приоритет 3: Налагане на визията за Бургас като лидер при въвеждане на нисковъглеродна икономика във всички сектори за постигане на устойчив растеж

Комуникационни дейности според предложения комуникационен план са:

- Организация и участие в международни, национални и регионални събития;
- Организация на публични мероприятия, свързани с опазването на околната среда

чрез подобряване на устойчивата мобилност;

- Привличане на публични личности в подкрепа на общинските политики за устойчива градска мобилност и привличане на граждани за участие в събития и инициативи
- Комуникационна подкрепа за проекти за енергийната ефективност и използването на местни ВЕИ в промишлеността и туризма извън директната сфера на влияние на общината
- Използване на външна реклама и реклама в транспортната система
- Активна работа с традиционни, електронни и социални медии
- Провеждане на активна политика за популяризиране на безопасността на движение
- Провеждане на специализирани обучителни мероприятия в образователния сектор (детски градини, училища, университети) и младежки организации за безопасност на уличното движение и отговорна мобилност.

Предпоставки за изпълнение на Комуникационната стратегия:

За да бъде успешно изпълнението на комуникационната стратегия е важно да бъдат налице следните предпоставки:

- ✓ Общинския съвет на Община Бургас да успее да реализира успешно и Плана за устойчива градска мобилност и особено неговите мерки, които влияят за намаляване на броя на пътуванията с частен автомобилен транспорт.
- ✓ Успешно да бъдат ангажирани гражданите и бизнеса и общината и да подкрепят ПУГМ и Комуникационната стратегия. Общината трябва да демонстрира убедително на всички заинтересовани страни, ползите както за тях, така и за обществото и града като цяло, подходящите действие, които трябва да бъдат реализирани.
- ✓ Изключително важно е да се мобилизират в максимална степен наличния целеви финансов ресурс от трети страни, което ще помогне да се насочи и по-голям ресурс от собствени средства за реализирани на необходимите дейности.
- ✓ Сериозно предизвикателство е да се осигури пълна информационна осигуреност, което е нужно както за отчитането на изпълнението на плана, така и за своевременното и правилно разработване на евентуални коригиращи действия, но не на последно място за осигуряване на надеждна и изчерпателна информация за всички заинтересовани страни.

Етапи при изпълнение на приоритетите на Комуникационната стратегия

Предвид дългосрочния период, обхванат от Комуникационната стратегия, подобно и на предходната се предвижда да се раздели на етапи на изпълнение. Предлагат се следните етапи с конкретни дейности за изпълнение:

Първи етап - „Подготовка и въвеждане” Обхват на действие: 2023 - 2026 г.

През подготвителния етап ще се реализират и съответните дейности за подготовка и разпространяване на информацията относно приоритетите, целите и мерките на Плана за устойчива градска мобилност. По време на този етап би следвало да се реализира активна разяснителна работа с граждани, други заинтересовани страни – неправителствени организации, транспортни и логистични фирми, пристанище Бургас, училища, детски градини и др.;

Действия през подготвителния етап:

Създаване на подробен план за действие за конкретния период, който да включва разпределение на задачите във времето, както и конкретизиране на стъпките и допълването им. Ще бъде идентифициран профила на целевите групи и най-подходящите мерки за разпространение на посланията.

Създаване и разпространение на слоган - необходимо е да се разработи основно съобщение/послание, което трябва да дава отговор на следните въпроси: Към кого е насочено то? Кой се нуждае от информация? Кое е основното послание на Комуникационната стратегия?

Стартиране на информационен уебсайт за градска мобилност и редовната му актуализация. Промотиране на уебсайта сред граждани, заинтересовани страни, изпълнители на проекти, общински служители и др.

Организиране и провеждане на информационни и рекламни кампании по отношение на мерките за различните видове транспорт.

Община Бургас ще устройва регулярно, според етапите и резултатите на изпълнение на Плана, информационни и рекламни кампании за широката публика на местно равнище, за да популяризира устойчивата градска мобилност. Акцентът ще бъде върху използването на по-екологичен обществен транспорт, насърчаване на ходенето пеша и използването на велосипеди, морските и алтернативни начини на придвижване из града и извън него. По време на тези кампании отношенията с местните медии ще бъдат приоритет.

Предвижда се да бъдат провеждани два пъти годишно информационни кампании на тема „алтернативна мобилност”.

Провеждане на годишно публично събитие, което представя успешно изпълнените дейности и информира гражданите за последващите ползи от предприемането на допълнителни мерки за постигане на устойчива градска мобилност.

Разработване на Алгоритъм за общинските служители във връзка с това как да прилагат мерките за информация и публичност. Той ще бъде кратък наръчник за това как да се комуникира с различните целеви групи, да се даде съвет за най- резултатните инструменти и канали.

В Алгоритъма ще бъдат включени практически съвети за разработване на комуникационни планове. Алгоритъма ще се допълва по време на изпълнение на плана от самите служители.

Разработване на рекламни видеоклипове във връзка с инвестициите в масовия обществен транспорт и съществуващите алтернативни начини на придвижване. Видеоклиповете ще бъдат качени и на сайта на община Бургас, в специализирания подсайт за градска мобилност, както и в избрани социални мрежи, за да може всеки, който има интерес да получи информация за състоянието и развитието на градската мобилност на град Бургас.

Връзки с медиите – Медиите представляват ключов информационен канал за достигане до широката публика. Те изискват специално внимание и подход, специализирана информация и редовни контакти с отговарящите за транспортните въпроси. Ще бъдат организирани пресконференции и брифинги, като допълнително ще бъдат разпространявани и прессъобщения. Отделно, медиите ще бъдат подпомагани чрез разработването на видеоклипове и публикации за развитието на транспорта в град Бургас.

Втори етап - „Комуникация на постигнатите резултати и ускоряване на отделните мерки”, Обхват на действие: 2026 – 2029

През този период ще продължи работата по популяризиране на Плана за устойчива градска мобилност, мерките, планирани в него, както и осигуряване на прозрачност при разходване на публични средства. Ще се работи за насърчаване обществената подкрепа за политиката на общината в областта на транспорта и особено на алтернативните форми на придвижване

Действия през периода на изпълнение:

Разпространение на информация относно напредъка по приоритетите и проектите, заложи в Плана за устойчива градска мобилност

Анализ на постигнатите резултати и на въздействието на действията от първия етап

Продължаване прилагането на мерките и действията, предвидени в първия етап, но вече актуализирани в съответствие с направените анализи

Насърчаване алтернативните форми на придвижване.

Регулярно провеждане на информационни кампании.

Трети етап - „Представяне на резултатите” Обхват на действие: 2029 – 2031 г.

По време на този етап се очаква да бъдат затвърдени постигнатите резултати и да се насърчава развитието на приоритетите на ПУГМ.

Действия през периода на изпълнение:

Представяне на постигнатите резултати и постижения от изпълнението на заложените проекти в Плана за устойчива градска мобилност и степента на постигане на идентифицираните приоритети и цели, както и влиянието, което те ще окажат в бъдеще.

Ще бъдат използвани подходящи адекватни мерки и средства, които ще се определят в началото на периода според промените в средата.

Дискусии за определяне на нови приоритети и цели за продължаване на устойчивата градска мобилност

Комуникационни канали и партньорства

Изборът на комуникационни канали е съобразен главно със специфичните характеристики на целевите групи, а също и с вида и темата на съобщението, което трябва да бъде предадено. Най-важно е да се използват активно каналите, които гарантират най-добре, че съобщението ще стигне до желаната аудитория. При планирането на комуникационни кампании и дейности, особено в областта на смесването на медиите, е много важно да се вземат предвид предпочитанията на отделните групи да бъдат информирани посредством съответните канали, както и развитието в приоритизирането на комуникационните канали.

Основните комуникационни канали, които ще бъдат използвани за външните целеви групи са като следва:

- ✓ Местни телевизионни станции;
- ✓ Местни радиостанции;
- ✓ Местни ежедневници;
- ✓ Социални медии и интернет;
- ✓ Седмични вестници;
- ✓ Списания;
- ✓ Специализирани публикации;
- ✓ Външни реклами (табла, постери, реклами на превозни средства);
- ✓ Информационни брошури (листовки, диплянки);
- ✓ Интернет.

Външни целеви групи

Подгрупи	Комуникационни канали
Потенциални изпълнители на проекти	Уебсайт, Е-портали, Среци и дискусии Семинари, Електронна поща Печатни материали, Телевизия Радио, Други медии
Основни заинтересовани страни - транспортни организации и оператори, строители и консултантски фирми от сектора	Уебсайт Среци Семинари Официална кореспонденция Електронна поща Печатни материали Е-портали Телевизията Радио, Други медии
Граждани на община Бургас	Уебсайт, Е-портали, социални медии Среци, Семинари, Печатни материали, Телевизия Радио, Други медии, Дискусии
Неправителствени организации	Среци, СеминариДискусии Електронна поща, Уебсайт, социални медии, Печатни материали, Е-портали, Телевизия, Радио Други медии
Др. социално-икономически партньори	Среци Дискусии Семинари, Официална кореспонденция, Уебсайт

	Печатни материали, Електронна поща Телевизия, Радио Други медии
Училища и детски градини на територията на община	Срещи, Семинари Телевизия, Радио - Други медии
Социални заведения (възрастни)	Срещи Семинари Телевизия Радио Други медии

Вътрешни целеви групи

Подгрупи	Комуникационни канали
Екип за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност от страна на общинската администрация	Инtranет сайт Срещи Семинари Електронна поща
Общински съвет Бургас	Срещи Електронна поща Официална кореспонденция Дискусии Отворени заседания
Общинска администрация Бургас	Информационни и рекламни материали Официална кореспонденция Срещи

Развитието на партньорства е един от приоритетите на европейската регионална политика. То представлява изключително ефикасен инструмент в областта на комуникациите.

С привличането на партньори се осигурява по-високо ниво на прозрачност и подкрепа от страна на най-активните целеви аудитории, които са пряко обвързани с подобряването на устойчивата градска мобилност. Партньорите ще бъдат широко представени в общественото пространство с цел създаване на високо обществено доверие. Трябва внимателно да се вземе предвид броя на партньорите и техния опит в областта на комуникациите, за да се избегне ефектът на „бавното вземане на решения“ и разликата в съобщенията, която би имала негативен ефект.

Партньорство и комуникация с представителите на средствата за масова информация:

Медиите са основен комуникационен канал за ефикасно информационно отразяване и важен инструмент за прилагане на мерките за информация и публичност. Необходимо е медиите да разполагат със свободен достъп до информацията, от която се нуждаят. От друга страна, информацията трябва да е точна и навременна.

За да бъде представен правилно процеса по изпълнение на Плана за постигане на устойчива градска мобилност на община Бургас местните медии ще бъдат обучени и подробно запознати с целите и основите дейности на плана, както и хода на усвояване на ресурси от ЕС и други източници.

Потенциални партньорски организации:

След направен анализ, структурите, които могат да бъдат използвани като комуникационни канали по отношение на развитие на транспортната политика в община Бургас и подобряване на нивото на градска мобилност, като разпространяват информация към масовата аудитория са:

- ✓ Транспортни и търговски сдружения и организации на територията на община Бургас;
- ✓ Неправителствени организации на територията на град Бургас;
- ✓ Образователни институции на територията на град Бургас;
- ✓ Социални заведения;
- ✓ Организации, представящи бизнеса;
- ✓ Представители на местната власт, НПО и бизнеса в други европейски страни.

Община Бургас ще сътрудничи с гореспоменатите партньори за разпространяване на информация за подобряването на градската мобилност в община Бургас и резултатите, които са постигнати.

Приложения: