

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД САНДАНСКИ ОБЩИНА САНДАНСКИ 2023 – 2030 г. (ПУГМ)



август 2023 г.

Сандански

Съдържание

1. Обща цел на ПУГМ	4
1.1 Концепция на плана за устойчива градска мобилност.....	5
1.2 Законова рамка на ПУГМ.....	8
1.3 Институционална рамка на ПУГМ.....	11
1.4 Характеристики на плана за устойчива градска мобилност.....	12
1.5 Съответствие на ПУГМ със стратегическите планови документи на национално, регионално и местно ниво.....	15
2. Анализ на текущата ситуация	17
2.1. Релеф.....	17
2.2. Икономика	18
2.3. Туризъм	25
2.4. Демографска ситуация и човешки ресурси.....	35
2.5. Текущо състояние на транспортната инфраструктура.....	54
2.6. Околна среда.....	62
2.7. Историческа справка за развитие на мрежата на градския транспорт в град Сандански и на обществените превози в община Сандански.....	75
2.8. Текущо състояние на градската мобилност.....	78
3. Стратегическа част на ПУГМ.....	84
3.1.1 Визия.....	86
3.1.1 Стратегически цели.....	86
3.1.2 Приоритети и мерки.....	89

ПРИЛОЖЕНИЯ

П-1. Програма за реализация и финансов план

П-2. Мерки за публичност и информация на ПУГМ и прилагане на принципа на партньорство

П-3. Система за мониторинг и оценка на ПУГМ

1. Обща цел на Плана за устойчива градска мобилност

В плана за действие по градска мобилност, публикуван през 2009 г., Европейската комисия предложи да се ускори въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност, като предостави наръчници, стимулира обмяната на добри практики, идентифицира показателите и подкрепи образователните инициативи за професионалисти по градска мобилност. Транспортните министри в ЕС подкрепят развитието на такива планове. Изводите от **Плана за действие по градска мобилност** на 24 юни 2010 година показват, че Съвета на ЕС "подкрепя разработката на Планове за устойчива градска мобилност за градовете и окуражава развитието на инициативи като експертна помощ и обмен на информация за създаване на такива планове".

През март 2011 г., ЕК публикува **Транспортната Бяла Книга** "Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система (COM(2011)0144 final). Тя предлага **да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове с определена големина, според националните стандарти и базирано на насоките на ЕС. Тя също предлага да се използват регионалните фондове за развитие и Кохезионния фонд за градове и региони, които са представили актуални и одобрени от независим орган Одитен сертификат за устойчива градската мобилност.** Накрая, Бялата книга предлага да се проучи възможността за Европейска мрежа за подкрепа на въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност в градовете.

Разработката на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) трябва да бъде разглеждана като непрекъснат процес от 11 основни стъпки. Графическото изображение на този процес представя тези стъпки в логическа последователност. На практика, тези дейности могат да се извършват паралелно, или да има даже връщане назад.

1.1 Концепция на Плана за устойчива градска мобилност

Тенденциите за изменение на климата и изчерпване на природните ресурси поставят допълнителни предизвикателства пред устойчивия растеж, тъй като поради целта за ограничаване изменението на климата до под два градуса и прекъсването на пряката зависимост между икономическия растеж и ресурсоемкостта налагат необходимостта от дългосрочно инвестиране в енергия с ниски въглеродни емисии.

На 25.03.2013 г. Европейската комисия прие Зелена книга, която разглежда дългосрочните инвестиции като образуване на дълготрайни материални и нематериални активи. Обществената полза от редица инвестиции в енергийните инфраструктури, технологиите във връзка с изменението на климата, образованието и т.н. е дори още по-голяма, тъй като те генерират по-голяма възвръщаемост за обществото като цяло чрез подпомагането на основни услуги и подобряването на жизнения стандарт.

Причината е, че много градове в ЕС са изправени пред общи проблеми, свързани с устойчивата градска мобилност, като например високата интензивност на движението и задръстванията, вредните емисии и диспропорционалното развитие с въздействие върху социалната изолация и икономическия ръст. Тези проблеми са значителни. Решения за тях се търсят на местно, регионално и национално равнище в съответствие с принципа на субсидиарност.

Със Зелената книга за градска мобилност бяха определени пет основни предизвикателства пред градската мобилност и бе дадено начало на обсъждане относно добавената стойност на действията на равнище Европейски съюз в подкрепа на местните, регионалните и националните органи за посрещане на предизвикателствата. Въпреки че местните, регионалните и националните органи носят основната отговорност за посрещането на тези предизвикателства, решенията относно градската мобилност се вземат също в контекста на законодателството и политиката на ЕС и могат от своя страна да засегнат глобалната околна среда и свободното движение на хора, стоки и услуги в целия ЕС. Оценката на въздействието изследва каква точно би могла да бъде добавената стойност от действията на ЕС.

Широко призната е необходимостта от по-устойчиви и интегриращи процеси на планиране като начин за справяне със сложността на градската мобилност. Възникват

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

нови подходи за планиране на градската мобилност, докато местните органи се стремят да разчупят предишните подходи на несподеляне и да разработят стратегии, които могат да стимулират ориентирането към по-чисти и по-устойчиви видове транспорт.

Като цяло, за да достигне целта си, до 2050 г. ЕС трябва да намали емисиите си с 80-95 % под нивата от 1990 г. в контекста на необходимите намаления в развитите страни като група. Анализът на *Новите технологии* за превозни средства и управление на трафика ще бъдат от централно значение за намаляване на транспортните емисии в ЕС и останалата част от света. Намаляване на парниковите газове (ПГ) с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г. , а той остава значителен и все още растящ източник на ПГ.

Целта на транспортния сектор е до 2030 г. да намали емисиите на ПГ с около 20 % под нивото им от 2008 г. Като се има предвид значителното нарастване на емисиите от транспорт през последните две десетилетия, това би ги довело въпреки всичко до ниво с 8 % над това от 1990 г. Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложена в стратегията „Европа 2020“ по-ниските изисквания към пробег на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът на средства за обществен транспорт е по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеш и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69 % от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете.

Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда е съществен принос за значителното и новия план за енергийна ефективност от 2011 г., главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите. В градовете

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства. Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара.

Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.

Технологичните нововъведения могат да постигнат по-бърз и по-евтин преход към по-ефективна и устойчива европейска транспортна система, като действат по три основни фактора:

- Ефективност на транспортните средства чрез нови двигатели, материали и дизайн;
- Използване на по-чиста енергия чрез нови горива и системи за задвижване;
- По-добро използване на мрежата и по-безопасна и сигурна дейност чрез информационни и комуникационни системи.

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. Поради това се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението по отношение на мобилността. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства, за да се намалят задръстванията и вредните емисии. Градове над определена големина трябва да бъдат насърчавани да разработват планове за градска мобилност, които съдържат всички тези елементи. Плановите за градска мобилност трябва да са в

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

пълнен синхрон с интегрираните градоустройствени планове. Ще е необходима общоевропейска рамка за постигане на оперативна съвместимост на схемите за таксуване на междуградските и градските участници в движението.

Комисията създаде обсерватория за градска мобилност под формата на виртуална платформа, която осигурява система за „обслужване на едно гише“ при споделянето на знания и опит или обсъждането на въпроси, свързани с градската мобилност и транспорта: <http://www.eltis.org/bg/mobility-plans>.

Устойчивата урбанизация е широко призната като едно от световните ключови предизвикателства през XXI век. На срещата на държавните и правителствените ръководители на Конференцията на ООН по въпросите на устойчивото развитие (Рио+20) през 2012 г. Бе отчетено значението на устойчивия транспорт за икономическото развитие и устойчивото градско развитие и бе постигнато съгласие относно „нуждата да се насърчава интегриран подход към изготвянето на политики за транспортни услуги и системи на национално, регионално и местно равнище с цел, насърчавана на устойчиво развитие”.

1.2 Законова рамка на ПУГМ

Планът за устойчива градска мобилност на град Сандански – Община Сандански (2023 - 2030 г.) е нормативно обусловен документ, съответстващ на формулираните в международни и национални актове приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Основни международни актове:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия - 2007 г.
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие на ЕК - 2030 г.
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система" на Европейската комисия - 2011 г.
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите" на Европейската комисия – 2013 г.
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа" – 2013 г.
- Стратегия „Европа 2030" на ЕС
- Стратегия „Транспорт 2050" на ЕС
- Европейски фонд за регионално развитие на ЕС (2021-2027 г.)
- Кохезионен фонд на ЕС (2021-2027 г.)

Национални нормативни документи:

- Национална програма за развитие „България 2030";
- Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Интегрирана транспортна стратегия на Република България до 2030 г.;
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Югозападен район за планиране 2021 – 2027 г.;
- План за интегрирано развитие на община Сандански /ПИРО/ 2021-2027 г.;
- Програма „Развитие на регионите 2021-2027 г.”
- Програма „Транспортна свързаност 2021-2027 г.”
- Програма „Околна среда 2021-2027 г.”

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- Програма „ТГС Гърция - България 2021-2027 г.”
- Закон за автомобилните превози.
- Закон за устройство на територията
- Законът за местното самоуправление и местната администрация
- Закон за общинската собственост
- Закон за пътищата
- Закон за опазване на околната среда
- Закон за движението по пътищата
- Закон за чистотата на атмосферния въздух
- Закон за защита от шума в околната среда
- Закон за регионалното развитие
- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили
- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.
- Наредба №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони.
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата.
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка.
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали.
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци.
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – 2013 г.

1.3 Институционална рамка на ПУГМ

Институционалната рамка за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански през периода 2023-2030 г. обхваща публични структури, организации и институции от държавния, частния и гражданския сектор, които имат отношение към развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на три нива – местно, регионално и национално.

- **Местно ниво**

Местна изпълнителна и законодателна власт – Община Сандански и Общински съвет - Сандански, Постоянна комисия по законност, обществен ред и сигурност към Общински съвет, експлоатационните дружества /Електрохолд, УВЕКС – Сандански и др/, браншови организации, кооперации, производствени фирми, търговски вериги, стопански субекти в сферата на услугите, абонаментното и аварийно обслужване; превозвачи и

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

разносвачи, банки, застрахователни компании, здравни и образователни институции, районни полицейски управления, неправителствени организации, местни медии и др.

- **Регионално ниво**

Областна администрация – Благоевград, Областен съвет за регионално развитие на област с административен център Благоевград, Областна комисия по транспорт, Областно пътно управление - Благоевград, Областна дирекция на Министерството на вътрешните работи, Сектор КАТ „Пътна полиция“ към ОД на МВР - Благоевград, Областен отдел "Контролна дейност – Държавна автомобилна инспекция", Регионална служба "Пожарна безопасност и защита на населението", Регионална здравна инспекция, Регионално управление на образованието, Регионална инспекция по околната среда и водите, съседни общини, регионални медии, Областен съвет на "Български Червен Кръст", Съюз на българските автомобилисти и други неправителствени организации.

- **Национално ниво**

Министерствата на: регионалното развитие и благоустройството, икономиката и индустрията, енергетиката, туризма, финансите, вътрешните работи, околната среда и водите, транспорта и съобщенията, на труда и социалната политика, здравеопазването, образованието и науката, младежта и спорта, Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"; Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", Агенция "Пътна инфраструктура", специализирани звена за работа по усвояване на средства от ЕС и други източници на външно финансиране.

1.4. Характеристики на Плана за устойчива градска мобилност

Основни характеристики на ПУГМ са:

-  Устойчивост (икономическа, екологична, социална);
-  Измеримост на ефектите/въздействията по време на изпълнението;
-  Стратегически план;
-  Определя стратегическите и специфични цели, дейности и мерки.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

ПУГМ е документ, чието създаване и развитие в перспектива преминава през четири последователни етапа, разделени условно и придружени от съответстващ брой проследяващи резултатите индикатори, за постигане на неговата цялостна реализация:

- ✓ Подготовка;
- ✓ Поставяне на цели;
- ✓ Разработване;
- ✓ Изпълнение.

Тази хронология представлява организиран процес, който се интерпретира като единен цикъл, съдържащ 32 елемента, разпределени в 11 основни стъпки, детайлно описан в Ръководството "Развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност".

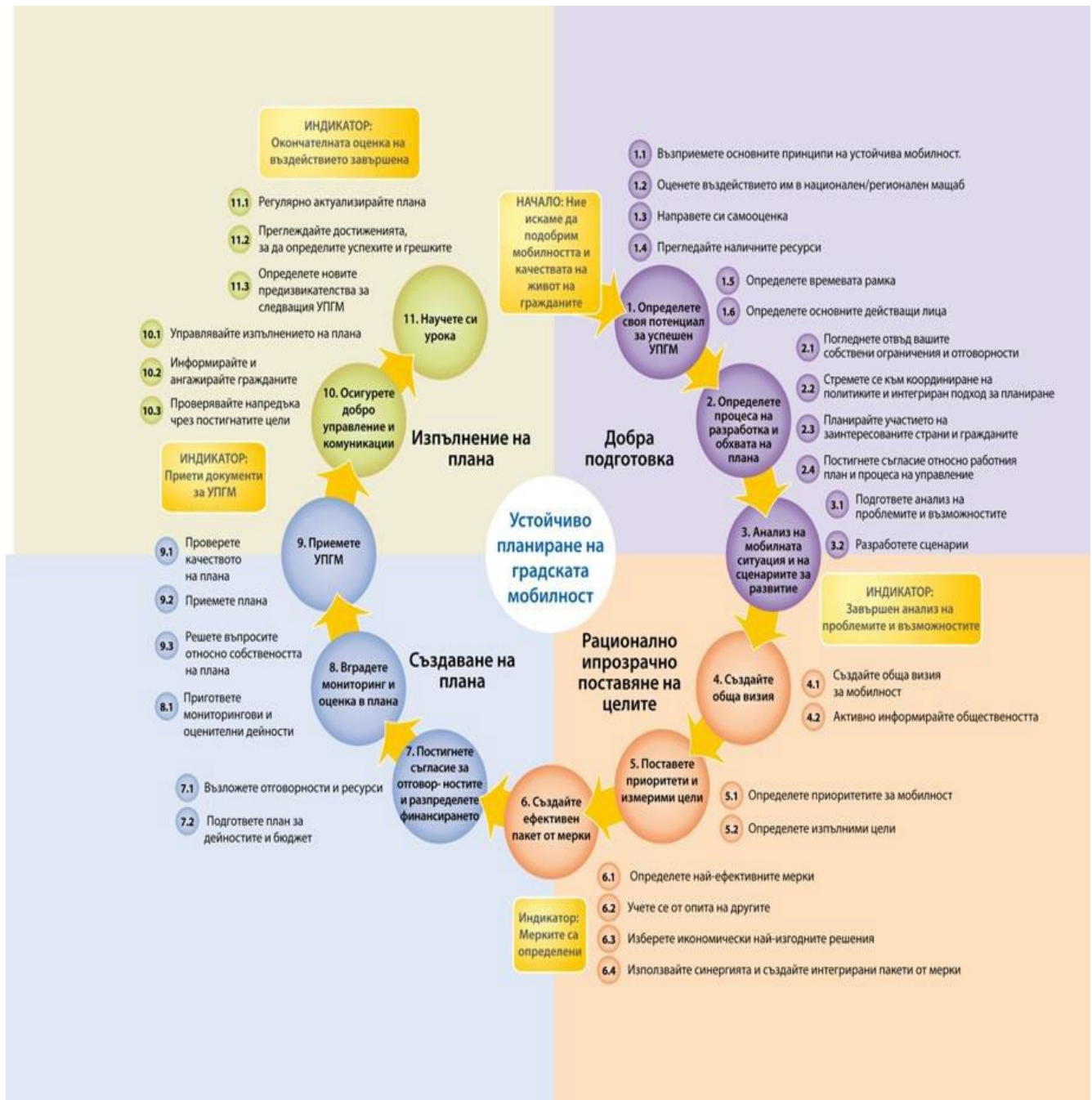
Систематизираният модел на фрагментация е представен в Схема "Жизнен цикъл на Плана за устойчива градска мобилност".

За успешното преминаване през всяка една стъпка са дадени подробни насоки в Ръководството:

- Определяне на собствения потенциал за успешно устойчиво планиране на градската мобилност;
- Определяне на процеса на разработка и обхват на плана;
- Анализ на мобилната ситуация и на сценариите за развитие;
- Създаване на обща визия;
- Поставяне на приоритети и измерими цели;
- Създаване на ефективен пакет от мерки;
- Постигане на съгласие за отговорностите и разпределяне на финансирането;
- Вграждане на мониторинг и оценка в плана;
- Приемане на ПУГМ;
- Осигуряване на добро управление и комуникации;
- Научаване на урока.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Схема 1 "Жизнен цикъл на Плана за устойчива градска мобилност"



1.5. Съответствие на ПУГМ със стратегическите планови документи на национално, регионално и местно ниво

Съответствие със стратегическите планови документи на национално ниво.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

ПУГМ на град Сандански – община Сандански е разработен в съответствие със следните приоритети на Национална програма за развитие „България 2030“.

- Приоритет 4 „Кръгова и нисковъглеродна икономика“, 4.1. „Преход към кръгова икономика“, област на въздействие 4.2.6 „Нисковъглеродни технологии“;
- Приоритет 7 „Транспортна свързаност“, област на въздействие 7.4.в „Въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“.

Планът отговаря на следните стратегически цели на Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.).

- ❖ Стратегическа Цел 1 „Интегриране в европейското пространство“;
- ❖ Стратегическа Цел 3 „Пространствена свързаност и достъп до услуги“.

ПУГМ е в унисон и с целите, заложи в Интегрираната транспортна стратегия Република България до 2030 г.:

- ❖ Стратегическа цел 2. „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“, Мярка „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“.

На регионално ниво ПУГМ съответства на заложените приоритети в Интегрираната териториална стратегия за развитие на Югозападен район за планиране 2021 – 2027 г.

- Стратегически приоритет 3: По-добре свързан и устойчив регион, Специфична цел: 3.3. Териториално развитие и сближаване

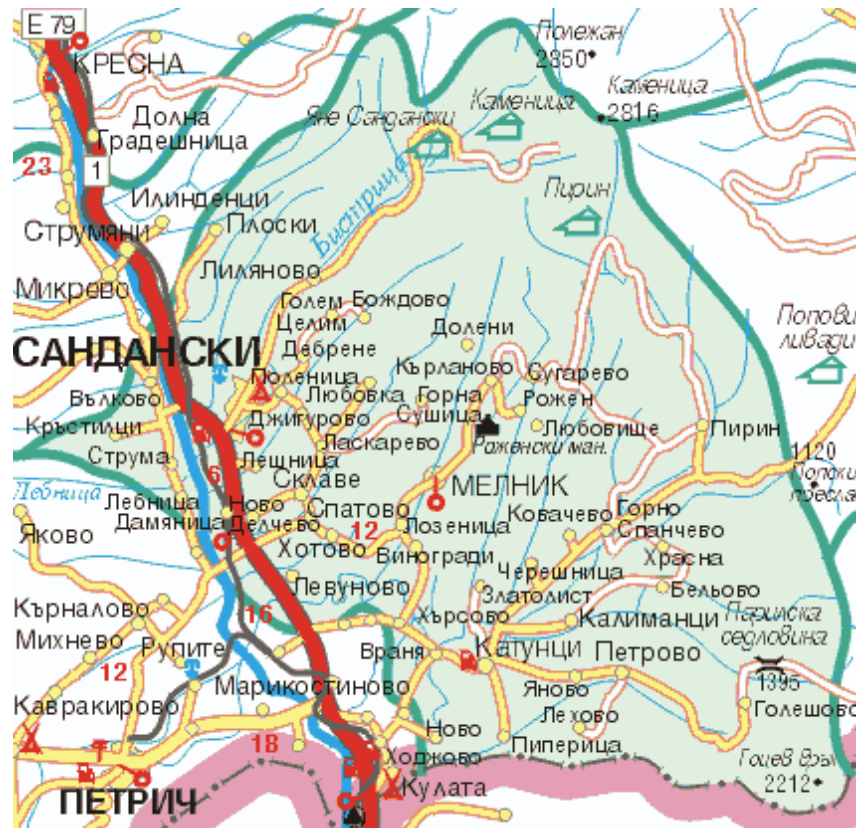
На местно ниво.

План за интегрирано развитие на община Сандански /ПИРО/ 2021-2027 г.

Приоритет 6 Мобилност

Мярка 6.1. Развитие на устойчива мобилност.

2. Анализ на текущата ситуация



Община Сандански заема територия от 998,4 км² покриваща части от планините Пирин, Славянка, Огражден Малешевска и Санданско - Петричкото поле. По големина тя е най-голямата община в Благоевградска област, на трето място в Югозападния планов район (след общините Столична и Самоков) и девета по големина в Република България. Община Сандански поделя граници със следните шест български общини: Петрич, Струмьяни, Кресна, Банско, Гоце Делчев, Хаджидимово.

Като гранична община с Република Гърция тя граничи на юг чрез планината Славянка с гръцките общини Синтики от област Серес и Като Неврокопи от област Драма.

Общата територия от 998,4 км² обхваща следните територии по вид:

- ✓ земеделски територии 347 477 дка в това число: 158 588 дка обработваема площ, като

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- ✓ от тях 73 531 са поливни площи;
- ✓ горски територии 543 450 дка;
- ✓ населени места и други урбанизирани територии 19 893 дка;
- ✓ водни територии 9 631 дка;
- ✓ територии за добив на полезни изкопаеми 72 660 дка;
- ✓ територии за транспорт и инфраструктура 4 305 дка.

След приемането на новия общ устройствен план на община Сандански, ще нарасне площта на населените места и другите урбанизирани територии, тъй като той предвижда разширение на строителните граници на град Сандански и някои от по-големите населени места.

2.1. Релеф

Община Сандански се отличава с изключително разнообразие на релефа – равнинен по долината на река Струма, високопланински, среднопланински и предпланински в планините Пирин, Славянка, Огражден и Малешевска.

Това релефно многообразие предопределя и големите разлики в надморската височина, като във високопланинските части на Пирин тя достигат над 2800 метра (с най-високата точка връх Каменица - 2822 м. н.в.), и над 2000 метра за Славянка, а е най-ниска по долината на река Струма след село Левуново, където е малко над 100 м.н.в.

Главните планини и намиращите се между тях основни речни долини имат меридиално разположение от север на юг.

Положителното влияние на релефа се усеща в неговото многообразие и форми. Той предопределя и богатия и разнообразен като ресурси туристически потенциал на община Сандански.

Отрицателното влияние на релефа е преди всичко в затрудняването на транспортната и инфраструктурна обеспеченост в планинските части на община Сандански. Въпреки, че тя граничи със шест български и две гръцки общини, тя е директно транспортно свързана само с три от тях - Петрич, Струмяни и Гоце Делчев.

2.2. Икономика

Община Сандански се отличава с развитие на многоотраслова икономика предимно в сферата на леката промишленост и услугите. Индустриалното производство е концентрирано главно в общинския център - град Сандански. В отрасловата структура на икономиката на община Сандански водещо място заемат: преработващата промишленост; търговията; хотелиерството и ресторантьорството, транспорта и строителството.

Преработващата промишленост формира 52,5 % от произведената продукция и 38,3 % от приходите от дейността. В община Сандански водещи отрасли са хранително – вкусовата промишленост, фармацевтичната и медицинската промишленост, шивашката промишленост и дървопреработвателната промишленост.

Хранително-вкусовата промишленост притежава стабилни позиции в икономиката на община Сандански.

Развитието на хранително-вкусовата промишленост е в пряка зависимост от състоянието и развитието на селското стопанство в региона, затова подобряването на състоянието на селското стопанство оказва благоприятно влияние за нарастване на темповете на развитие в хранително-вкусовата промишленост.

Шивашката промишленост придоби особено значение за икономиката на община Сандански. Характерно за нея е участието на чужди инвеститори (гръцки, германски, френски), които създадоха нови собствени или смесени предприятия в общината. Много от тези фирми са конкурентно способни и произвеждат висококачествена конфекция и трикотажни изделия за износ. Поради относително ниските инвестиции, които са вложени за неговото развитие, отрасълът е мобилен и с несигурни перспективи за развитие. Това налага да се търсят решения за запазване и бъдещо развитие на отрасъла. Една от формите за постигане на стабилност и сигурност е формирането на клъстер от предприятия в текстилната, шивашката, кожарската и обувната промишленост. По този начин предприятията ще могат по-лесно да се адаптират към постоянно променящата се пазарна среда, да прилагат иновационни технологии и да останат конкурентно способни на пазара.

Въпреки намаляването на общата тежест на фармацевтичната и медицинската промишленост в икономиката на общината, отрасълът има важно значение на пазара на трудовата сила. В сектора работят две от петте големи предприятия в община Сандански с

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

над 250 заети. Това са „Салвамед“ АД и Тексан Медикал“ ЕООД. „Медика“ АД е средно голямо предприятие, което продължава да задържа позициите в бранша. Поради преимуществено експортната си ориентация, отрасълът е един от основните износители на произведени продукти на международните пазари.

Металообработването, което е един от приоритетните отрасли в миналото, днес има силно ограничено присъствие в общинската икономика.

Отрасъл **Търговия; ремонт на автомобили** заема второ място по значение в отрасловата структура на икономиката в община Сандански. Той формира 9.4% от произведената продукция, 28.7% от приходите от дейността, а заетите в отрасъла са 18.2%. Общият брой на фирмите в сектора са 1 050 или това са 40% от общия брой на предприятията. Търговските фирми осъществяват търговия на едро и дребно. Изградена е добре развита съвременна складова база. В община Сандански присъстват големи търговски вериги като Технополис, Техномаркет, Била, Кауфланд.

Хотелиерството и ресторантьорството е сектор, който заема важно място в икономиката и развитието на община Сандански. Той формира 3.8% от произведената продукция и 3.7% от приходите от дейността, като по тези показатели секторите транспорт и строителство са с по-добри икономически резултати, но по показателя заети лица сектор хотелиерство и ресторантьорство се нарежда на трето място с 9.4% заети в отрасъла. Общият брой на предприятията в сектора са 231. Заведенията за хранене и развлечения са разположени равномерно на територията на община Сандански. Общият им брой е 255 с капацитет около 15 000 места. Наличието на достатъчно и разнообразни места за настаняване и заведения за хранене и развлечения, природни дадености (географско разположение, климат, води), природни забележителности (Национален парк Пирин, Резерват Али Ботуш, Защитена местност Мелнишки скални пирамиди, и др.), археологични забележителности (Епископска базилика, Раннохристиянски комплекс и др.), като и други забележителности (Архитектурен резерват град Мелник, Роженският манастир и др.) са основната предпоставка за успешното развитие на туризма в община Сандански. Град Сандански се превърна в утвърден балнео и спа курорт в страната и чужбина. Туризмът е не само структуроопределящ, но е и отрасъл със стратегическо значение за развитието на община Сандански. Една от стратегическите цели на община

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Сандански е утвърждаването и развитието на община Сандански като международен туристически център.

Много важно място в отрасловата структура на общинската икономика заема и отрасъл **Транспорт, складиране и пощи**. Той формира 16.3% от произведената продукция, 11.7% от приходите от дейността, заетите в отрасъла са 6.2% . Общият брой на фирмите в сектора са 247. Основен фактор за развитието на отрасъла е граничното разположение на община Сандански. Общината има обща граница с Република Гърция и макар да няма обща граница с Република Северна Македония, се намира в непосредствена близост до нея. В непосредствена близост са и двата гранично контролно-пропускателни пункта - с Гърция при Кулата и със Северна Македония при Златарево. Община Сандански се намира на равни разстояния от административния и икономически център на България - София (160 км.) и от град Солун (160 км.), който е вторият по значение икономически и транспортен център в Гърция, както и до редица гръцки пристанища. Това местоположение обуславя динамиката на транспортните връзки и транспортните потоци, което спомага за нарастване значението на отрасъла в икономиката на общината. За успешното развитие на отрасъла допринася и това, че през територията на община Сандански преминава един от петте общоевропейски транспортни коридори - Общоевропейски транспортен коридор №4, както и изграждането на автомагистрала „Струма“ по трасето София - Кулата. Изброените предпоставки за развитието на отрасъл транспорт, както и неговото развитие допринасят в голяма степен за развитието на отрасъл търговия.

Строителството е сред водещите отрасли в икономиката на общината. Броя на фирмите за последните години се запазва относително постоянен. Въпреки леките колебания, сектор строителство запазва относително устойчиви икономически показатели през последните години, въпреки кризите предизвикани от Ковид – 19 и военните действия на територията на Украйна. В сектора работят малки и средни по мащаби строителни фирми, които реализират своята дейност главно на територията на община Сандански - „Бетон“ ЕООД, „Монолит 21 Андонов и Захов“ ООД, „Пътно поддържане - Сандански“ ЕООД, „РИАЛ“ ЕООД и др.

Селско, горско и рибно стопанство. Въпреки, че не е сред водещите отрасли в икономиката на община Сандански, отрасълът е от голямо значение за нейното развитие. Той формира 1.8% от произведената продукция, 1.7% от приходите от дейността а заетите в отрасъла са 2.4%. Селското стопанство е застъпено във всички селища на общината и има важна роля за цялостното ѝ развитие, както и голям потенциал за развитие. Този отрасъл остава основен източник на доходи в селата. Той е суровинна база за развитието на хранително-вкусовата промишленост, затова развитието на селското стопанско до голяма степен ще определя и развитието на преработващата промишленост. От зеленчукопроизводството най-силно е застъпено оранжерийното зеленчукопроизводство, производството на ранни и средноранни зеленчуци. Добре се развива лозарството и овощарството. Отчита се подем и в развитието на пасищното животновъдство. Като цяло селското стопанство започва постепенно да се възражда. Това се констатира не само от икономическите показатели за последните години, но и от оборудването на земеделските стопанства с повече и по-съвременна селскостопанска техника, което е предпоставка за развитието на модерно земеделие. Друг показател за подема в селското стопанство е и засиленият интерес към закупуване на земеделски земи и реализираните продажби на земи, както от общинския поземлен фонд, така и в частния сектор. Горските територии заемат 54.4% от територията на общината. Горският фонд се управлява и стопанисва от две държавни лесничейства ДЛ „Сандански“ и ДЛ „Катунци“.

Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия е отрасъл добре застъпен в икономиката на община Сандански. На територията на общината са изградени следните енергийни обекти:

-  15 ВЕЦ - използващи енергията на водата;
-  21 Фотоволтаични електрически централи с обща инсталирана мощност 2511 kW - използващи слънчевата енергия.

СЕЛСКО СТОПАНСТВО

Селското стопанство е отрасъл на икономиката, включващ отглеждането на домашни животни и растения, от които се произвеждат храна, влакна, биогорива, лекарства и други продукти.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Селското стопанството обхваща широк кръг подобласти и специализирани технологии. Традиционно в основата му са отглеждането на растения върху обработваема земя и на животни в пасища.

РАСТЕНИЕВЪДСТВО:

В Община Сандански географското разположение и климата благоприятстват за отглеждане на богата гама от различен вид растителност. Тук може да се открие пояса със условия подходящи за отглеждане на различни редки тропични и субтропични култури като например маслини, киви, смокиня, нар и други.

Трайни насаждения

В различните землища около Сандански се отглеждат местният сорт Широка мелнишка лоза, каберне совиньон, мерло, керацуда и други. Също така и редица десертни сортове грозде от които по известен е Сандански - мискет.

Зеленчукопроизводство

В община Сандански преобладава оранжерийното зеленчукопроизводство. Поречието на река Струма е най-благоприятният район за отглеждането на ранно зеленчукопроизводство. Основни култури са: дребните зеленчуци, домати краставици, тиквички и други. Полското производство на зеленчуци е представено основно за задоволяване за нуждите на семейството. Производството е ограничено до малки парцели земя.

Овощни насаждения

На територията на общината овощните насаждения са представени предимно от ябълки и праскови, по-малко се отглеждат сливи, круши, череши и кайсии. В последните няколко години производството на плодове от овощни култури значително нараства. Възстановяват се някога съществуващи изоставени насаждения. Една голяма част от нарастващото производство се дължи на финансирането от програми на Европейския съюз.

Храстовидни и тревни трайни насаждения

Съществуват малки площи ягодови и малинови насаждения ,но повечето от площи не са с комерсиална цел, а за домашно производство.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Тютюнопроизводство

През последните години продължи намаляването на отглежданите площи - тютюни на територията на Община Сандански. Основни причини за намаленото производство официалните анализи сочат:

- ✓ забавяне на аграрната реформа;
- ✓ влошаване на агротехническото обслужване;
- ✓ влошаване на сортовата структура на произвежданите тютюни;
- ✓ ниската изкупна цена на тютюна.

В заключение трябва да се отбележи, че тютюнопроизводството не е регионален, а национален проблем. Всяко закъснение в разработването и защитаването на национална политика тютюнопроизводството може да доведе до ликвидиране на отрасъла.

ЖИВОТНОВЪДСТВО

Към настоящият момент делът на животновъдството непрекъснато започва да нараства, така и броя на отглежданите животни. Една от най-важните причини за това е субсидирането на глава добитък, както и подпомагането за декар земя. Друга причина е преминаването на животновъдството почти изцяло в частния сектор, където има условия за стопански ефективна концентрация за въвеждане на съвременните технологии при отглеждането на голям брой животни. Към настоящия момент е най-силно развито пасторалното отглеждане на животни (пасищно). Това развитие на животновъдството тласна напред развитието на фуражното производство и пшеничните култури. В периодите когато, климатичните условия не са подходящи за паша голяма част от животновъдите подsigуряват изхранването на животните, като отглеждат сами фуражите. Планинските и полупланинските райони в общината благоприятстват за развитието и производството на сертифицирани екологично чисти животински продукти, които имат интерес за развитие на пазара и имат цена за реализация значително по-висока от тази на продуктите произведени в мега фермите на много от страните в ЕС.

ГОРСКО СТОПАНСТВО

Горите собственост на община Сандански, попадат по цялата територия на Държавно горско стопанство „Катунци“ в границите на горскостопански участъци: „Трите реки“, „Пирин“, „Петрово“, и „Катунци“.

Горите и голите горски площи собственост на община Сандански в границите на ДГС „Катунци“, попадат в части от землищата, както следва: с. Голешово, с. Горно Спанчево, с. Златолист, с. Калиманци, с. Петрово, с. Пирин, и с. Яново, с обща площ 456 ха. Зелената площ на общинските гори е 409,4 ха. което е 89,7 % от устроената площ. Насажденията от издънков приход са 212,3 ха. или 51,9% от залесената площ.

По вид гора преобладават иглолистните - 128,2 ха. Или 31,1 % от залесената площ. Културите заемат общо 97,9 ха. или 23,9% от залесената площ като всички са иглолистни. Незалесената дървопроизводителна площ е 3,7 ха. или 0,8 % от устроената площ. Това са само голини.

Горите, като източник на дървесина и други ползи имат голямо значение за жителите на общината. През последните години общинските гори служат за задоволяване нуждите на местното население в горе споменатите села от дърва. От странични ползвания най - голямо значение има пашата. Увеличава се събирането на билки и гъби от горите.

Също така има значение за населението в района защитно-водоохранните и противоерозионните функции на гората. Горските комплекси са единствен водоизточник за селищата в района. Значителните залесявания и противоерозионно строителство в района през шестдесетте и седемдесетте години на двадесети век в общи линии са овладели голямата ерозия, която се наблюдава в района.

През територията на общината преминават редица туристически маршрути. Горите, собственост на община Сандански, се устройват самостоятелно за пръв път. Санитарното състояние на гората е един от определящите фактори за нейната производителност.

2.3. Туризм

Туризмът в община Сандански е добре развит, което косвено или пряко оказва влияние върху заетостта, доходите и бита на населението в общината. Значителен брой са работните места и заетите в сектор туризм - в хотели, ресторанти, кафета, а значителна част от другите сектори също се възползват от благотворното му влияние – търговия (магазини, пазари), услуги (финансови, застрахователни, здравни, за красота и други), транспорт (автобусен, таксита) и т.н.

Културно-историческото наследство има особено важно значение за община Сандански, тъй като то представя развитието по тези земи от най-дълбока древност до наши дни. Освен това е в пряка връзка с туристическия отрасъл на общинската икономика.

Културно-историческото наследство на община Сандански се характеризира с уникалността си и изключително голямото си разнообразие, включващо в себе си, почти всички исторически периоди от човешкото развитие.

Благоприятният и лековит климат и топлите минерални извори в поречието на река Струма са предопредели ранното заселване на Санданския район.

Още от най-дълбока древност, по тези места се е поддържал почти постоянно през вековете активен културно-икономически живот, и така чак до наши дни.

Следите от праисторическо, тракийско, елинистично, римско, византийско, турско, възрожденско и съвременно присъствие могат да бъдат открити разпръснати по цялата територия на община Сандански.

Историческата легенда разказва, че някъде в околностите на днешния град Сандански е роден и израсъл храбрият тракийски вожд Спартак от племето меди. Археологическото наследство в общината е едно от най-богатите и разнообразни в България с декларирани над 5000 паметника на културата, застъпващи периода от най-ранните епохи до Късното Средновековие.

В хронологически ред от неолита специален интерес представляват праисторическите селища /8-7 в. пр.н.е./ при селата Ковачево и Дамяница.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Периодът III-I в. пр.н.е. е слабо изследван, но честите находки от елинистични, македонски и гръцки монети, свидетелстват за приобщаване на местното население към водещата елинистична култура от това време.

Най-големи успехи са постигнати в изследване на античния град под днешния Сандански - най-значимият античен и раннохристиянски център в целия регион.

Поради добрата запазеност на ранновизантийския културен пласт (IV в. – VI в.), римското селище под него /I-III в./ не е достатъчно добре проучено.

Особена ценност от периода на ранното християнство /IV-VI в./ представляват 4-те открити базилики, разположени в една сравнително малка по обхват територия около стария център. Три от тях бяха успешно социализирани и представени на широката публика за посещение в рамките на новосъздадения Археологически парк в Сандански. Античен и Късноантичен град – попадащ в рамките на днешния град Сандански, деклариран археологически резерват с конкретни граници с категория национално значение

Специален интерес в неговите граници представляват следните археологически обекти:

❖ Епископска базилика

Архитектурно-строителен паметник на културата от античността с национално значение; най-представителната и монументална сграда, откривана досега в античния град от периода V-VI в.; класическа елинистична трикорабна базилика със скъсен наос, с размери 22/36 м и ориентирана изток-запад; великолепно подови мозайки в стил "опус тесалатум" и "опус сектиле" и разкошна вътрешна архитектура с колонади в римо-коринтски стил, уникална мраморна олтарна преграда с изображения на сцени от Евангелието, запазени амвон и атриум; най-ценният обект на територията на античния град, чиято уникалност го превръща в паметник на културно-историческото наследство от световна величина.

В рамките на европейски проект Епископската базилика бе изцяло социализирана и се превърна във водещата атракция на създадения Археологически парк – Сандански.

Продължаващите археологически проучвания разкриват нови части от нея, като параклис, крипториум, перистилен двор и други.

❖ **Базиликата на епископ Йоан**

Архитектурно-строителен паметник на културата от античността с национално значение; великолепни подови мозайки в стил "опус вермикулатум" и "опус тесалатум", част от които с изображения на риби и птици; в центъра на притвора ѝ се намира уникален за страната мозаечен строителен надпис /края на V - началото на VI в./ с ценни сведения за базиликата, в т.ч. че е построена от епископ Йоан, което пък доказва, че през ранновизантийския период града под днешен Сандански е бил епископско седалище с 5 базилики и главен културен, духовен и икономически център по долината на Средна Струма; базиликата е открита през 1960 г. и е частично проучена.

Същата също е включена в рамките на създадения Археологически парк – Сандански и се радва на отлична туристическа посещаемост, заедно с Археологическия музей – Сандански и Посетителския център на Археологическия парк – Сандански.

❖ **Раннохристиянски комплекс**

Архитектурно-строителен паметник на културата от античността с национално значение; включва базилика, стоа и антична улица от V-VI в., експонирани на открито; Открити са и великолепни подови мозайки, съхраняващи се във фонда на Археологическия музей, както и една мозайка е експонирана на открито (за която трябва в бъдеще да се потърси решение с поставяне на постоянно защитно покритие).

Забележителни археологически паметници в границите на античния град са също: базилика от /V-VI в./, от която са запазени, но не са експонирани, подови мозайки с площ 100 кв.м, т.нар. голяма кръгла антична сграда на обект ДСК-II, части от която запазени и социализирани в сутеренния етаж на изградена жилищна сграда, Римския гимназиум под сградата на ГУМ и други.

Извън границите на античния град ценен археологически обект е:

❖ **Гробницата-мавзолей**

Гробница-мавзолей на аристократ от римската епоха /II-IV в./ е един от малкото подобни паметници на римската гробищна архитектура в България; Уникалното културно-историческо наследство на Сандански и неговата висока научно-познавателна стойност са достатъчно основание да се потърси начин да се представи на широката публика

❖ **Гробниците на улица Горно Броди**

Отново уникални паметници на римската гробищна архитектура, отлично запазени и подходящи за социализация, както „ин ситу“, така и след изместване на подходящо за посещения място в рамките на разширяващия се Археологически парк – Сандански.

❖ **Археологически музей**

Основан през 1936 г., разположен над основите на базиликата на епископ Йоан, открита по-късно; един от 5-те археологически музея в България, специализиран в областта на античната археология; уникална колекция от римска надгробна мраморна пластика /I-III в./ -- най-голямата в България, рядко срещана в Европа и характерна само за този регион, събрана е в продължение на 80 години от всички селища на общината, като истински шедеври на античното изкуство са плочите на Юлий Максимум, на Асклепий и др.; колекцията от мраморни произведения на античното изкуство се допълва от различни посветителни оброчни плочки - на Артемида, Афродита, Зевс, Тюхе, местното божество Теос Саленос и др. и статуи-реплики на известни копия на Афродита и Тюхе -- гордост за всеки музей; колекция мозайки от раннохристиянския и уникален мозаечен гръцки надпис, сочещ че базиликата под сградата на музея е построена от епископ Йоан.

Археологически музей в град Сандански днес страда от недостатъчна площ в наличните помещения от ползвания сграден фонд – няма достатъчно пространство за да се представи богатата колекция в експозиционни площи и изложбени зали, липсват отговарящи на стандартите хранилища за експонатите в музейния фонд, както и донякъде административни помещения за персонала.

Неговата богата колекция включва повече от 12 хиляди музейни експонати.

Община Сандански притежава богато културно-историческо наследство, съхранявайки изключително ценни архитектурно-строителни паметници /култови, обществени и жилищни сгради, строителни съоръжения и др./ от античността, Средновековието и Възраждането. Сред запазените обекти най-добре застъпена е жилищната архитектура: антични градски жилища в Античния град на Сандански, ранносредновековни жилища и крепости и средновековни градски жилища в Мелник от времето на Втората Българска държава, цели комплекси и ансамбли от възрожденски жилищни сгради от типа мелнишка градска къща, родопска и огражденско-малешевска къща.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

И докато образците от античността и Средновековието са вече в руини и представляват интерес по-скоро като археологически обекти, то възрожденската архитектура, и особено тази в Мелник, е много добре запазена и има висока научно-познавателна стойност

Мелник е град-приказка с неповторимо очарование и романтика, съхранил в значителна степен старинната си архитектура от Средновековието и епохата на Българското Възраждане. Притежавайки уникални археологически и архитектурно-художествени забележителности, град Мелник е една от перлите в националната ни съкровищница и е обявен за град-музей като част от културно-исторически резерват с международно значение.

По време на управлението на Деспот Алекси Слав, губернатор на региона при царуването на Цар Калоян (1197-1207) град Мелник бележи своя най-голям възход - превръща се в цветущ град и непревземаема крепост. През този период градът се превръща в център на Мелнишкото художествено средище, известно не само с оригиналната си иконописна школа, но и с уникалната си сграфитокерамика.

През епохата на Българското Възраждане, Мелник бележи нов голям връх в своето развитие, като оставя трайно своите достижения в областта на архитектурата върху облика на съвременния град.

Днес той е един от най-значимите Средновековни и Възрожденски градове в България с над 200 изцяло запазени, частично или в руини паметници на културата.

През Възраждането градът придобива днешния си облик -- предприема се мащабно жилищно строителство, като средновековната градоустройствена структура се запазва, преустройват се по-стари църкви и параклиси /"Св.Николай Чудотворец"/, изгражда се часовникова кула /1701 г./ на Болярската къща /в руини/ и сградата на конака.

По-характерните възрожденски архитектурни ансамбли, запазени до днес са:

Ансамбълът на десния бряг на Мелнишка река - северозападно от центъра

Обхваща Римският мост, църквата "Св.Йоан Предтеча", Воденичаровата, Върчовата, Вангеловата, Лъоловата, Анговата и др.къщи.

Ансамбълът по двата бряга на Роженски дол до площада - западно от центъра

Обхваща къщите на Николаки Доктор, Гърчевата, Чавковата, Коцевата, Сивовата и Бейската /Пашовата/, както и църквата "Св. Св.Петър и Павел"

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Ансамбълът на десния бряг на Роженски дол след площада - североизток от центъра

Обхваща Спандониевата, Попташевата, Каменовата и др. къщи.

Ансамбълът на левия бряг на Златолистки дол - югоизточно от центъра

Обхваща църквата "Св.Николай Чудотворец", турската баня /в руини/, Кушковата, Керезиевата, Сандъкчиевата и др. къщи.

Ансамбълът на възвишението Разклона /Чатала/ - източно от центъра

Обхваща Болярската къща с часовниковата кула /в руини/, църквите "Св.Богородица" /в руини/ и "Св.Антоний" /в реставрация/, Янковата, Кехайовата, Менчевата, Кордопуловата и др. къщи.

Ансамбълът в подножието на Разклона - източно от центъра

Обхваща църквата „Св. Варвара” /в руини/, Куртевата, Филиповата и др. къщи

Между отделните ансамбли се открояват и единични възрожденски къщи - паметници на културата като Велевата, Делевата, Панайотовата и др., останки от ранновъзрожденски големи къщи от XVIII в. -- Марковата, Кременлиевата и др., руини от средновековни къщи, църкви и параклиси.

Свидетелства за богатата история на град Мелник могат да се видят в Музея за историята на град Мелник – филиал към археологическия музей град Сандански. Той притежава сграден фонд от 110 кв. м, включващи изложбени зали и административно помещение. Неговият фонд съдържа 5 144 музейни експоната.

За град Мелник в рамките на възможностите за обезпечаване на външно финансиране следва да започне процеса на реставрация и социализация на сгради и археологически обекти общинска и държавна собственост, както и на подобряване на базовата туристическа инфраструктура – традиционни улици с настилки (паваж и/или калдъръм), указателни табели, паркинги, обществени тоалетни, декоративно осветление и т.н.

Запазени възрожденски жилищни сгради, паметници на културата, има в селищата:

-  село Бельово - 46 къщи паметници на културата, типологично повлияни от родопската къща;
-  село Виногради - 5 къщи паметници на културата от типа огражденско-малешевска къща;

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- ✚ село Враня - 10 къщи паметници на културата от типа огражденско-малешевска къща;
- ✚ село Дебрене - 17 къщи паметници на културата от типа родопска къща с влияние на огражденско-малешевска къща;
- ✚ село Златолист - 11 къщи паметници на културата (Горната махала, архитектурен ансамбъл на стария площад) от типа родопска къща с изразено влияние на мелнишката къща);
- ✚ село Ласкарево - 5 къщи паметници на културата от типа огражденско-малешевска къща;
- ✚ село Любовище - 5 къщи паметници на културата от типа огражденско-малешевска къща с влияние на мелнишката къща (в комините);
- ✚ село Любовка - групов архитектурен паметник - съхранена възрожденската структура, която е под влиянието на родопската къща;
- ✚ село Малки Цалим - 10 къщи паметници на културата от типа родопска къща;
- ✚ село Рожен - 11 къщи паметници на културата от типа родопска къща;
- ✚ село Хърсово - 17 къщи паметници на културата от типа родопска къща с влияние на мелнишката къща.

В селата Бождово, Вихрен, Голем Цалим, Голешово, Горна Сушица, Долени, Кашина, Ковачево, Кръстилци, Кърланово и Сугарево почти напълно е запазена възрожденската селищна структура.

Жилищния фонд е стар и поради значителното обезлюдяване на селищата е зле поддържан. За съжаление, някои от тези къщи са почти или напълно разрушени и това културно-наследство постепенно се загубва.

Запазването на част от тези къщи и могло да се реализира при трансформирането им (след реставрация и модернизация) в места за настаняване в традиционен за региона бит и стил.

Община Сандански се е оформила и като религиозно и духовно средище в Благоевградска област. На нейна територия се намират повече от една трета от храмовете в областта. Тридесет населени места притежават забележителен и преобладаващо добре поддържан ресурс – повече от 30 църкви паметници на културата, два манастира паметници на културата – единия от които Роженския манастир - най-голямата обител в

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

пиринския край и един от няколкото средновековни български манастири, запазени сравнително непокътнати и до днес.

Санданска духовна околия заема важно място в църковната ни история, настояще и бъдеще.

Община Сандански ще продължи да подкрепя духовния живот и средищата на духовното. Бе подобрена техническата инфраструктура за посещения в района на Роженския манастир, както и се подобри инфраструктурата в района на Манастир „Св. Св. Козма и Дамян“ в град Сандански реализираща се с изграждането на Северната дъга на околоръстния път.

Основните видове туризъм които се развиват са: природният, културният, като според целта си се разделят на подотрасли:

-  рекреационен туризъм;
-  културен туризъм;
-  еко туризъм;
-  лечебен (балнеоложки и климатолечебен) туризъм;
-  бизнес туризъм (тук влизат още и конгресния и експозиционния);
-  познавателен туризъм;

Община Сандански продължава да привлича най-силно туристи заради балнеолечение и спа. Според извършено социологическо изследване предпочитани са климатолечебният, културният и еко туризъм според направено. Отново според направеното проучване активно посещавани са разнообразни природни, исторически, културни забележителности. Интервюираните туристи в общината изразяват по-подчертан интерес към обектите: Роженски манастир, Кордопулова къща, гр. Мелник. Мнозинството от туристите в общината (78%) се възползват от възможността да посетят обекти извън нея, на територията на община Петрич: местността Рупите и Самуилова крепост, както и част от Гърция – град Серес и град Солун. Туризма на територията на община Сандански не е сезонен, въпреки, че се наблюдава повече посещаемост през сезони: пролет и есен. Като основна цел на посещение от туристите на община Сандански е поради балнеолечение и спа, следван от еко туризъм, винен, културен и климатолечебен. Туристите които посещават тази територия, биха препоръчали дестинацията заради природата, климата, балнеологията и спа, историческите места и местната кухня. Основните канали по които

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

са добили информация за дестинацията са интернет портали насочени към туризъм и Туристически информационен център Сандански, уеб сайта: www.visitsandanski.eu

В община Сандански е създадено и действащо сдружение с нестопанска цел като дейността на НПО – то е подпомагане и развитие на туризма „Сдружение на хотелиерите, ресторантьорите, туроператорите – Сандански“. Сдружението работи съвместно с местната власт, като също е било партньор по проекти в областта на туризма.

В община Сандански функционира и консултативен съвет по туризъм съгласно Закона за туризма, като членове са освен служители от общинска администрация Сандански, а и представители на местния туристически бизнес и председател на „Сдружение на хотелиерите, ресторантьорите, туроператорите – Сандански“.

По проект „Развитие за устойчив туризъм“ община Сандански съвместно, чрез подписано споразумение за партньорство с общините Петрич, Струмяни, Сдружението на хотелиерите, ресторантьорите, туроператорите Сандански и Българския съюз по балнеология и спа туризъм създадоха туристическа дестинация Сандански - Петрич - Струмяни. По проекта се изработи лого на туристическата дестинация, множество рекламни материали, като: брошури, карти, интерактивна карта, рекламен филм, филм със субтитри на 9 езика, флаери, тефтери, фланелки, календари, чадъри и т.н. като самите те бяха предвидени за разпространение по 10 международни туристически изложения, 2 информационни журналистически и туроператорски тура, както и в 2 форума.

Община Сандански участва ежегодно на международно туристическо изложение „Ваканция и Спа Експо“, като е имала участие и на следните международни туристически изложения:

- **Международно туристическо изложение МІТТ Москва, Русия;**
- **Международно туристическо изложение ІТВ Берлин, Германия;**
- **Международно туристическо изложение ТТR (Romexpo) Букурещ, Румъния;**
- **Международно туристическо изложение ІFT Белград, Сърбия;**
- **Международно туристическо изложение Philoxenia, Солун, Гърция;**
- **Международно туристическо изложение ЕМІТТ, Истанбул, Турция;**
- **Международно туристическо изложение Травел Маркет, Скопие, Северна Македония;**

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- **Международно туристическо изложение – WTM, Лондон, Великобритания;**
- **Международно туристическо изложение – IMTM, Тел Авив, Израел;**

Материалната база на територията на община Сандански в легла е равна на 3187 броя и е разпределена както следва:

- ❖ Хотели – 1503 броя;
- ❖ Семейни хотели – 891 броя;
- ❖ Мотели – 110 броя;
- ❖ Бунгала – 22 броя;
- ❖ Къщи за гости – 238 броя;
- ❖ Почивни станции – 130 броя;
- ❖ Стаи за гости – 293 броя;

В град Сандански е изграден и функционира от 2010 г. Туристически информационен център, който е в услуга на гостите на града и местните жители, предоставяйки информация по отношение на туризма в общината. По информация, предоставена от Туристическия информационен център могат да се обобщят следните по – важни моменти, свързани с туристическите посещения:

Какво търсят туристите?

- Карта на Сандански и общината със забележителностите;
- Други карти (Пирин, България, Гърция, Северна Македония и др.);
- Забележителности в Сандански и региона;
- Рекламни и информационни материали за Сандански, Мелник, Арх. музей, Пирин, Рупите, Рилски манастир, България и др.;
- Настаняване;
- Каталог с хотели, ресторанти, магазини и търговски центрове;
- Интересни занимания в града и околностите (голяма роля играят изготвените каталози – „Екстреман микс от приключения” и „Изкуство, обичаи и занаяти в Санданско”);
- Развлечения, нощен живот;
- Добър ресторант, най-често с традиционна кухня и жива музика;

- Екскурзии, най-често – едномесечни (до Мелник, Рожен, Златолист, Рупите, Самуилова крепост, Рилски манастир, Банско, София, Гърция, Северна Македония и др.);
- Разписание на транспортните линии;
- Самолетни и автобусни билети до чужбина;
- Басейн с минерална вода, СПА и балнео центрове;
- Информация за културния календар на града, събития и фестивали;
- Информация и координати на туристически агенции, агенции за недвижими имоти, банки, застрахователни дружества, интернет клубове, санаториума, поща, обменни бюра, книжарници, галерии, банкомати и др.;

ТИЦ – Сандански често се посещава от местни хора, работещи или учещи в чужбина, които търсят рекламни материали за представяне на града извън границите на страната. Също така от местните власти, училища и фирми, които презентират Сандански по други райони на България и чужбина. Те представляват потенциален начин за безплатна реклама при наличието на качествени материали, които да им бъдат предоставени. Като цяло може да се отбележи положителното отношение на посетителите от съществуването на ТИЦ – Сандански.

2.4. Демографска ситуация и човешки ресурси

НАСЕЛЕНИЕ И ДЕМОГРАФСКИ ТЕНДЕНЦИИ

Демографска характеристика на община Сандански

Към края на 2022 г. населението в община Сандански наброява 35 266 души. Градското население е 24 009 жители (в град Сандански – 23 848 жители и в град Мелник – 161). Селското население на 52-те села в община Сандански е 11 257 жители. По брой на населението община Сандански заема 34 място от всички 265 общини. През изминалите седем години, в периода 2016 – 2022, населението на общината е намаляло с 3 343 жители, от които 1 478 са от градското население и 1 865 са от селата. Процентното съотношение към края на 2022 г. градско / селско е 68 : 32 , като преди седем години е било е 65:35. Това показва намаляване на относителния дял на селското население с 3 % пункта.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Процентът на градското население в община Сандански е малко по-нисък от средния за страната 74 : 26, но е по-висок спрямо този на област Благоевград 60 : 40.

При съпоставка със средния процент за плановия ни район (Югозападния планов район) се вижда значителна разлика 84 : 16, но това се дължи на обстоятелството, че столицата попада в него.

Демографски процеси в община Сандански

Демографските процеси в община Сандански обхващат пет етапа с различни характеристики. През първия етап е от началото на 20-ти век до 1992 година, когато се наблюдава постоянен ръст на населението. През втория етап периода 1992 – 1996 г. се наблюдава задържане на населението, като към края на периода се забелязват първите признаци за намаляване на населението, започвайки с първите регистрирания на лек спад. Третият период обхваща годините от 1997 до 2010 г. Спадът на населението е относително константен, като само в най-силните години в икономически план в страната 2006 – 2008 спадът е почти минимален. След 2009 негативният тренд от годините преди 2006 отново се завръща (до нива – 200 жителя годишно). Четвъртият период обхваща годините от 2011 до 2020. Спадът на населението на територията на общината ежегодно е двойно по-висок спрямо спадът в предходния период (средногодишно до нива от около 400 жителя). Петия период обхваща годините след 2021 г. В този период спадът на населението започва да се ускорява допълнително, като започва да обхваща все повече и градското население. За 2021 г. спадът на населението е 558 души, от които 250 градски жители и 308 жители в селата, а за 2022 този спад е 1 069 жители от които 682 градски жители и 396 жители в селата.

Тези тенденции следва да подлежат на допълнителен анализ и проследяване, за да се установи дали това е трайна тенденция или е по-скоро пряко свързано с проявленията на епидемията от Ковид-19.

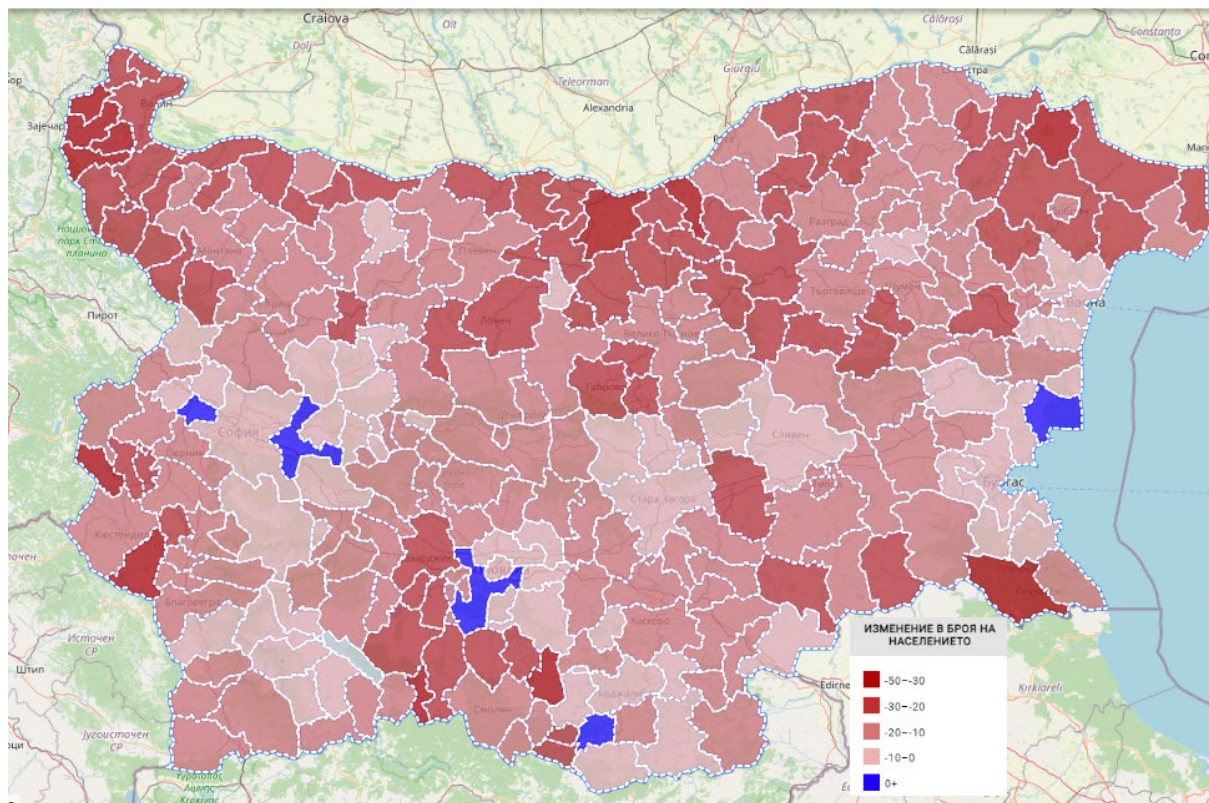
В средносрочен план до 2027 не се очаква да настъпи промяна в протичащите демографски процеси на територията на община Сандански, тъй като на национално ниво не се провежда дългосрочна национална политика за противодействие на застаряване на населението и продължаващите емиграционни процеси. Очакваме да продължи да бъде

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

регистрирано намаление на населението, като темповете след 2023 г. трябва да се нормализират.

В настоящия момент средната гъстота на населението на територията на община Сандански е 35,3 жители на квадратен километър. Това е значително по малко от средните стойности за страната – 58,1, за Югозападния планов район - 102,5 и за област Благоевград – 44,7. В сравнение със съседните общини по-висока е гъстотата в община Гоце Делчев – 87,9 жители на кв. км., в община Петрич – 72,2, но доста по-ниска в общините Кресна (12,7 ж/км²), Струмяни (12,6 ж/км²) и Хаджидимово (26,1 ж/км²).

Динамика на населението между 2011 и 2021 г.



На националната карта, съгласно протичащите демографски показатели за динамика на населението, община Сандански се определя като община с умерен към среден темп на обезлюдяване, като до 2014 г. по показатели бе в по-благоприятната категория община със слабо към умерено обезлюдяване.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.

**ИЗМЕНЕНИЕ В НАСЕЛЕНИЕТО В ОБЩИНА САНДАНСКИ В
ПЕРИОДА 2011 - 2022**

Области	Общини	Общо			В градовете			В селата		
		всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
2011	Сандански	40220	19716	20504	26422	12844	13578	13798	6872	6926
2012	Сандански	39922	19589	20333	26294	12808	13486	13628	6781	6847
2013	Сандански	39509	19351	20158	26066	12672	13394	13443	6679	6764
2014	Сандански	39099	19059	20040	25885	12509	13376	13214	6550	6664
2015	Сандански	38609	18777	19832	25487	12279	13208	13122	6498	6624
2016	Сандански	38153	18528	19625	25253	12132	13121	12900	6396	6504
2017	Сандански	37763	18287	19476	25157	12040	13117	12588	6247	6359
2018	Сандански	37400	18074	19326	25091	11963	13128	12309	6111	6198
2019	Сандански	37074	17866	19208	24899	11802	13097	12175	6064	6111
2020	Сандански	36893	17747	19146	24932	11804	13128	11961	5943	6018
2021	Сандански	36335	17457	18878	24682	11673	13009	11653	5784	5869
2022	Сандански	35266	16909	18357	24009	11376	12633	11257	5533	5724
2023	Сандански									

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

В периода 2011 - 2015 година броя на новородените намалява варира в диапазона 341 – 387 живородени деца. В периода 2016 техният брой започва да спада от 306 до 255 живородени деца през 2022 г. По отношение на смъртността, същата е относително константна в периода 2011 – 2019 г, със среден брой на починалите между 503 и 561 лица. В периода 2020 – 2022 се забелязва известен ръст на смъртността, като починалите през 2020 са 656 лица, през 2021 са 809 лица, а през 2022 започва да спада и е 597 лица. Сравнявайки данните за раждаемост и смъртност в община Сандански се наблюдава следната разлика: за периода 2011 – 2015 е относително константна (около -160 жителя на година) , за периода 2016 – 2019 нараства до около -250 жителя, за да нарасне в периода 2020 – 2020 до над -350 жителя на година.

ЕСТЕСТВЕНО ДВИЖЕНИЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО В ОБЩИНА САНДАНСКИ В ПЕРИОДА 2011 - 2022

	Община Сандански	Живородени			Умрели			Естествен прираст		
		всичко	момчета	момичета	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
2011	Сандански	387	183	204	561	309	252	-174	-126	-48
2012	Сандански	386	194	192	517	282	235	-131	-88	-43
2013	Сандански	341	176	165	503	275	228	-162	-99	-63
2014	Сандански	363	178	185	523	315	208	-160	-137	-23
2015	Сандански	372	202	170	534	294	240	-162	-92	-70
2016	Сандански	306	151	155	533	295	238	-227	-144	-83
2017	Сандански	306	163	143	547	305	242	-241	-142	-99
2018	Сандански	284	150	134	561	304	257	-277	-154	-123
2019	Сандански	295	144	151	530	277	253	-235	-133	-102
2020	Сандански	312	170	142	656	355	301	-344	-185	-159
2021	Сандански	286	148	138	809	457	352	-523	-309	-214
2022	Сандански	255	130	125	597	338	259	-342	-208	-134
2023	Сандански									

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Неблагоприятната трайна тенденция на намаляване на равнищата на раждаемост и увеличаване на смъртността води до спад на естествения принос на населението. От общото население делът на жените е по-голям от този на мъжете. Мъже - 48 % , жени - 52 % . Тези дялове се запазват с разлика от един процент, както в градското, така и в селското население. По-големия брой на жените до голяма степен е резултат на намалялата раждаемост и стареенето на населението, при което изпъква влиянието на свръх смъртността сред мъжете и по-високата средна продължителност на живота при жените.

НАСЕЛЕНИЕ ПОД, ВЪВ И НАД ТРУДОСПОБНА ВЪЗРАСТ В ОБЩИНА САНДАНСКИ В ПЕРИОДА 2011 - 2022							
	Община Сандански		Общо		В т.ч. в градовете		
	Възрастови категории	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
		Total	Male	Female	Total	Male	Female
2011	Сандански	40220	19716	20504	26422	12844	13578
	Под трудоспособна възраст	5757	2950	2807	4039	2080	1959
	В трудоспособна възраст	25213	13230	11983	17536	8945	8591
	Над трудоспособна възраст	9250	3536	5714	4847	1819	3028
2012	Сандански	39922	19589	20333	26294	12808	13486
	Под трудоспособна възраст	5744	2935	2809	4035	2065	1970
	В трудоспособна	24993	13140	11853	17384	8909	8475

**План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.**

	възраст						
	Над трудоспособна възраст	9185	3514	5671	4875	1834	3041
2013	Сандански	39509	19351	20158	26066	12672	13394
	Под трудоспособна възраст	5707	2901	2806	4013	2042	1971
	В трудоспособна възраст	24669	12952	11717	17164	8791	8373
	Над трудоспособна възраст	9133	3498	5635	4889	1839	3050
2014	Сандански	39099	19059	20040	25885	12509	13376
	Под трудоспособна възраст	5700	2886	2814	4045	2046	1999
	В трудоспособна възраст	24129	12632	11497	16777	8550	8227
	Над трудоспособна възраст	9270	3541	5729	5063	1913	3150
2015	Сандански	38609	18777	19832	25487	12279	13208
	Под трудоспособна възраст	5656	2862	2794	4042	2042	2000
	В трудоспособна възраст	23644	12369	11275	16271	8283	7988
	Над трудоспособна възраст	9309	3546	5763	5174	1954	3220
2016	Сандански	38153	18528	19625	25253	12132	13121

**План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.**

	Под трудоспособна възраст	5601	2837	2764	4015	2026	1989
	В трудоспособна възраст	23179	12132	11047	15942	8121	7821
	Над трудоспособна възраст	9373	3559	5814	5296	1985	3311
2017	Сандански	37763	18287	19476	25157	12040	13117
	Под трудоспособна възраст	5625	2881	2744	4091	2090	2001
	В трудоспособна възраст	22688	11810	10878	15634	7911	7723
	Над трудоспособна възраст	9450	3596	5854	5432	2039	3393

2018	Сандански	37400	18074	19326	25091	11963	13128
	Под трудоспособна възраст	5628	2880	2748	4164	2119	2045
	В трудоспособна възраст	22315	11614	10701	15406	7787	7619
	Над трудоспособна възраст	9457	3580	5877	5521	2057	3464

2019	Сандански	37074	17866	19208	24899	11802	13097
	Под трудоспособна възраст	5684	2918	2766	4232	2168	2064
	В трудоспособна възраст	21884	11335	10549	15064	7544	7520

**План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.**

	Над трудоспособна възраст	9506	3613	5893	5603	2090	3513
--	------------------------------	------	------	------	------	------	------

2020	Сандански	36893	17747	19146	24932	11804	13128
	Под трудоспособна възраст	5676	2914	2762	4273	2190	2083
	В трудоспособна възраст	21679	11186	10493	14978	7486	7492
	Над трудоспособна възраст	9538	3647	5891	5681	2128	3553

2021	Сандански	36335	17457	18878	24682	11673	13009
	Под трудоспособна възраст	5654	2922	2732	4265	2191	2074
	В трудоспособна възраст	21261	10978	10283	14717	7369	7348
	Над трудоспособна възраст	9420	3557	5863	5700	2113	3587

2022	Сандански	35266	16909	18357	24009	11376	12633
	Под трудоспособна възраст	5288	2733	2555	3878	1984	1894
	В трудоспособна възраст	20370	10602	9768	14183	7205	6978
	Над трудоспособна възраст	9608	3574	6034	5948	2187	3761

В периода за последните шест години в периода 2017 – 2022, се визуализират следните данни: Населението в трудоспособна възраст е намаляло с 2 318 лица,

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

населението в под трудоспособна възраст е намаляло с 337 лица, а населението в над трудоспособна възраст се е увеличило с 158 лица. Намалението на населението в трудоспособна възраст за частта от градско население е 1 451 лица, а за частта от селското население 867 лица. Лицата в под трудоспособна възраст за частта от градско население намаляват с 213 лица, а за частта от селското население намаляват с 124 лица. Увеличават се лицата от населението в над трудоспособна възраст за частта от градско население е 516 лица, а в частта от селското население намаляват с 358 лица.

Относителните дялове между градско и селско население, към края на 2022 г. са както следва:

Община Сандански	Градско	Селско
	24 009 лица	11 257 лица
Под трудоспособна възраст	16, 2% (3 878 лица)	12,5 % (1 410 лица)
В трудоспособна възраст	59,1% (14 183 лица)	55,0% (6 187 лица)
Над трудоспособна възраст	24,7% (5 948 лица)	32,5% (3 660 лица)

Съотношението на лицата в под трудоспособна и трудоспособна възраст в градската територия (Сандански и Мелник) и селската територия (52 села) на община Сандански е приблизително еднакво – малко повече от две трети от всяка група живее в градовете. Намаляването на относителния брой на хората в над трудоспособна възраст в групата на населението живеещо в селата, води до известен спад на тази група от над 40% преди 7 години до 32,5% през 2022 г. Това преди всичко се дължи до обезлюдяването на планинските и полупланински отдалечени села в периферията на общината, в комбинация с демографски много по-добре стоящите села в близост до административния център (като например село Поленица, което увеличава своето население).

Вътрешно разпределение на градското население

**План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.**

Община Сандански	Градско 24 009 лица	Относителен дял
Под трудоспособна възраст	3 878 лица	16,2 %
В трудоспособна възраст	14 183 лица	59,1%
Над трудоспособна възраст	5 948 лица	24,7%

Вътрешно разпределение на селското население

Община Сандански	Селско 11 257 лица	Относителен дял
Под трудоспособна възраст	1 410 лица	12,5 %
В трудоспособна възраст	6 187 лица	55,0 %
Над трудоспособна възраст	3 660 лица	32,5 %

**МЕХАНИЧНО ДВИЖЕНИЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО В ОБЩИНА
САНДАНСКИ**

В ПЕРИОДА 2010 - 2022

	Община	Заселени			Изселени			Механичен прираст		
		всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
2010	Сандански	575	265	310	867	373	494	-292	-108	-184
2011	Сандански	423	213	210	531	249	282	-108	-36	-72
2012	Сандански	430	250	180	597	289	308	-167	-39	-128
2013	Сандански	368	160	208	619	299	320	-251	-139	-112
2014	Сандански	405	190	215	655	345	310	-250	-155	-95
2015	Сандански	615	296	319	943	486	457	-328	-190	-138
2016	Сандански	511	235	276	740	340	400	-229	-105	-124

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

2017	Сандански	718	309	409	867	408	459	-149	-99	-50
2018	Сандански	778	327	451	864	386	478	-86	-59	-27
2019	Сандански	962	438	524	1053	513	540	-91	-75	-16
2020	Сандански	839	367	472	676	301	375	163	66	97
2021	Сандански	787	375	412	822	356	466	-35	19	-54
2022	Сандански	645	306	339	560	268	292	85	38	47

След 2008 г. механичното движение е само в негативен тренд за община Сандански, с изключение на 2020 г. поради затварянето на границите поради епидемията от Ковид-19 и през 2022 г. – данните за която подлежат на допълнителен анализ



Обособяване на групи населени места според демографските им параметри:

Населени места с много благоприятна демографска структура на населението (лицата на възраст до 19 г., са повече от лицата над 65 години):

4 броя

село Поленица 1 267 жители
село Склавe 1 302 жители
село Дамяница 1 032 жители
село Вълково 400 жители

Населени места със благоприятна демографска структура на населението

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

(лицата на възраст до 19 г., са по-малко от лицата над 65 години, но като цяло е наличен добър демографски потенциал)

8 броя

град Сандански	23 848 жители
село Ново Делчево	1 036 жители
село Лиляново	174 жители
село Стожа	110 жители
село Лешница	698 жители
село Струма	522 жители
село Джигурово	560 жители
село Лебница	412 жители

Населени места със задоволителна демографска структура, но с рисков тренд на населението (характерни с относително висок дял на лицата в трудоспособна възраст и запазен дял на лицата до възраст до 19 г.)

6 броя

град Мелник	161 жители
село Зорница	79 жители
село Рожен	10 жители
село Катунци	990 жители
село Враня	95 жители
село Левуново	636 жители
село Плоски	524 жители

Населени места с влошаваща се демографска структура на населението, но разполагащи с демографски потенциал (населението в под трудоспособна и трудоспособна възраст е по-голямо или близко до населението над 65 години)

9 броя

село Петрово	364 жители
село Яново	90 жители

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.

село Калиманци	151 жители
село Ласкарево	176 жители
село Любовка	56 жители
село Спатово	91 жители
село Хотово	80 жители
село Хърсово	158 жители
село Ново Ходжово	48 жители

Населени места с вече влошена демографска структура на населението, в които обаче, има наличен ограничен брой лица в под трудоспособна възраст до 19 г.

7 броя

село Пирин	133 жители	3 деца
село Враня	95 жители	7 деца
село Лозеница	57 жители	9 деца
село Виногради	52 жители	1 дете
село Кърланово	27 жители	3 деца
село Горно Спанчево	66 жители	8 деца
село Ковачево	24 жители	3 деца

Населени места с изключително влошена демографска структура на населението,

В тези населени места няма нито едно лице в под трудоспособна възраст до 19 г. и с много малък брой лица в трудоспособна възраст

8 броя

село Дебрене	41
село Ладарево	33
село Черешница	27
село Горна Сушица	22
село Голешово	20
село Златолист	15
село Любовище	13
село Сугарево	13

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Населени места със затихващи функции, трансформиращи се по естествен път във вилни зони (много малки села с население между 4 и 11 жителя)

5 броя

село Пиперица	11
село Кръстилци	10
село Малки Цалим	7
село Лехово	6
село Бождово	4

Населени места със бързо затихващи функции, трансформиращи се по естествен път във вилни зони (население само от лица в над трудоспособна възраст над 65 години)

4 броя

село Голем Цалим	11
село Кашина	7
село Долени	2
село Белевехчево	1

Вече затихнали населени места, без постоянно население – на практика вилни зони

3 броя

село Храсна	0
село Бельово	0
село Вихрен	0

Обобщена оценка на демографската ситуация:

Влошаването на демографските показатели на община Сандански продължава през целия предходен планов период 2014 – 2020, както и през първите две години на плановия период 2021 – 2027. За съжаление националната и регионална политика си поставят за основни цели противодействието на негативните демографски процеси и на задълбочаващите се регионални различия на почти всички нива. По този начин се откроява неправилно водената регионална политика в Република България. Без съмнение това намира отражение повсеместно на местно ниво, в това число и в община Сандански.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Изминалата 2022 г. е най-лошата за община Сандански в демографски аспект, откакто е създадена като община. По-лоша и от военните години на двете световни войни, в които като противовес на загубите, населението се увеличавало в резултат на приемането на бежанци от Беломорието. Населението на общината намалява за тази календарна година с 1 069 жителя. Тази тенденция следва в периода на изпълнение на плана за интегрирано развитие на община Сандански, да бъде наблюдавана внимателно, за да се установи дали не се дължи на единично специфично годишно проявление или ще се запази като постоянно такова. Основните причини за негативните тенденции на местно ниво се коренят освен в негативния естествен прираст и на процесите на миграция. Лица в трудоспособна възраст и фертилна такава, напускат общината и региона в търсене на по-добра професионална реализация и по-високи доходи – най-вече в столицата София, както и в чужбина (основно страните от ЕС). Изоставането на област Благоевград по отношение на трудовите доходи – размер на средната работна заплата са една от причините за трудността пред ограничаване на миграционните процеди. Областите Благоевград, Кюстендил и Видин са на дъното на тази класация вече няколко години по-ред и това оказва своето влияние.

Възможностите на община Сандански като се приложи инструментариум за противодействие на тази неблагоприятна тенденция са ограничени. Общината като цяло извън секторите туризъм, строителство, търговия и услуги, не успя в голяма степен, за разлика от други общини в областта, да привличане външни инвестиции (национални и международни) за модернизиране на съществуващи и разкриване на нови производствени мощности за продукти с висока добавена стойност. Липсата на повече такива производства, оказва негативно влияние върху възможностите за получаване на по-високи нетни доходи на трудещите се в общинската територия. Тук влияние оказва и изоставането по отношение условията за правене на бизнес (базисна техническа инфраструктура в промишлени и индустриални зони, промотиране на местния бизнес, подкрепа за разрешаване на административни трудности и др.). В много по-малка степен влияние оказват качеството на живот, на образование, на здравеопазване, за спорт и т.н., тъй като към момента в тези сфери община Сандански не е толкова далеч от големите общини и градове в страната ни, като например по-отношение на достъп до образование в някои случаи ги изпреварва. Разбира се този негативен тренд следва да бъде ограничен

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

или преборен в по-дългосрочен план. В настоящия планов период ще продължи процеса на поетапно подобряване във всички области на общественно-икономическия живот. Въпреки това, общината с оглед на ограничените ресурси, следва да направи няколко избора и да приоритизира своите усилия, така че да се успее още в програмен период 2021-2027 г. да се постигне и отчете напредък. Следва отново да се има предвид, както в предходния планов период, че ако до 2027 г. демографските показатели в община Сандански запазят тази си негативна посока, каквото и друго да бъде направено в изпълнение на общинските стратегически цели, съвкупният резултат от стратегическото планиране на местно ниво отново ще трябва да бъде оценено като неуспех.

Оценка на населените места в демографски план

Броят на населените места с много-благоприятна демографска структура, през изминалите осем години, намаля до четири – село Поленица, село Склавце, село Дамяница и село Вълково. Съвкупното им население наброява 4 001 жители. В тези населени места населението до 19 години, е повече от население над 65 години. Всички тези села са разположени в непосредствена близост до административния център Сандански. Броят на населените места с благоприятна демографска структура е 8, като тук попадат град Сандански и седем села: село Ново Делчево, село Лиляново, село Стожа, село Лешница, село Струма, село Джигурово и село Лебница. Населението на тези населени места наброява 27 360 жители. Посочените по-горе дванадесет населени места формират демографското и административно-икономическо ядро на община Сандански с население 31 361 жители, което представлява 88% от населението на общината.

Третата група населени места са такива със задоволителна демографска структура, но с рисков тренд на населението. Тук са вторичните вътрешно териториални центрове – град Мелник и село Катунци, както и съставните им села Зорница и Рожен (за Мелник) и село Враня (за Катунци). В тази група попадат и селата Левуново и Плоски, които са спадат към основното ядро на общината обусловено от общинския център. Село Левуново с близостта си до град Сандански и до АМ Струма, разполага с по-голям потенциал от реализирания към момента. При избор на реализация на комплекс от интегрирани мерки, то може да се подобри и да попадне в групата на населените места с благоприятна демографска структура. Съвкупното население на третата група населени места с

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

задоволителна демографска структура е 2 495 жители, което представлява 7% от населението на общината.

Четвъртата група са населени места с влошаваща се демографска структура на населението, но разполагащи все още с демографски потенциал (населението в под трудоспособна и трудоспособна възраст е по-голямо или близко до населението над 65 години). В нея влизат 9 населени места - село Петрово , село Яново, село Калиманци, село Ново Ходжово (гравитиращи към вторичното ядро с център село Катунци), и селата Ласкарево, Любовка, Спатово, Хотово, Хърсово (периферно относими към основното ядро с център Сандански. Селата от четвъртата група са разположени по протежение или в непосредствена близост до основните пътни артерии (републикански и общински пътища) и разполагат с добра транспортна свързаност. В средносрочен план, въпреки влошаващата се демографска структура, те ще запазят своето сходно място и значение за общинската територия. Съвкупното население на тези група населени места е 1 214 жители или 3% от населението на общината. В тази група следва да се отбележи малкото село Любовка, което успя през последните години да привлече население в трудоспособна и трудоспособна възраст, и да подобри своята демографска структура в някаква степен. Това дава основание, че негативните трендове понякога могат да бъдат ограничени и за определен период и преодолены. Процесът следва да бъде проследен и анализиран допълнително.

Петата група населени места са вече с влошена демографска структура на населението, но в тях има наличен ограничен брой лица в под трудоспособна възраст до 19 г. В средносрочен план някои от тях до 2027 г. ще се спуснат в по-долната група населени места, а други ще направят това в по-дългосрочен план. Тази група е формирана от седем населени места – село Пирин, село Враня, село Горно Спанчево, село Ковачево (гравитиращи към вторичното ядро с център село Катунци) и селата Лозеница, Виногради и Кърланово (гравитиращи към вторичното ядро с център град Мелник. Съвкупното население на тази група населени места е 454 жители, като в този брой има 34 лица на възраст до 19 г. Макар и трудно, при добро стечение на обстоятелствата и подбрани мерки за въздействие, някои от тези населени места биха имали шанс за промяна (по примера на село Любовка).

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Следващите няколко групи населени места са формирани от 22 села, с население от 0 жители до 41 жителя. Общото за всички тях е, че са много малки и малки населени места, като в тях не живее нито едно лице на възраст до 19 години, а също така и лицата в трудоспособна възраст са изключително малко или няма такива. Шестата група населени места са с изключително влошена демографска структура на населението. В тези населени места няма нито едно лице в под трудоспособна възраст до 19 г. и е с много малък брой лица в трудоспособна възраст. Тази група обхваща село Дебрене, село Ладарево, село Черешница, село Горна Сушица село Голешово, село Златолист, село Любовище, село Сугарево. Общото население на тези осем села е 184 жители.

Тук особено внимание може да се обърне на селата Дебрене и Ладарево, тъй като със своята относителна близост до град Сандански, биха могли да привлекат ново население. Село Златолист, също като туристическа дестинация, с осигурен вече добър пътен достъп и при решаване на проблема с осигуряване на питейна вода, би могло да привлече нови жители.

Следващата седма група обхваща населени места със затихващи функции, започнали трансформацията по естествен път във вилни зони. Това са пет много малки села с население между 4 и 11 жителя - село Пиперица, село Кръстилци, село Малки Цалим село Лехово и село Бождово. Тяхното население е 38 жители, от които 12 в трудоспособна възраст. Периферното им разположение вече е предопределил процеса на трансформирането им във вилни зони. Сред тях няма село в което да не се поддържат част от къщите, и да има риск да бъде заличено в бъдеще от списъка с населените места.

Осмата група населени места са такива с бързо затихващи функции, трансформиращи се по естествен път във вилни зони. В нея влизат четири много малки села с население от 21 жители, като те са всички лица в над трудоспособна възраст над 65 години). Това са село Голем Цалим, село Кашина, село Долени и село Белевехчево. Интересен факт в тази група е наличието на село Белевехчево, което е много близко разположено до град Сандански. Това много малко село, поради неразвита си инфраструктура и благоустройство, през последните 30 години има много малко постоянно население и няма да има шанс да се запази като типично село.

Последната девета група населени места са вече затихнали населени места, без постоянно население – на практика вилни зони. Това са селата Храсна, Бельово и Вихрен.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Планинското и полупланинско разположение и затруднения достъп са предопределили още в миналото тяхната съдба.

Райони в община Сандански с вътрешно общински различия

Подобно разделяне е оправдано и от административно-историческа гледна точка. До средата на 80-те години на територията на днешна община Сандански са съществували като самостоятелни общини още – община Катунци (обхващала 15 села) и община Мелник (обхващала 1 град и 9 села). Т.е. изхождайки от това ние можем да ги анализираме по отделно, за да се добие по ясна картина за вътрешно-общинските различия.

ЗАЕТОСТ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ В ОБЩИНА САНДАНСКИ



**План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.**

В таблицата по-долу е показана динамиката на заетостта в отделните отрасли за периода
2014 – 2019 г.

ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ (А 21)	НАЕТИ ЛИЦА 2014 Г.	НАЕТИ ЛИЦА 2015 Г.	НАЕТИ ЛИЦА 2016 Г.	НАЕТИ ЛИЦА 2017 Г.	НАЕТИ ЛИЦА 2018 Г.	НАЕТИ ЛИЦА 2019 Г.
	(среден годишен брой)	(среден годишен брой)	(среден годишен брой)	(среден годишен брой)	(среден годишен брой)	(среден годишен брой)
ОБЩО	10507	10216	10211	10015	9968	10198
СЕЛСКО, ГОРСКО И РИБНО СТОПАНСТВО	289	261	301	321	334	370
ДОБИВНА ПРОМИШЛЕНОСТ	13	22	20	3	1	12
ПРЕРАБОТВАЩА ПРОМИШЛЕНОСТ	4500	4422	4304	3823	3716	3544
ПРОИЗВОДСТВО И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА И ТОПЛИННА ЕНЕРГИЯ И НА ГАЗООБРАЗНИ ГОРИВА	44	39	30	36	38	40
ДОСТАВЯНЕ НА ВОДИ; КАНАЛИЗАЦИОННИ УСЛУГИ, УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ	139	137	144	159	157	147
СТРОИТЕЛСТВО	495	449	444	439	417	445
ТЪРГОВИЯ; РЕМОНТ НА АВТОМОБИЛИ И МОТОЦИКЛЕТИ	1314	1289	1309	1247	1250	1246
ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ	883	875	827	882	901	1005

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община
Сандански 2023 – 2030 г.

ХОТЕЛИЕРСТВО И РЕСТОРАНТЪОРСТВО	524	547	600	634	657	694
СЪЗДАВАНЕ И РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯ И ТВОРЧЕСКИ ПРОДУКТИ; ДАЛЕКОСЪОБЩЕНИЯ	63	55	52	44	45	64
ФИНАНСОВИ И ЗАСТРАХОВАТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ	22	10	26	32	11	31
ОПЕРАЦИИ С НЕДВИЖИМИ ИМОТИ	64	60	59	85	89	111
ПРОФЕСИОНАЛНИ ДЕЙНОСТИ И НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ	139	140	141	147	150	156
АДМИНИСТРАТИВНИ И СПОМАГАТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ	219	162	179	227	212	280
ДЪРЖАВНО УПРАВЛЕНИЕ	218	214	210	223	222	233
ОБРАЗОВАНИЕ	752	761	755	746	759	762
ХУМАННО ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ И СОЦИАЛНА РАБОТА	608	567	603	743	782	826
КУЛТУРА, СПОРТ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ	85	84	83	100	101	98
ДРУГИ ДЕЙНОСТИ	136	122	124	124	126	134

Секторът, който предоставя най-голяма трудова заетост в община Сандански е преработващата промишленост. В нея се трудят около 3500 човека, или 35% от всички заети. За период от шест години, броя на заетите в нея намалява, с около 1 000 човека, най-вече поради намаляване на активните предприятия в сектор на текстилната

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

индустрия. Част от предприятията в шивашката индустрия се закриват или изместват в други държави с по-ниски разходи за работна сила. След кризата с Ковид-19, възникна една концепция, че не всички такива производства следва да бъдат изнесени извън рамките на страните от ЕС. Следва да се проследи през следващите години, дали това ще бъде претворено в трайни мерки за подкрепа от страна на правителствата и Европейската комисия, или ще отmine с вече отшумялата епидемия и започналите процеси на мобилност на индустрията ще продължат.

На второ място по брой заети е сектора на търговията и ремонт на моторни превозни средства със 1 246 заети лица.

На трето място е сектора на транспорта, логистиката, складовете и пощенските/куриерски услуги. Като в него са заети малко над 1 000 човека.

Особеност тук е, че една не малка част от заетите извършват дейностите по транспорт, предимно зад граница, включително под формата на командировани лица.

Секторът е важен и с оглед разположението на град Сандански непосредствен върху европейски транспортен коридор №7 и в близост до няколко големи икономически центрове на страните от Балканите.

На четвърто място по брой на заетите е сектора на хуманното здравеопазване и социалните услуги с около 820 заети. Увеличението тук на броя на заетите тук основно се дължи на ръста на лицата работещи в сферата на социалните услуги, които се разкрити по национални и европейски програми, и се обезпечават впоследствие с държавно финансиране за издръжка на тези нови социални услуги. Като цяло обаче в сектора на социалните услуги, възнагражденията традиционно не са от най-високите и това допълнително оказва влияние на размер на средната брутна заплата плащана в община Сандански. Като компенсация, другият сегмент на заетите в сферата на здравеопазването са през последните няколко години с трайно по високи заплати, донякъде и в резултат на проявленията от епидемията от Ковид-19. На пето място по брой на заетите е сектора на образованието с около 760 заети лица. През годините той се запазва относително константен, без резки промени. Този сектор, макар и обществен допринася за известното повишение на средната брутна работна заплата, след провеждането на националната политика за повишаване на учителските заплати, над нивата за средните за страната.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Секторът на туризма, с който традиционно се свързва община Сандански, на практика осигурява заетост на около 700 лица, което му отрежда шесто място по брой на заетите. Туризмът е един от отраслите, който носи големи косвени ползи за общинската икономика и другите отрасли. Ниските заплати в сектора, обаче са до известна степен и заплаха, в контекста на намаляване на размера на трудовата сила от лица в трудоспособна възраст, поради протичащите демографски процеси. Кадрите в сектора се характеризират с голямо текучество и трудно успяват да задържат в него трайно заети.

На седмо място по брой на заетите е сектора на строителството, в който традиционно се трудят между 450 и 500 лица. Сектора е един от традиционно добрите за региона, като част от строителните дейности излизат извън границите на общинската територия, най-вече в град София и близките курорти.

Проблем за сектора е обаче качеството на работната сила, поради изявената им мобилност и намирането на работа най-вече зад граница на една не малка част от добрите работници и специалисти, в търсене на по-добри доходи. Като положителен факт може да се отбележи трайния ръст на заетите в сектор селско, горско и рибно стопанство, дължащ се на активизирането на работната сила в сектора на земеделието. Заетите в сектора надхвърлят 400 човека.

Обществените сектори държавно управление с около 230 заети лица и сектора на комуналните услуги с около 180 заети лица, са относително константни през изминалите години, обезпечавайки дейности за функциониране на държавната система, включително системите за безопасност и сигурност.

Ключови факти за Пазар на труда в община Сандански към края на 2021 или 2022

Брой наети по трудово и служебно правоотношение (2021 г.) 9 608 души

Община Сандански е на 40 място / от 265 общини

Община Сандански е 34 по брой на населението, а е на 40 място по брой на наетите по трудово и служебно правоотношение. Поради големия брой микро и малки фирми състоящи се от самоосигуряващи се лица, както и увеличаващия се брой на регистрирани земеделски производители, следва да се приеме, че моментната икономическа активност в общината е добра, но все пак съществува потенциал за подобрене, което по-долу, ще бъде видно и от данните за икономически неактивните лица в общината.

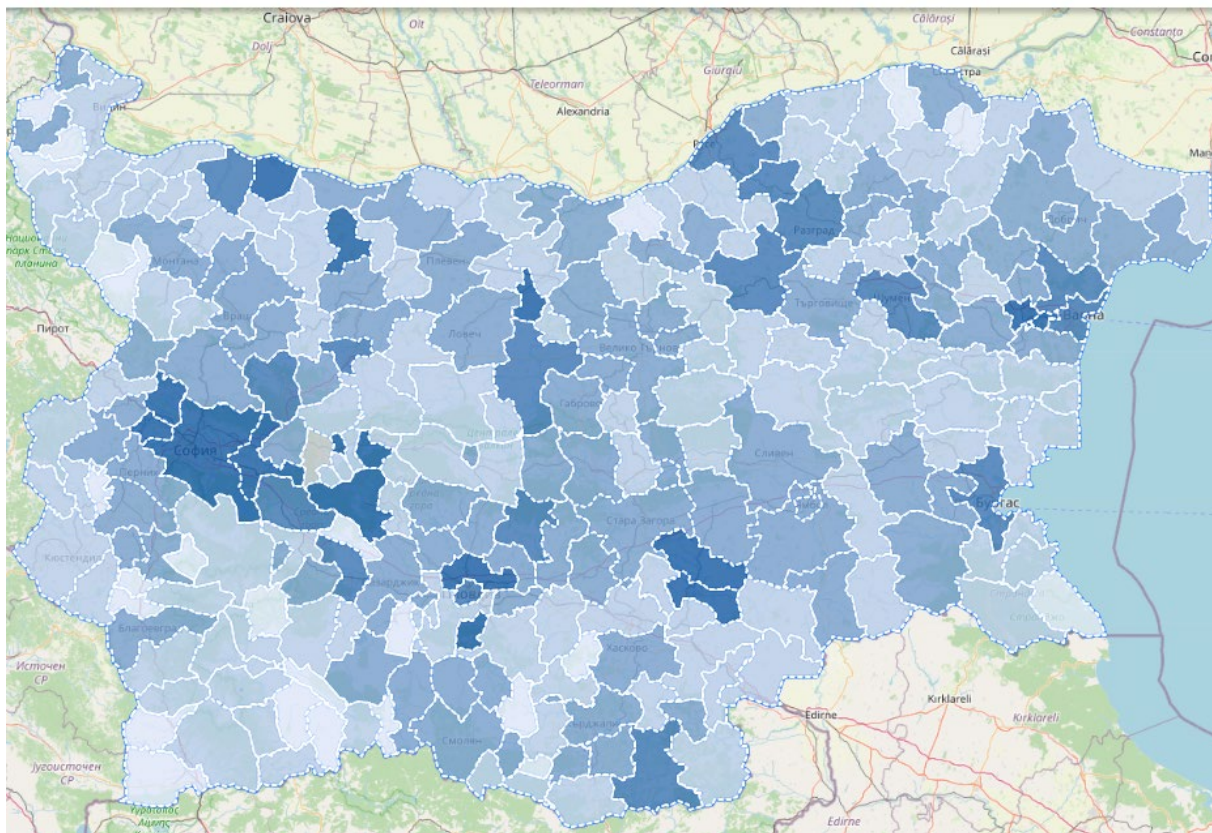
План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Брой заети в община Сандански във възрастовата група 15-64 години, по данни от преброяване 2021 г. е 13 721 лица, което представлява коефициент на заетост на населението от 61,8%. Дял на икономически неактивните сред населението на 15-64 години, съгласно преброяване 2021 г. е 32,5% или 7 296 лица.

Средната брутна заплата в община Сандански

Средна брутна месечна заплата на наетите (2021 г.) е в размер на 954 лв./месец Това отрежда незавидното 217 място на община Сандански / от 265 общини. Като цяло област Благоевград, заедно с областите Кюстендил и Видин се характеризират като регионите с най-ниски средни заплати.

Средна брутна месечна заплата на наетите, 2016-2021 г.



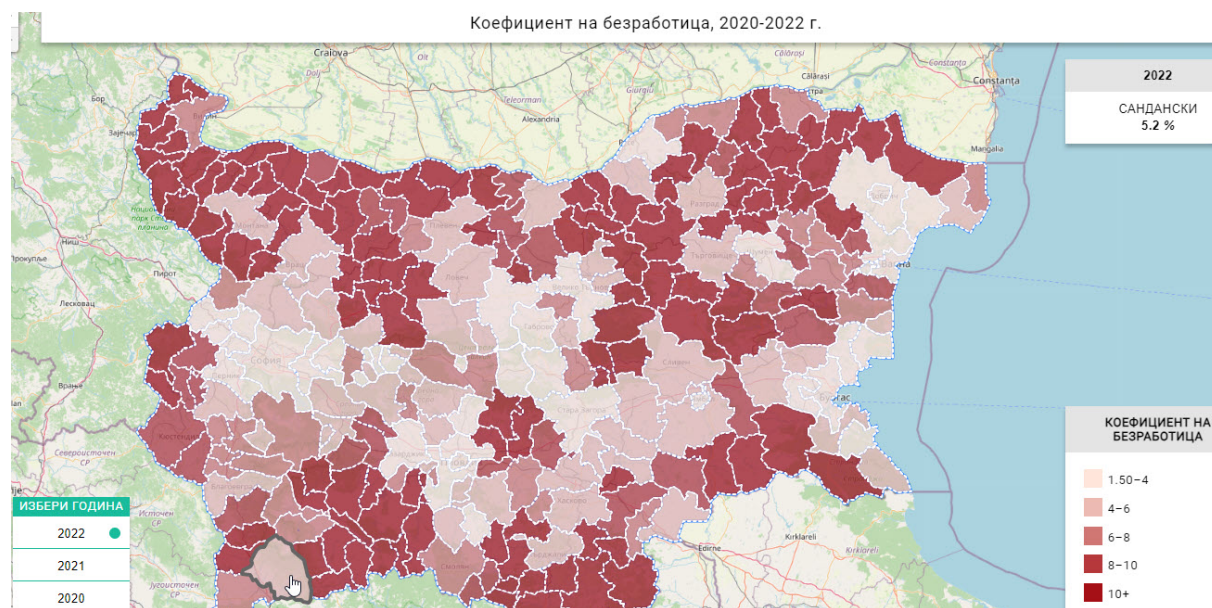
План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Това изоставане по отношение на доходите е рисков фактор за задълбочаване на миграционните тенденции и влошаване на демографските характеристики. В оставащите същински години от плановия период 2021 – 2027 следва да се разработи, заедно с бизнеса, общинска политика която да предвиди конкретни съвместни мерки за преодоляване на натрупаното изоставане по отношение на доходите. На фона на бързото възстановяване на българската икономика през 2021 г. във всички общини в страната се отбелязва ръст на средната работна заплата, като ръста на годишна база за община Сандански е 10,5%. За последната изминала година 2022 г., характеризираща се с изключително високи нива на инфлация не са налични все още официални данни, но бяха взети мерки, както в частния, така и в общественния сектор за обезпечаване на ръст на заплатите на заетите. Очакванията са тази тенденция, особено в частния сектор да бъде запазена, докато в общественния сектор по скоро ще има известно замразяване на заплатите, с оглед ограничаване на бюджетния дефицит, в контекста на търсеното включване на страната ни в еврозоната.

Безработица.

Коефициент на безработица (2022 г.) 5,2 %

67 място / от 265 общини



План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Равнището на безработица в община Сандански намалява към края на 2022 г. и достига 5,2% спрямо предходните няколко години - през 2021 – 5,3%; през 2020 – 8,3%. Равнището на безработица като най-синтезиран показател както за заетостта, така и за безработицата продължава да е по-ниско от средното за страната. Видно и от картата по-горе в България са оформени няколко икономически ядра (София, Пловдив, Стара Загора – Габрово – Велико Търново, Варна, Бургас, Русе, Шумен), като отдалечените от тях по-периферни територии са с влошени показатели по отношение на безработицата. Важен показател по отношение на безработицата е дялът на безработните младежи сред възрастовата група на 15-29 годишните. За община Сандански според данните от преброяването от 2021 г. той е 1,85%. Стойността на индикатора общо за страната е 1,94% като в 191 общини дялът на младите безработни сред всички младежи е по-висок, което би могло да се обясни с това, че големите общини с по-динамични пазари на труда дърпат средния резултат надолу. В големите градски общини стойността на този коефициент е ниска, което би могло да се обясни с по-динамичните пазари на труда, които предоставят повече кариерни възможности за младежите в тях.

Образователна структура на населението и заетите в община Сандански

Дял на населението на 7 и повече години с висше образование (2021 г.) 18,1 %

60 място / от 265 общини

Спецификата на заетостта в общината, предопределя до голяма степен и необходимостта от кадри с висше университетско образование. Почти една пета от населението е с такава степен, като не се забелязва изразен дефицит на кадри, с изключение на традиционно дефицитните за страната ни кадри с медицински образование и инженерно образование.

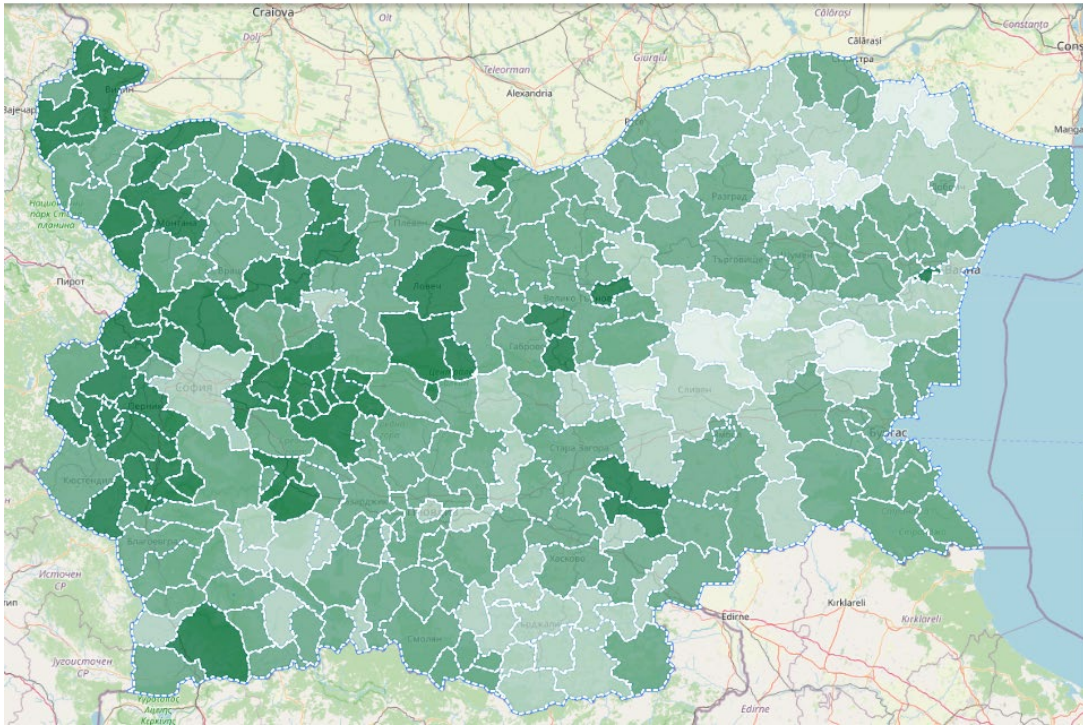
Дял на населението на 7 и повече години с основно и по-ниско образование (2021 г.) 26,8 %

56 място / от 265 общини

В сектора на образованието в община Сандански, броя на отпадащите лица от образование е напълно преодолян. Основната част от лицата с по-ниско от основно образование, са представители на най-възрастната част от населението, в дълбоко пенсионна възраст, и в много по-малка степен сред ромското малцинство.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Дял на населението на 7 и повече години със средно образование, 2021 г.



Дял на населението на 7 и повече години със средно образование (2021 г.) 55,1%

2.5. Текущо състояние на транспортната инфраструктура

Граничното разположение на община Сандански в близост до две държави – Република Гърция (с която има обща граница) и Република Северна Македония, без обща граница, но разположена в непосредствена близост предопределят динамиката на транспортните връзки и транспортните потоци.

В съседните общини има три гранично контролно-пропускателни пункта (пътен и жп. ГКПП „Кулата – Промахон“ с Република Гърция, пътен ГКПП „Илинден - Ексохи“ с Република Гърция и пътен ГКПП „Златарево – Ново село“ – с Република Северна Македония. Един ГКПП на пътя Струмяни – Берово с Република Северна Македония – ГКПП „Клепало – Берово“ е във фаза подбор на стратегически на проект от българска страна и ще се финансира с безвъзмездни средства по Програма ИНТЕРРЕГ VI-A ИПП България и Северна Македония 2021-2027 г., докато от македонска е завършен от много години.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Разположението на община Сандански, на равни разстояния от административния и икономически център на България – София (160 км.) и от втория икономически и транспортен център на Гърция– Солун (160 км.), както и до редица егейски пристанища осигурява постоянно повишаване на транспортния трафик.

През територията на общината преминава един от петте общо европейски транспортни коридори преминаващи през страната ни (общо 10 за цяла Европа) – Общоевропейски транспортен коридор №4 (Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена/Братислава – Гьор – Будапеща – Арад – Констанца/Крайова – София – Солун/Пловдив – Истанбул)

В участъка София – Кулата – Солун преминаващ през община Сандански се провеждат транзитните потоци от Северна, Централна и част от Източна Европа към Гърция, България и Румъния, както и локалните транзитни потоци.

С членството ни в ЕС, се увеличи допълнително и размера на транзитния трафик - поради съкращаването на времето за изминаване на разстоянията, поради отпадането на престоя по границите за митнически и други проверки от една страна и поради постоянно подобряване на транспортната инфраструктура (изградени и изграждащи се магистрални връзки) от друга страна.

Това нарастване на транзитния трафик е пряко обвързано и с оптимизацията на транспортната инфраструктура. Облекчаването на трафика е възможно с увеличаване на транспортната пропускливост - изграждането на магистрални пътища, които да осигурят бърз и сигурен достъп до основните населени места, както и да осъществят връзка на републиканската и общинска пътна мрежа с международните транспортни коридори. Довършването на автомагистрала “Струма” в участъка на цялото трасе София – Кулата ще осигури надеждно и бързо преминаване на трафика по направление Централна Европа – Гърция и връзката с пристанищата на Средиземно море. От друга страна, в дългосрочен план е необходимо да се търсят възможности за изграждане на центрове за интермодален / комбиниран транспорт, които да облекчат бъдещото натоварване на пътната ни инфраструктура. Интермодалните и комбинираните превози между жп. транспорт и автотранспорт са и екологична алтернатива на съвременния транспорт.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Според приоритетите на ЕС за "Хоризонт 2050" до 2025 година 50% от всички товари, превозвани на разстояние до 300 км, трябва да преминат от пътя върху релсите, а тези над 300 км вече ще трябва да са поети изцяло от железопътния транспорт.

Тези ограничения върху шосейния товарен трафик, означават че е необходимо качването на товарите, превозвани в контейнери или в ремаркета, на релси и жп.композиции. На влак те ще трябва да изминават основното разстояние в Европа, а камионите влекачи ще имат роля в началото и в края на превозите, до и от терминалите за претоварване. Т.е. камионите ще са активни в радиуси до 150 - 300 км. Освен намаляване на вредните емисии и разтоварване на пътищата има и плюсове за превозвачите. Те ще спестят разходи и ще намалят броя на използваните камиони, а оттам и от зависимостта си от шофьорите. Работата, която досега се е вършила с определен брой камиони, вече ще става с много по-малко. Това ще бъде и реалното решение на проблема с километричните опашки от камиони по границите.

Подобни приоритети са залегнали и в транспортната стратегия на Република България, която започна бавното, но поетапно стабилизирането на БДЖ – Товарни превози, и освен това либерализира пазара на товарни превози. Този процес на модернизиране на транспортните възможности на страната ни в жп. инфраструктурата, ще продължи и в бъдещите периоди. За някои от тези дейности могат да бъдат привлечени и нови оператори – частни национални и международни или публични международни такива. Наличните три функциониращи жп. гари със свободен капацитет в региона за реализиране на интермодален и комбиниран транспорт са жп. гарата в село Кулата и жп. гара в село Дамяница и жп. гара Сандански.

Особено удачно решение би могла да бъде жп. гара Дамяница, тъй като е в близост до АМ „Струма“, до два ГКПП пункта и на кръстопът на пътищата водещи до три ГКПП. Освен това някои от новите проектни разработки при изграждането на новата жп. линия за скорости до 160 км./ч предвиждат изместването на основното трасе извън пределите на съществуващата жп. гара, а тя разполага с жп.коловози с дължина 600 – 700 метра – особено подходящи, включително и за големи блок влакове.

Развитието на концепцията за интер модалния транспорт е в пряка връзка с реализираните в България в момента два проекта за такива комплекси (Русе – работещ, Пловдив – работещ, предоставен на концесия) и в планираните за изграждане (Варна,

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Видин и Свиленград). Техният евентуален успех, може да бъде надграден по-късно и в следващи на други места в страната, макар и в други мащаби.

По отношение на пътната мрежа релефното многообразие на община Сандански предопределя и различията в развитието на общинската пътна мрежа в отделните и части – Сандански район, Мелнишки район, Катунски район. Между тези райони съществуват съществени различия в гъстота, изграденост и текущото им състояние.

Общата дължина на пътната мрежа на територията на община Сандански е 282,20 км.

Републиканска пътна мрежа

Автомагистрални пътища

През 2015 г. бе открит, първия изграден автомагистрален участък от АМ „Струма” - Лот 4 с дължина 14 км., 6 км. от които са на територията на община Сандански.

Този автомагистрален участък бе изграден на трасето на първокласен републикански път I-1 / Е-79. Продължението на АМ „Струма” от участъка на Лот 3.3. на територията на община Сандански, няма да бъде вече по трасето на първокласния път, т.е. следващото увеличение на автомагистралната пътна мрежа няма да бъде за сметка на първокласната републиканска такава.

Първокласни пътища от републиканската пътна мрежа в община Сандански

Втората основна обслужваща артерия за община Сандански (след АМ „Струма” изпълнява първокласен път I-1 (Видин-София-Кулата), който същевременно има означение за международен европейски път Е-79. Участъкът от него, който попада в границите на община Сандански към момента е с дължина 11,8 км (от км.413,5 граница с община Струмяни до км. 425,3 до включване с временна пътна връзка с АМ „Струма”)

Извършената качествена рехабилитация на участъка Дупница – Кулата по програма ФАР – транзитни пътища в периода 2002 – 2003, позволи, въпреки изключителната натовареност с пътен трафик, състоянието на пътя може да продължи да бъде много добро и отговарящо на европейските стандарти, с ограничен брой от навременни интервенции за отстраняване на възникнали повреди.

Общо дължина на републиканските първокласни пътища: 11.8 км.

На територията на община Сандански няма републикански пътища от втори клас.

Третоκласни пътища от републиканската пътна мрежа в община Сандански

Републикански пътища трети клас са :

Третоκласен път 109 от Е-79 (София-Кулата) за град Мелник с дължина 12.8 км.

Пътят е в отлично състояние. За него по ОП „Региони в растеж 2014 – 2020 г.” бяха планирани безвъзмездни финансови средства и се извърши пълна рехабилитация. В резултат от изпълнението на проекта се подобри пътната безопасност при преминаванията на пътя през населените места – Спатово, Хотово, Лозеница, Мелник, както и на кръстовището с общински път ВLG1180 Ново Делчево – Левуново.

Третоκласен път 108 от Е-79 (София – Кулата) за Петрич до границата с община Петрич. Участъка на територия на община Сандански е с дължина около 2,1 км.

Неговото състояние е много добро, като е извършена реконструкция в участъците на мост над река Струма и в близост до него.

Третоκласен път 198 (Гоце Делчев-Катунци-Петрич-Златарево), на територията на община Сандански е участъка от км. 19.2 (граница с община Гоце Делчев) до км.51.1 (граница с община Петрич) с обща дължина 31.9 км. Като цяло общото състоянието на пътя също е много добро, в следствие на извършвана рехабилитация през последните години, последната от която между село Враня и село Катунци бе изпълнена през лятото на 2023 г. Единствено като задоволителен може да бъде определен участъкът в рамките на строителните граници на село Катунци, особено в неговия център, поради наличието на компрометирани паважни настилки и компрометирани изкуствени неравности.

След 2000 г. два четвъртоκласни пътя бяха прекласираните в третоκласни:

Третоκласен път 1082 (III-108-Рибник-Лебница-Струма-Вълково-Микрево-Кресна). На територията на община Сандански е участъка му от км.1.5 (граница с община Петрич) до км.14.5 (граница с община Струмьани) с обща дължина 13 км.

Републиканският път от границата с община Петрич през село Лебница и село Струма до село Вълково и оттам през община Струмьани (посока село Микрево) до община Кресна е в отлично състояние след извършена през 2021 г. пълна рехабилитация на пътя.

Третоκласен път 1906 (Катунци-Петрово-Голешево-Парил-път за ГКПП „Илинден” граница Гърция) в участъка му Катунци – границата с община Хаджидимово) с дължина 27 км.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Път с асфалтова настилка има до село Голешево. Пътят е в добро състояние до село Петрово. Половината от участъка между село Петрово и село Голешево беше преасфалтиран и е в много добро състояние, а следващата част е в задоволително състояние, с изключение на отделни участъци, но е сравнително тесен.

След село Голешево (7,5 км. до границата с община Хаджидимово) пътят е с преобладаващо земна настилка с изключения на няколко участъка с трошено каменна настилка. Същият може да се характеризира като много лош и е подходящ само за автомобили с висока проходимост.

Обща дължина на републикански пътища трети клас: 85,7 км., от които 78,2 са с асфалтова настилка, а 7,5 са без настилка.

Обща дължина на републиканските пътища в община Сандански: 103,5 км.

Процентът на републиканските пътища от всички пътища в община Сандански е 36,7 %. Той е значително по-нисък от средния за страната 51,5 % и малко по-нисък от процента на област Благоевград 37,4 %.

През последните 10 години една основна част от републиканската пътна мрежа бе рехабилитирана и реконструирана, което до някаква степен компенсира по-малката обезпеченост в републиканска пътна мрежа на територията на община Сандански.

Автомогистралните пътища на територията на общината, част АМ „Струма“ са с дължина 15,5 км. и се оформиха, като изключително натоварен транзитен път, който поема и част от местния трафик.

Общата дължина на общинската пътна мрежа към момента е 178,7 километра.

От тях 119,9 км. са с изпълнени трайни настилки, които са по вид както следва:

- Асфалт 112,3 км.
- Бетон 6,6 км.
- Трошен камък 1,0 км.

Останалите 58,8 км. общински пътища са без трайна настилка на земна основа.

Състоянието на общинските пътища на територията на община Сандански през последните десет години се подобрява, но хроничния недостиг на средства за нормална поддръжка, ремонтни дейности, цялостна реконструкция и изграждане на тази пътна

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

инфраструктура продължава да възпрепятства постигането на още по – добро състояние в нейното състояние – така че тя да отговори на съвременните изисквания за комфорт и безопасност.

Отлаганите във времето основни ремонти и влагането почти постоянно на средства по изкърпване, често в дългосрочен план на практика излиза значително по-скъпо.

Днес обективното състояние на общинските пътища е такова, че една част от тях се нуждаят от основна реконструкция и изцяло ново асфалтово покритие, отводнителни системи и системи за безопасност (еластични огради, подпорни стени, маркировка и пътни знаци, други). Но поради големия интензитет на използването им и липса на средства за цялостна реконструкция и рехабилитация, в средносрочен план ще продължат активните мероприятия по ежегодно изкърпване.

Върху техническото състояние на пътищата като цяло, най-силно влияние от природните фактори оказва водата. От особено важно значение за опазване на изградената пътна инфраструктура е възстановяване и поддържане на изградените отводнителни съоръжения, а там където такива липсват, на места с констатирани проблеми, следва преимуществено да бъдат изградени.

Извършването във възможно най-кратки срокове на тези текущи мероприятия е в пряка връзка с удължаването на експлоатационния им живот, и отдалечаването на от далеч по-капиталоемък основен ремонт.

До недотам добър ефект води реализирането активно досега - само и единствено подновяването на пътните настилки, без да се ремонтират прилежащите отводнителни съоръжения и пътни банкети. Липсата на изобщо на хоризонтална пътна маркировка и остарялата и често липсваща или повредена вертикална сигнализация (пътни знаци и пътни табели) създават по-големи предпоставки за пътно транспортни произшествия, поради нарастване на средната скорост на пътуващите.

В краткосрочен план на реконструирани участъци и пътища с обща дължина на новите асфалтови покрития от над 20 км., следва да се извършат тези довършителни мероприятия – като това ще увеличи и процента на общинските пътища в отлично състояние.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Общата дължина на общинските пътища между отделните три категории е относително равномерно разпределена – всяка по около една трета от общата дължина, а именно първа категория 63,2 км., втора категория 57 км. и трета категория 58,5 км.

Общинските пътища без трайна настилка – на земна основа (58,8 км.) представляват 32,9 % от всички общински пътища. Това са основно пътища до малки населени места в планинската и полупланинска част на общината. От друга страна, обаче тези селища притежават значителен туристически потенциал, поради близостта им до туристическите маршрути в Национален парк „Пирин” и защитената местност „Мелнишки скални пирамиди”, поради съхранената природа и богато културно-историческо наследство (възрожденски къщи, църкви и други). В някои от тези населени места има и съществуващ постоянен туристически поток и инвеститорски интерес, но недоизградената инфраструктура се явява като основна пречка за реализацията на такива туристически инвестиционни проектите.

Участък от 3,5 км. от общински път BLG3232 между Голям Цалим и село Вихрен (от цялото разстояние от 6 км.) на практика в непроходим от години, поради свличания на земни и скални маси. Достъпът до село Вихрен се извършва по път с трайна настилка след село Лиляново (кръстовище при 10-ти километър на BLG2234), който обаче не е категоризиран като общински път. Сходна е ситуацията и на общински път BLG3233 между село Джигурово и село Бождово с дължина 8 км., тъй като същият е в много лошо техническо и експлоатационно състояние (включително големи наклони) и е достъпен само за високо проходими моторни превозни средства. На практика за достъп до село Бождово се използва път на земна основа от село Малък Цалим, който обаче на практика няма статут на общински път. Тоест 11,5 км. (или 6,4%) от общинската пътна мрежа при настоящото състояние са на практика неизползваеми.

Другите пътища и участъци от общински пътища на земна основа на практика изпълняват и осигуряват основните транспортни функции, за които са изградени. Липсата на значителни финансови ресурси за тяхното доизграждане с трайна настилка, на практика предопределя селектирането на определен ограничен набор от мерки, който основно да бъде насочен към съществуващи проблемни участъци. Там където следва да се осигури по добро отводняване (почистване и изграждане на канавки и водостоци, в единични случаи

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

мостови съоръжения) и/или стабилизиране на пътната основа, поради наличието на слаби почви (полагане на трошено каменна настилка и/или предпазване от други рискове (огради и подпорни стени).

В изключително лошо състояние от пътищата с трайна настилка са участъци с обща дължина 5,4 км. (3% от общинската пътна мрежа). За тях при това им състояние липсата на трайна настилка би била за предпочитане пред тези изключително амортизирани пътни участъци с трайна асфалтова настилка (с множество дълбоки дупки, коловози и пътни пропадания).

Поради относително малката им обща дължина, следва в настоящият програмен период до 2027 г. да се извършат текущи или цялостни основни ремонти, за да достигнат поне категория задоволителна – за да изчезнат предпоставки за автотранспортни произшествия, опасностите от повреди по превозните средства преминаващи по тях, да се подобри времето за пътуване и др.

Автомобилния трафик се стреми да избягва пътуването по тях (когато това е възможно – както във случая с участъка от 1,4 км. общински път BLG1180 от I-1 / E-79 до село Ново Делчево (старият път), но във всички останали случаи това са единствените пътища до прилежащите им населени места. Общинските пътища в задоволително техническо състояние са около 19,4% (34,6 км.). Разбира се критериите за задоволително техническо състояние за пътищата от всяка една от трите категории общински пътища следва да се различават. На практика при общинските пътища от трета категория, въпреки недотам доброто техническо им състояние, но при много ниската интензивност на трафика – обслужващ изключително и само населението на много малки населени места – може да бъдат определени в задоволително състояние. Такива са например пътните участъци до село Ковачево, до село Пиперица, до село Черешница, до село Горна Сушица и др.

При пътищата от по-висока категория и най-вече при първа категория общински пътища критериите, които биха определили един пътен участък като задоволителен са по-високи.

Благодарение на отделяните не-малко средства за развитие на общинската пътна мрежа около 44,7% (79,9 км.) от общинските пътища могат да бъдат определени като такива в добро, много добро и отлично експлоатационно състояние. Това с малко

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

изключения (BLG2234 Пътя за Попина лъка и BLG Пътя за село Плоски) са участъци и пътища в Сандански район и в равнинната част на общината.

Това обаче е крайно недостатъчно, при положение, че като цяло основна част от пътната инфраструктура се нуждае от текущи леки мероприятия по изкърпване, поддръжка и малки други инвестиции в съоръжения или от по-мощни инвестиционни действия.

Допълнително утежняващ фактор е и важноста на значението на общинската пътна мрежа, като относителен дял от общата пътна инфраструктура, тъй като е доста поголемия процент на общинските пътища в пътната мрежа на Сандански.

При средно за страната 48,5% и за област Благоевград 62,6%, в община Сандански общинските пътища са 63,3% от всички пътища.

Средната гъстота на пътищата в общината 282,20 км./1000 кв. км. е по-малка от средната за страната 336 км./1000 кв.км. и за Югозападния планов район 338,7 км./1000 кв.км. , но е малко по-висока от тази за областта – 267,7 км./1000 кв.км.

От гореизложените данни е видно, че следва да се предприемат действия няколко вече активно ползвани и важни за социално-икономическия живот пътни отсечки да бъдат прекатегоризирани от горски/полски/други пътища в общински пътища, а именно:

- Пътя Попина лък – Туричка черква
- Пътя Рожен – Роженски манастир
- Път от кръстовище с BLG2234 при 10-ти километър до село Вихрен
- Път от село Малък Цалим до село Божово
- Път от главен път I-1 / E-79 (при кръстовище срещу Магазин „Бамбино“) до животински пазар в град Сандански) с отклонение до Регионалното депо за неопасни отпадъци
- Изградената северна дъга на град Сандански

След прехвърлянето на IV-класната пътна мрежа (понастоящем общинска пътна мрежа) от Агенция „Пътна инфраструктура“ при МРРБ към общините през 2002, през последните 14 години местните власти натрупаха известен административен капацитет за тяхното управление и поддръжка.

Практиката показва, че процесът на управление на общинската пътна мрежа е сложен и изисква както финансов ресурс, така и технически и управленски познания.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Въвеждането на добри европейски и международни практики в процеса на управление на общинската инфраструктура ще позволи по правилното и управление.

Необходимо по-бързо да бъде приключена дейността по пълна инвентаризация на общинска пътна мрежа. Процесът на инвентаризация обхваща бази от данни за пътищата, техните съоръжения, за текущото им състояние, допълнително разделяне на подучастъци, като тяхното текущо състояние се оценява по определени критерии и компоненти.

С помощта на картографски софтуер и на GIS и GPS системи се създават дигитални карти на пътищата с всички съоръжения по тях – мостове, тунели, водоскоци, канавки, защитни съоръжения и др. Периодично данните се обновяват и се анализират. Под е да се използва специализиран софтуер, който подпомага начините и моментите на интервенция. Средствата, инвестирани в поддръжка и ремонт по време на полезния живот на общинската пътна мрежа могат да увеличат жизнения цикъл на общинските пътищата и съоръженията по тях, като същевременно отложат необходимостта от цялостната им и изключително скъпа реконструкция. Друг важен момент е определянето на точния момент за текущо инвестиране и мерките за поддръжка на транспортната инфраструктура.

Това би позволило на община Сандански да стопанисва и експлоатира своята транспортна инфраструктура по възможно най-добрия начин.

2.6. Околна среда

По отношение качеството на атмосферния въздух на територията на Община Сандански се контролират общо 38 обекта, съгласно Закона за чистотата на атмосферния въздух. За състоянието на атмосферния въздух в гр. Сандански значително влияние оказва котловинния характер на местността. Автомобилният транспорт съществено влияе върху чистотата на атмосферния въздух в града. За натоварване на атмосферния въздух с вредни вещества през зимния сезон в гр. Сандански най-голямо влияние оказват емисиите от битовото отопление (локални горивни източници предимно на твърдо гориво). Епизодично, в най-ниските части на града, при определени метеорологични условия (високо атмосферно налягане, липса на вятър, ниска и плътна облачност, наличие на температурна инверсия) се създава потенциална възможност за повишаване нивата на

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

замърсителите, изпускани от битовите горивни източници, най-вече на фини прахови частици и серен диоксид.

На територията на град Сандански и Община Сандански функционират различни по своя вид и капацитет източници на замърсяване на атмосферния въздух, като най-съществените могат да се групират по следния начин:

- промишлени предприятия;
- горивни устройства в заведения за обществено обслужване и жилищни сгради;
- моторни превозни средства.

Основни източници, замърсяващи атмосферния въздух на територията на града са промишлените предприятия, чиято производствена дейност е насочена главно в областта на леката, хранително-вкусовата, дървообработващата и текстилната промишленост. Промислените предприятия в района на гр. Сандански са ситуирани в промишлената зона, разположена в югозападната част на града. Поради спецификата на производството им те замърсяват въздуха предимно с прах и серен диоксид, които се емитират в резултат на изгарянето на течни и твърди горива в различни по мощност парокотелни централи. Изхвърляните вещества слабо влияят върху състоянието на въздуха в жилищните квартали и централната част, тъй като ветровете са предимно северни и северозападни, и отвяват димните газове извън пределите на града. Прах и серен диоксид се отделят и при изгарянето на дърва, въглища, нафта, и мазут, използвани за отопление на жилищните и обществените сгради.

Другият основен източник на замърсяване на въздуха е автомобилният транспорт. Той замърсява въздуха с въглероден окис (CO), CO₂, азотни окиси (N_xO_y), алдехиди, оловни аерозоли и други токсични вещества (въглеводороди). Трябва да се отбележи, че общината не е включена в националната мрежа за мониторинг на въздуха и редовни наблюдения върху съдържанието на атмосферния въздух не се провеждат, тъй като на територията на общината липсват крупни замърсители. Продължаващата към момента газификация на града ще доведе до намаляване на емисиите на вредни вещества, отделени в приземния слой от горивните процеси в промишлеността и в бита. Качествата на атмосферния въздух са измервани преди няколко години с мобилна автоматична станция към ИАОС, позиционирана в двора на РСПБЗН – Сандански. Основните

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

показатели/индикатори, които са би обследвани са: озон, азотни оксиди, азотен диоксид, серен диоксид, полициклични ароматни въглеводороди във ФПЧ, бензопирен. От изготвения доклад на РИОСВ - Благоевград се вижда, че резултатите от изследваните показатели са в допустимите норми.

Община Сандански има изготвена идейна концепция за превръщането на Сандански в Европейски „зелен град“. Философията „Зелен град“ има няколко измерения, преплетени в цялостна визия за града: икономика, здраве, чистота, уют и наслада от средата, в която хората живеят и работят. Имотите в „зелените“ райони са по-скъпи и привлекателни за хората в сравнение със сивите квартали. Зелените покриви и стени намаляват разходите за отопление през зимата и за климатици през лятото, спомагат за намаляването на рисковете от наводнения в градовете. Зеленината се бори успешно и със замърсяването на въздуха. Дървета, храсти, цветя и дори мъхът помагат за пречистването на фините прахови частици, които са основният източник на замърсяването на въздуха в много европейски български градове. Пациентите се възстановяват по-бързо, ако гледката от прозореца им е зелена, жителите на зелените квартали боледуват по-рядко. В паркове и градинки хората общуват по-често и се сближават по-лесно. Концепцията за „зелен град“ се основава на разбирането, че това не е лукс, а печеливша инвестиция.

Например използването на велосипеден транспорт, съчетан с насърчаването на електрическия транспорт и възобновяемите източници на енергия, „Зеленият град“ води до забележителни резултати. Какви са стимулите за насърчаване на електрически превозни средства (ЕПС) в България?

- Безплатно паркиране в платените зони за паркиране в големите общини (сини и зелени зони);
- Освобождаване от местен данък (чл. 86, ал. 2 от ЗМДТ);
- Намалена продуктова такса (екотакса) при първоначална регистрация.

Какво може да се направи още за насърчаване на ЕПС?

Мерките за насърчаване могат да са директно стимулиране и/или индиректни ограничения за превозни средства с по-ниска енергийна ефективност и високи емисии. Според БАЕПС, необходимите допълнителни мерки, които могат да бъдат приложени в

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

България, степенувани по сила на въздействие, с цел постигане на максимален резултат са следните:

- Норми за разход на енергия при движение (енергийна ефективност);
- Норми за емисии за пътни превозни средства (ниски или нулеви емисии в градска среда);
- Въвеждане на зони за достъп (особено в централни градски части) само с ЕПС;
- Прогресивно данъчно облагане, насърчаващо използването на ЕПС;
- Реален контрол за спазване на определените норми за енергийна ефективност и ниски емисии;
- Директни субсидии при покупка на нови ЕПС;
- Данъчни кредити при покупка и използване на ЕПС;
- Достъп до автобусни ленти за ЕПС;
- Използване на електромобили за нуждите на публичната администрация и местните власти;
- Стимулиране на навлизане на услуги за споделеното използване на ЕПС.

По отношение на шума на територията на града има две кръстовища с натоварен автомобилен трафик - около 220 МПС/час. През последните 5 години няма значителна промяна в акустичната обстановка в града и общината сравнено с предишни години. Съществуващите промишлени обекти на територията на общината се намират предимно в промишлената зона и не са източници на наднормен шум за населените места. В депото за твърди битови отпадъци, съгласно условията в издаденото комплексно разрешително, се спазват изискванията за провеждане на собствен мониторинг на източниците на шум. При последните измервания не са констатирани наднормени нива на шум, съгласно действащите норми.

В изградената и въведена в експлоатация през 2020 г. Компостираща инсталация за разделно събрани зелени и биоразградими отпадъци, инсталации за предварително третиране на битови отпадъци и съпътстваща инфраструктура, обслужваща териториите на общините от Регионално сдружение за управление на отпадъците (РСУО) – Сандански (Сандански, Кресна и Струмяни) също се спазват изискванията за ограничаване на шума.

2.7. Историческа справка за развитие на мрежата на градския транспорт в град Сандански и на обществените превози в община Сандански

Изграждането на теснолинейката, в годините на Първата световна война, дава началото на организирания обществен превоз. ЖП. гарите на село Свети врач (първоначално в местността с нова наименование Стара гара) и на село Дамяница свързват освободената територия на общината с останалата част на България.

До 40-те теснолинейката остава единствената форма на редовен обществен превоз.

Първите автобусни превози, се появяват в село Свети врач през 30-те години, като те нямат структуриран характер – разписание, маршрут, цени на билети – поради което още не може да говорим за обществен автобусен транспорт.

В навечерието на Втората световна война и в годините на нейното протичане, теснопътната железопътна линия между Горна Джумая и Кулата, е реконструирана и преустроена в линия с нормално междурелсие, факт който дава допълнителен тласък на развитието на обществения транспорт. ЖП. гарата на град Свети врач е преместена на новата и локация, също извън града, но все пак по-близо до него – на около 4 км.

През 50-те години, в град Сандански възниква потребността от организирани автобусни превози, които да свържат населените места с административния център и със съществуващите жп. гари.

През 60-те се изгражда и новата автогара, която да има възможност да приеме нарастналия брой автобуси и линии за обслужване, включително извън територията на общината - до съседните градове Петрич и Благоевград, както и до населени места на територията на общините Струмяни и Кресна.

Тогава възниква и потребността от създаване на нова форма на организация – обособени линии на градски транспорт и крайградски форми на градски транспорт (свързващи града с околните села и с жп. гарите).

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

По този начин в края на 60-те и началото на 70-те в община Сандански се появяват автобуси окомплектовани като за градски транспорт – с по-малко седящи места и зони за правостоящи.

Поетапно се оформят 7 линии за градски транспорт – две типично градски линии (№1 ЖП гара – Център/зона автогара-полиция-поликлиника – ВЕЦ Сандански и №2 ЖП.гара – Център – Нов санаториум) и пет линии свързващи близки села с ЖП. гара Сандански и /или спирки в град Сандански, включително автогара Сандански.

Мрежата и обслужването са логически свързани и същевременно интегрирани със системата на жп. превозите и автобусните междуселищни превози.

За обслужване на автобусите се изгражда и голямо техническо депо (бившия ДАП в промишлената зона на град Сандански.

В тази си форма, градския транспорт се развива успешно и функционира нормално, позволявайки обслужването и на голям брой туристи и почиващи – тъй като в периода след 1961 г. Сандански се превръща в популярен курорт за климатолечение и балнеолечение.

През 80-те, за да се отговори на значителната натовареност на пътничкопотока по линия №2 жп. гара – център – нов санаториум, започва обслужване с големи съчленени автобуси.

Системата на обществен транспорт, просъществува до годините на преход – като след приватизацията на държавното предприятие, приоритетите на новите собственици, за съжаление не са в сферата на обществения автобусен транспорт, който постепенно започва да запада. Закриват се междуселищни линии, градският транспорт на практика почти изчезва (остава само линия №2, макар и с много редуцирано разписание). Появяват се линиите до град София, които изместват предпочитанията на пътниците при пътуване до столицата и областния център Благоевград, за сметка на железопътните превози.

Днес и тези линии (много натоварени и популярни от средата на 90-те до 2010), също са засегнати от спада на пътничкопотока, за сметка на придвижването с лични автомобили.

В основна степен това се дължи на няколко стратегически грешки, положени в годините на преход – като negliжиране на значението на обществените превози, почти пълното закриване на градския транспорт, липсата на инвестиции в пътническия жп.транспорт, липсата на задълбочен контрол за спазване на разписания и други.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Настоящия план за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г. си поставя за цел, да започне да възстановява функциите на системите за обществен транспорт, като първоначално се пристъпи към изграждането на система за градски транспорт в град Сандански, стъпвайки на изградения през годините опит (1960 – 1990) и отчитайки новите специфики в развитието на нашия град.

2.8. Текущо състояние на градската мобилност

Обществен транспорт

Община Сандански, разполага с развита общинска транспортна схема, която осъществява връзка на отделните населени места с общинския център.

Населените места на територията на община, имат многократни ежедневни връзки с общинският център, съобразно нуждите на жителите, а именно : здравни, образователни, както и административни.

Общинската транспортна схема е утвърдена съобразно функциониращата републиканска и областна републиканска схема, така че часовете на маршрутните разписания от населените места в общината да осъществяват връзка с пристигащите и заминаващите автобуси от областната и републиканска транспортни схеми.

⇒ .Републиканска транспортна схема:

Часове на тръгване от начална спирка АГ Сандански и посочени населени места

Маршрутно разписание № 1101 Мелник – АГ София – с час на тръгване от гр. Мелник - 6.00ч.

Маршрутно разписание № 1101 Петрово – АГ София – с час на тръгване от с Петрово - 7.00ч.

Маршрутно разписание № 1204 АГ Сандански – София – с час на тръгване от АГ Сандански - 11.00ч.

Маршрутно разписание №1301АГ Сандански – АГ София 05.45ч. изпълнява се ежедневно.

Маршрутно разписание №1203 АГ Сандански – АГ София – с час на тръгване от АГ Сандански - 09.00ч.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

От Областната транспортна схема: Маршрутно разписание № 09101 Сандански – Благоевград – 10.00ч.

⇒ Маршрутни разписания от общинската транспортна схема.

2.1. АГ Сандански – с.Джигурово – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.30 ч., 13.30ч., 17.00ч., 19.00ч. или 4 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без събота и неделя.

2.2. АГ Сандански – Ласкарево – с часове на тръгване от АГ Сандански - 07.30 ч. 12.15 ч., 18.00ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно.

2.3. АГ Сандански – Дебрене - Цалим – с часове на тръгване от АГ Сандански - 07.00 ч., 16.00ч. изпълнява се понеделник, събота.

2.4. Катунци - Голешово – с часове на тръгване от АГ Сандански - 05.00 ч., 18.30ч., изпълнява се вторник петък и неделя.

2.5. АГ Сандански – Мелник - с часове на тръгване от АГ Сандански - 05.15ч., изпълнява се ежедневно.

2.6. АГ Сандански – Лиляново – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.15 ч., 08.30ч., 12.40 ч., 13.30 ч., 17.10ч., 19.00ч. или 6 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без събота и неделя.

2.7. АГ Сандански – Лиляново – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.15ч., 08.30ч., 12.40ч., 17.10ч. – или 4 пъти дневно, събота и неделя.

2.8. АГ Сандански – Петрово – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.50ч., 12.00ч. , 17.30ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без неделя.

2.9. АГ Сандански – Пирин – с часове на тръгване от АГ Сандански - 05.20ч., 17.30ч. изпълнява се петък и понеделник.

2.10. Катунци – Горно Спанчево – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.30ч., 13.30ч., 17.00ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно.

2.11. АГ Сандански – Лешница – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.30 ч. , 07.50ч., 12.50ч., 13.40 ч. , 17.30 ч., 18.50ч.,. или 6 пъти дневно, изпълнява се ежедневно, без събота и неделя.

2.12. АГ Сандански – Лешница – с часове на тръгване от АГ Сандански - 06.30ч., 13.40ч., и 18.00ч. събота и неделя.

2.13. АГ Сандански – Любовка – с часове на тръгване от АГ Сандански - 08.30ч., 15.50ч., изпълнява се понеделник, петък, събота и неделя.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- 2.14. АГ Сандански – М. Попина лъка – с часове на търговане от АГ Сандански - 07.30ч.,17.30ч. изпълнява се от 01.05. до 30.08. петък , събота и неделя.
- 2.15. АГ Сандански – с. Любовка. с часове на търговане от АГ Сандански - 08.30ч., 15.50ч. изпълнява се в понеделник, петък, събота и неделя
- 2.16. АГ Сандански – с.Кашина с часове на търговане от АГ Сандански 9 06.20ч., 14.25ч., изпълнява се понеделник, събота и неделя.
- 2.17. АГ Сандански – Рожен – 07.40ч.,11.40ч,15.30ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно и 19.00ч. само в петък.
- 2.18 АГ Сандански - Катунци – 09.45ч., 15.30ч. изпълнява се ежедневно.
- 2.19. АГ Сандански – Плоски – 06.30ч.,07.45 ч.само Понеделник ,12.30ч.,17.30ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно.
- 2.20. АГ Сандански – Лебница, 12.15ч.,12.40ч.14.00ч.,17.15ч.,19.10ч.-през с. Вълково /Лебница – Сандански 06.45ч.,09.00ч./. или 7 пъти дневно, изпълнява се ежедневно, без събота и неделя.
- 2.21. Лебница –Вълково - Сандански – 06.45ч.,, 16.45ч. или 2 пъти дневно , изпълнява се събота и неделя.
- 2.22. АГ Сандански - Вълково – 06.30ч.,12.40ч.,17.40ч. или 3 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без събота и неделя.
- 2.23. Ласкарево – Склаве - Сандански – 06.40ч. изпълнява се ежедневно без събота и неделя.
8. АГ Сандански – Склаве –07.20ч., 08.20ч.,12.30ч.,13.30ч.,16.30ч.,17.30ч.,19.00 или 7 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без събота и неделя
9. АГ Сандански – Склаве – 07.30ч., 13.30ч. и 17.30ч.-до с. Левуново , или 3 пъти дневно, само събота и неделя.
10. Левуново – АГ Сандански – 06.45ч.,08.30ч.,12.30ч. или 3 пъти дневно ежедневно без събота и неделя.
11. АГ Сандански – Левуново – 07.10ч., 11.10ч.,12.45ч.,13.50ч.,15.00ч.,16.40ч.,17.15ч.,18.10ч., 18.50ч. или 9 пъти дневно, изпълнява се ежедневно без събота и неделя.
12. Левуново – АГ Сандански 08.30ч.,. изпълнява се събота и неделя.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

13. АГ Сандански – с. Любовка. 08.30ч., 15.50ч. изпълнява се в понеделник, петък, събота и неделя

14. АГ Сандански – с.Кашина 06.20ч., 14.25ч., изпълнява се понеделник, събота и неделя.

⇒ градска автобусна линия

На територията на град Сандански функционира и градска автобусна линия, която е възложена на изпълнител. Маршрута на линията осъществява транспортна връзка на жителите на гр. Сандански с индустриалната зона на града и основно връзка с Ж.П. Гара Сандански.

Градска автобусна линия.

Н.Санаториум–ж.п.Гара Сандански– 05:30ч.,06:10ч., 07:30ч.,10:30ч.,13:50ч., 17:00ч.,19:00ч.,20:10ч.

ж.п. Гара Сандански – н. Санаториум – 06:40ч.,08:30ч.,11:25ч.,16:20ч.,18:45ч.,19:55ч.

С оглед нуждите на населението , както и във връзка с изграждането и въвеждането в експлоатация на Нова Автогара Сандански, както и осигуряване на алтернативно придвижване на жителите на града, до централната градска част е необходимо да се въведе и още една градска линия на територията на града, която да обхваща по отдалечените квартали на града, като осъществява връзка с централната градска част, така и с Нова Автогара Сандански.

В бъдеще, изследвайки миграционните процеси на територията на общината, както запазване броя на жителите на близките до гр. Сандански населени места, като С. Поленица и с. Лешница , транспорта да се осъществява като се припокрива с отделни квартали от града и връзка с централната градска част.

⇒ Алтернативно придвижване

С велосипед

Със своите географски характеристики Община Сандански и град Сандански не са по принцип предразполагащи към ежедневно използване на велосипед (колхозене) за придвижване в и около града.

Въпреки това, днес все повече хора започват да оставят личните автомобили (поради трафика, липсата на места за паркиране или необходимостта да плащат за паркиране) и велосипеда става все по-популярен. Появата на електрическите велосипеди, допълнително

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

дава тласък за развитие, тъй като подпомага движенията по многото хълмове в града и околностите.

Изграждането на вело мрежа в град Сандански е относително последователен процес, който обаче не е стъпил на предварително подготвена конкретна концепция. Изградени са отделни, понастоящем несвързани елементи от тази схема. Основната цел е тези отделни елементи до 2030 г. да бъдат интегрирани и свързани за да се постигне първия етап на изграждане на цялостна велосипедна мрежа в град Сандански, свързваща входа на града от бул.Европа с края на парк „Св. Врач“ при зоокъта на гр. Сандански.

Това може да се случи чрез обособяване на допълнителни велосипедни маршрути, свързващи вече съществуващите участъци през Градския парк до кооперативния пазар, поулиците „Любен Каравелов“ и „Бистрица“ и Бул. „Тодор Каблешков“. След подробен анализ, тази велосипедна „артерия“ ще бъде свързана с подходящи велосипедни отсечки, така че да гарантира безопасна свързаност и до периферните градски части.

Най-голямото предизвикателство е ландшафтът на гр. Сандански, като разположението му на двата хълма около р. „Санданска Бистрица“ предопределя големите улични наклони. Това затруднява придвижването на традиционни велосипеди, особено в летния сезон, през който Сандански е един от най-горещите градове в страната. Този проблем може да се разреши чрез интегриране на станции за наем на електрически велосипеди или тротинетки, както и разработването на политики за подпомагане на гражданите за закупуване на такива.

Чрез разработването на схема за велосипедни станции на самообслужване, и станции за наем на електрически велосипеди, както и за стимулиране на велосипедните и развлекателни пътувания на по-дълги разстояния.

Основополагащ документ (концепция за развитие на велосипедната мрежа и велосипедния транспорт в град Сандански и община Сандански) следва да бъде разработен допълнително, в изпълнение на настоящия ПУГМ на град Сандански 2023 – 2030.

Планираме това да се случи, в началото на 2024 г.

⇒ Паркиране

В градоустройствено отношение, в град Сандански в периода 1970 – 1990 бяха изградени няколко обществени паркинга за автомобили, те поемаха немалкия брой автомобили на туристи посещаващи града, както и на местни граждани, ползващи различни по вид услуги. За съжаление, тези паркинги днес не съществуват, като на тяхно място бяха изградени преди всичко жилищни сгради.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Нарастващия брой лични автомобили, започна изключително да затруднява движението. Това наложи, процеса на поетапно въвеждане на еднопосочност на движението по част от улиците в града (след 2000 година). Това реши за кратко проблема, но след 2007-2008 отново се изостри проблема с паркирането. През 2017 в град Сандански бе въведена системата за платено почасово паркиране – така наречената синя зона на град Сандански.

Понастоящем тя има следния обхват:

ПОДЗОНИ НА СИНЯ ЗОНА В ГРАД САНДАНСКИ

- | | |
|--------|--|
| ЗОНА 1 | бул. "Свобода" /от Бюрото по Труда към центъра/
Паркоместа бул. "Свобода"
ул. " Асен Хадживасилев" /от ул. Чудомир Кантраджиев до бул. „Свобода“/
ул. "Кочо Честименски" /само парко местата в края на улицата/
ул. "Охридска"
ул. "Пере Тошев"
ул. "Славчо Ковачев"
ул. "Юри Гагарин" /от ул. Асен Хадживасилев до Александър Буйнов/. |
| ЗОНА 2 | ул. " Борис Сарафов" /от ул. „Места“ до ул. „Пере Тошев“/
ул. "Любен Каравелов" /от ул. „Малешевска“ до ул. „Места“/
ул. "Места" |
| ЗОНА 3 | Паркоместа в района на площад "България" зад Културен дом
Паркоместа пред и зад Поликlinikата
ул. "Стефан Карчев"
ул. "Даскал Козарев" /от ул. "Васил Левски" до ул. „Солунска“/
бул. Свобода /от ул. „Пере Тошев“ до Поликlinikата/ |
| ЗОНА 4 | Паркинг зад Магазин "Била"
Паркоместа ул. "Малешевска"
Площад "Коста Калимански"
Паркинг зад „ГУМ“
ул. "Перун"
ул. "Серес"
ул. „Скопие"
ул. "Башлийца" |
| ЗОНА 5 | ул. "Гоце Делчев"
Паркоместата зад Културен Дом
ул. „Мара Бунева“/До Епископска Базилика/
ул. „Гео Милев“ /от ул. „Македония“ до ул. „Гоце Делчев“/ |
| ЗОНА 6 | Паркинг при Жилищна сграда "Санданска перла"
ул. " Хан Аспарух"
ул. "8-ми март"
ул. "Банска"
ул. "Гео Милев" /от ул. „Македония“ до ул. „Хр. Смирненски“/ |

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

ул. "Плиска"
ул. "Мелник"
ул. "Христо Смирненски"
Паркинг зад старата община
ул. "Васил Кънчев" /от ул. „Христо Ботев“ до ул. „Македония“/
ЗОНА 7 ул. "Божин Димов"
ул. "Ген. Тодоров"
ул. "Мара Бунева"
ул. „Македония“, ул. „Воден“ и ул. „Петър Сарафов“, към съответната подзона (5, 7, 4, 6).

В зоните за платено почасово паркиране „Синя зона“ могат да паркират моторни превозни средства с допустима максимална маса до 3.5 т. и на автобуси до 12 пътнически места през времето от 08.30 часа до 17.30 часа всеки ден, от понеделник до събота/ вкл./

Освен стандартната тарифа от 1 лв. на час и 6 лв. за цял ден, за синя зона се предоставят пропуски и абонаменти на пътни превозни средства в зоните на платено паркиране на територията на община Сандански.

- преференциално платено паркиране по местоживеен
- абонамент за платено паркиране в „СИНЯ ЗОНА“
- „Служебен абонамент“ – фиксирано паркомясто

Задълбочен и подробен анализ върху дейността на синя зона, стъпващ на реални бази от данни, включващи - часова натовареност в часовете на функциониране, натовареност след изтичане на часовете за платено паркиране, наличие на претоварени зони, проблеми в контактните зони (където паркирането е безплатно) и други, следва да бъде направен през 2024 г. – така, че да се даде възможност да се анализира и обсъди как следва да се развива системата.

В зоните за безплатно паркиране по улиците, особено в някои от кварталите, както и в контактните зони със зоните за платено паркиране, вече има видим проблем с недостиг на паркоместа, като по идентичен начин и тези проблеми следва да се анализират на реални бази от данни, получени след провеждане на проучване на паркиралите автомобили.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

⇒ Електрическа мобилност

Подобряване на качеството на живот и постигане на въглеродна неутралност чрез намаляване замърсяването на въздуха, шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в транспортния сектор и повишаване на неговата устойчивост. Община Сандански поетапно ще започне да въвежда мерки, заедно с частния бизнес за насърчаване на използването на екологичния транспорт, които ще бъдат разширени и в следващия програмен период.

Увеличаване на енергийната ефективност на общината чрез използване на ВЕИ в общинския транспорт - пилотна мярка за електромобили и електрически автобуси.

На територията на община Сандански са налични седем зарядни станции за електромобили, една до Главен път Е-79, която се използва основно от транзитно преминаващи автомобили, основно пътуващи от и до дестинации в Република Гърция или ползващи туристически услуги в Сандански и региона.

Изградени са още четири зарядни станции в близост до четири хотелски комплекси, както и на важни търговски и обслужващи локации.

В община Сандански (към началото на 2023 г.) вече има над 10 броя регистрирани електромобил на физическо лица, както и оперирани от юридически лица.

С развитието на технологията на електрическите автомобили и намаляване на тяхната стойност за покупка - община Сандански разглежда възможността за закупуване на 1 или 2 брой електромобил за служебни нужди и изграждане на нова обществена зарядна станция с цел насърчаването на този транспорт.

Чрез Плана за възстановяване и устойчивост или чрез Програмата за развитие на регионите се разглежда възможността за устойчива градска мобилност чрез създаване и развитие на общински градски транспорт с електрически автобуси чрез закупуването на 3 или 4 броя и изграждането на зарядна станция за използването им.

СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ
НА
ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА
МОБИЛНОСТ НА ГРАД САНДАНСКИ
– ОБЩИНА САНДАНСКИ
ЗА ПЕРИОДА 2023 - 2030
(ПУГМ)



План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Визия на ПУГМ на община Сандански 2023 - 2030:

„Сандански през 2030 година: Да разполага със съвременна и поетапно развиваща се система за градска мобилност, задоволяваща нарастващите потребности на хората от интегриран обществен транспорт, допринасяща за опазване на околната среда, осигуряваща безопасни и достъпни алтернативи за мобилност, управлявана по прозрачен и устойчиво начин“



Визията за развитие на градската мобилност е базирана на четири основополагащи принципа:

Първи принцип:

В обществения транспорт - най-важния елемент са хората, а не транспортните фирми, билетните системи, организацията на работа, администриране на процесите и т.н.

Влошаването на качеството на обществения транспорт и липсата на градски транспорт, в следствие negliжирането на важноста му, отблъснаха една основна част от гражданите на Сандански и те започнаха да се придвижват с лични автомобили, което затрудни трафика, изчерпа местата за паркиране, доведе до отделяне на по-високи вредни емисии на въглероден двуокис, фини прахови частици и шум, създава здравни рискове и не на последно място намали значително формираните пазарни приходи и го направи изцяло зависим от допълнителното държавно субсидиране.

Недофинансирането и не доброто функциониране на обществения транспорт мултиплицираха проблемите и необходимите средства за решаване на възникналите нови проблеми.

Ето защо е необходимо да се предложат алтернативи в изборът на хората на средство за придвижване, да се промотират новите възможности, да се създадат стимули за промяната му, в посока използване на обществения транспорт, ходенето пеша и велосипеден транспорт.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Втори принцип:

Безопасност преди всичко.

Без значение на формата за мобилност, тя трябва да бъде възможно по-безопасна и безконфликтна. Предлаганите и прилаганите технически решения в сферата на градската мобилност, трябва задължително да допринасят за безопасна градска среда, да ограничат рисковете от злополуки и да подобряват качеството на живот на гражданите.

Трети принцип:

Интегрираност между различните форми на мобилност

Да се постигне физическа и логическа интегрираност между различните системи на обществен транспорт и форми на мобилност

Жители, туристи, учащи се и работещи да разполагат с възможности за комфортно, безопасно и бързо придвижване, постигнато чрез изграждане на техническа и технологична инфраструктура, ясно разпознаваема в градската среда знакова система, различни канали за информираност и дигитални решения за интерактивност.

Четвърти принцип

Устойчивата и екосъобразна мобилност развиват градската среда

Обществения транспорт и алтернативните форми на придвижване обогатяват заобикалящата градска среда. Правят я по-отворена, естетически издържана и приветлива. Подобряването на физическите ѝ характеристики, я трансформират в по-здравословна. Планираните стъпки към намаляване на праховото и шумовото замърсяване, подобряване на уличното озеленяване, създаване на безопасни и пешеходни пространства (несподелени с други форми на транспорт и паркирани превозни средства), инфраструктура и проходимост на немоторизирания транспорт.

Целта е да се постигне устойчива мобилност, която е по-достъпна, социално справедлива, екологична и безпрепятствена за хората с увреждания.

Всички нови решения в градската среда ще предоставят мобилност за всички и ще водят до подобряване на условията за пешеходци и велосипедисти.

В резултат на това Сандански ще възвърне славата си на чист и зелен град, който със своите средни размери ще бъде един от най-удобните за пешеходно придвижване на граждани и туристи – с големи пешеходни зони и просторни и безопасни пешеходни тротоари и алеи.

Екосъобразния обществен транспорт с ниски емисии и зелените решения (за улици, паркинги, спирки, зарядни станции) ще са гаранция, че замърсяването на въздуха и шума по основните градски пътни артерии ще бъде под праговите стойности.

Многобройни екологични мерки в транспортния сектор ще повишат качеството на живот, което жителите и туристите на града и региона ценят и подкрепят.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Стратегически цели

Планът за устойчива градска мобилност на община Сандански включва следните основни приоритети:

Изграждане на нова система за градски транспорт в Сандански, базирана на нови и модерни електрически автобуси, модерни и ясно разпознаваеми автобусни спирки, съвременни електронни системи за таксуване и информация

Запазване на съществуващия междуселищен обществен транспорт (железопътен и автобусен), неговата мрежа и минимална честота на пътуване.

Стартиране на процес по подмяна на използваните превозни средства в обществения транспорт с по-малко замърсяващи и по-икономични превозни средства;

Подобряване на транспортната инфраструктура;

Насърчаване на активната мобилност;

Подобряване на системите за паркиране, чрез провеждане на регулярни детайлни проучвания за текущата ситуация с паркирането - във всяка една зона и улица на града, в това число натовареност на паркирането през деня, през нощта и по часове.

Поетапно преминаване към по-безопасно придвижване; намаляване на средния годишен брой на пътнотранспортни произшествия и свързаната с тях травматология, насърчаване на отговорната мобилност чрез образование и информация, с особен фокус към рискови групи: кампании за деца – за опасностите на мобилността в градски трафик, кампании към пълнолетни младежи – нови шофьори за насърчаване на отговорното и разумното шофиране

Стратегическите цели и приоритети, подкрепящи дефинираната визия се стремят да предопределят посоката 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.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.



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, изграждане на нова електрозарядна инфраструктура, в допълнение към вече изградената такава.

Конкретно за град Сандански се предвижда изграждане на супер бърза зарядна станция за електрически автомобили, както и няколко бързи зарядни станции на ключови места в него.

Планира се създаването на зони с успокоен трафик, като освен ограничаване на скоростта до 20 км/ч, 30 км/ч или 40 км/ч ще се предвидят и физически интервенции, водещи до ограничаване на скоростта по естествен път.

Ще се изпълнят мерки за насърчаване на населението да използва велосипеди (включително електрически велосипеди, поради ландшафта на града) и да се ходи пеша.

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.

Подобренията в елементите на градската среда: нови улици и пътища с цел разтоварване няколко претоварени улични и пътни връзки, даващи логическата възможност за разширение на мрежата на градски транспорт, алеи, паркове, междублокови пространства и спирки на обществен транспорт, насърчават пешеходното придвижване, велосипедно придвижване, придвижването с тротинетки и други форми на мобилност, както и придвижването с обществен транспорт (създаване на мрежа за градски транспорт, подобряване качеството на услугите в междуселищния транспорт, предоставянето ѝ на достъпна цена), паркинги.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Появата на пешеходни и велосипедни потоци води до оживление на средата. По ниската скорост на придвижване, отвореността към средата, почти неограничените възможности за спиране и отклоняване предполагат насищането ѝ с допълнителни активности.

Това повишава атрактивността на градската среда, създава нови пресечни точки между хората и бизнеса, допринасяйки за икономическо развитие, базирано на нови възможности на микро и малкия бизнес.

Мултифункционалната среда и новосъздадените възможности са допълнителна предпоставка за намаляване на моторизираното движение и респективно за насърчаване на пешеходното движение, и другите алтернативни форми на придвижване (с велосипед, тротинетка, друго) тъй като ограничава необходимостта от пътуване на дълги разстояния до места с възможности за лесно паркиране - за достъп до услуги или стоки от ежедневна или седмична необходимост.

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 Сандански да постигне следните резултати:

⇒ Намаляване на емисиите на CO₂ от транспорт с 20% до 2030 г

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

- ⇒ Намаляване на времето за пътуване с обществен транспорт средно с 20%
- ⇒ Намаляване на трафика с до 10% в централната градска част в полза на активната мобилност
- ⇒ Ръст на ползващите градски транспорт: 200%
- ⇒ Намаляване на злополуките на улицата и пътя с 15% в град Сандански
- ⇒ Постигане на устойчиво удовлетворение от качеството на обществения транспорт в град Сандански и община Сандански

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 (на първо време електрически, а при развитие на технологиите – базирани на водород и/или синтетични горива решения), изграждане на мощности за производство и съхранение на електричество и зареждане на превозните средства, насърчаване на електро мобилността, удължаване на велосипедната мрежа, за постигане на цялостна свързаност на изградените отделни участъци, създаване на зони с успокоен трафик, увеличаване на подобрената и безконфликтна пешеходна 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 велосипеди с цел увеличи дела на населението, което използва тези алтернативни начини на 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 и фини прахови частици.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.



В този приоритет са включени следните мерки:

П-1.1 Закупуване на нов, екологично чист подвижен състав за нуждите на градския и междуселищния транспорт в рамките на общинската транспортна схема

Създаване на общински градски транспорт само от електрически автобуси

Изграждане на общинско депо за електробуси със бърза зарядна станция

Постепенна подмяна и модернизация на междуселищния автобусен парк с подвижен състав с ниски емисии



План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

П-1.2 Изграждане на електрозарядни станции на територията на град Сандански и Община Сандански

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, за таксиметрови превози; за куриерски услуги; за доставка на бързо оборотни стоки);



П-1.3. Разработване и въвеждане на модел за градски зони с успокоен трафик

Въвеждане на зони с ограничение на скоростта:

- зона с ограничение 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
- зона с ограничение 40 км/ч за „успокояване” на трафика по улици с конфликтни кръстовища или улици с често регистрирани превишения на скоростта, водещи до риск за всички участници в движението. За тази зона се предвиждат и физически интервенции и решения за възпрепятстване на възможността за шофиране с висока скорост.



П-1.4. Идентифициране на „горещи“ точки от градската територия по отношение на прахово и шумово замърсяване и изграждане на система от зелени пояси

За град Сандански все още не е изготвена карта на замърсяванията с прах и шум. В периода между 2025 и 2027 г. предвиждаме такава карта да бъде изготвена, като въз основа на това се заложат и зелени пояси или елементи за борба с праха и шума.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

П-1.5. Изграждане на системи за защита от шума - шумозащитни екраниращи съоръжения /шумозащитни стени и плътни зелени пояси/

Шумозащитни екраниращи и шум поглъщащи съоръжения ще се изграждат около натоварени транспортни артерии, създаващи условия за отразяване и усилване на звука

- Пилотен проект за улично озеленяване на ул. „Стефан Стамболов“

По протежение на ул. „Стефан Стамболов“ не е налично улично озеленяване. Отделяния шум от превозните средства се отразява от заобикалящите се сгради и се усилва допълнително, което създава дискомфорт за живеещите и пътуващите по тази улица. Уличното озеленяване и технологични шумозащитни решения ще дадат възможност този негативен ефект да бъде преодолян.



П-1.6. Поетапна подмяна на общинския лекотоварен автопарк с електрически

Община Сандански към 2023 г. все още не разполага с електрическо превозно средство. От 2024 г. следва да започне програма за ежегодна подмяна на общински автопарк от леки и лекотоварни превозни средства с електрически превозни средства.

Към 2030 г. следва около 60% от този парк да се състои от електрически автомобили.

П-1.7. Мерки за подобряване на качеството на въздуха

Тук са включени мерки в областта на транспорта, които са конкретно насочени към подобряване качество на атмосферния въздух. Мерките имат са разделят на контролни и превантивни. Двата типа мерки могат да имат както постоянен характер, така и имат периодичен такъв.

Контролните мерки представляват засилен контрол върху изправността на автомобилите. Често срещано явление по улиците са неправилно функциониращи автомобили, поради повреда в двигателя с вътрешно горене, изгарящи масло и отделящи твърде много изгорели газове – бял задущлив облак с неприятен специфичен мирис.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

Такива са и неправилно функциониращи дизелови автомобили пушещи прекомерно и оставящи след тях черен облак от сажди.

Няма практика в общината, да се извършват проверки на място на такива автомобили, но следва да се намери такава форма. По този начин своевременно, тези повредени моторни превозни средства ще бъдат спрени от движение и няма да оказват негативното въздействие върху околната среда.

Превантивни действия, които в община Сандански се изпълняват регулярно са дейностите по редовно измиване на улиците, като това допринася изключително много за намаляване на вредните емисии от фини прахови частици, голяма част от които също са генерирани от автомобилите, включително и от електрокарите (отделяни частици от спирачките, от гумите, а за МПС с двигатели с вътрешно горене и отделяни частици през изгорелите газове на превозните средства).

П-1.8. Мерки за насърчаване на велосипедното движение „Зелената мрежа на Сандански“

Проектът ще включва няколко самостоятелно обособени участъци (етапи) за велотрасета с изграждане на съпътстваща велосипедна инфраструктура - велостоянки, реконструкция на съществуващи 5 бр. велостоянки и изграждане на до 5 бр. нови, въвеждане на система за споделено ползване на конвенционални и електрически велосипеди, фотоволтаично светодиодно маркиране на важни елементи от трасетата.

Приоритет 2. Градска среда за устойчива и безопасна мобилност

Приоритетът е насочен към подобряване на градската среда – подобряване на съществуващите улици в града, за да се намали натоварването и изграждане на нови улици („Южна дъга на град Сандански; създаваща нова транзитна връзка между основното ядро на града, квартал „Изгрев“ и достигаща до непосредствено разположеното село Поленица; последния участък от улица „Пирин“; други).

Чрез ремонта и изграждането на улици ще се създадат предпоставки за развитие на логическа мрежа на системата за градски транспорт, която ще има възможност поетапно да бъде надградена. Ще се създадат условия за намаляване времето за придвижване и оттам за намаляване сумарния разход за гориво.

Като развит туристически център – все по-често възниква необходимостта от „буферен паркинг“, в началото на града, който с помощта на градския транспорт и споделени решения за електрически велосипеди/ електрически тротинетки, да даде възможност да се приложи модела „park and ride“.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

В големите квартали с преобладаващо застрояване с жилищни блокове – „Спартак“ и „Крайречен“ (а при възможност и в квартал „Изгрев“) да се оформят нови вътрешноквартални паркинги или да се модернизират съществуващите паркинги, включително в комбинация с премахване на отделни нерегламентирани бетонови или метални гаражи.

Подобряване на пътната безопасност чрез въвеждане на конкретни мерки, в зони и кръстовища с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

Разширяване на мрежата от велосипедни алеи и обезопасяване на зоните за движение на пешеходци.

Подобряване на връзките и интеграцията между градския и междуселищния автобусен и железопътен транспорт, както и международния в посока Република Гърция и евентуално Република Северна Македония.

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

Един от основните акценти в разработения План за интегрирано развитие на община Сандански за периода 2021 – 2027 е подобряване и модернизация на зоните за бизнес – индустриални и промишлени зони, логистични зони в град Сандански и край него.

В плана за устойчива градска мобилност също предвиждаме конкретни инвестиции свързани с подобряване на достъпността, техническата осигуреност (включително с паркоместа) и управление на транспортните потоци в съществуващите индустриални зони. Това обхваща обновяване/изграждане на нови транспортни комуникации (улици, тротоари, вело алеи, зелени площи, включително места за почивка, паркинги), техническа и телекомуникационна инфраструктура, информационно обезпечение, включително дигитално.

П-2.2. Интеграция на контактната зона с река Санданска Бистрица

Развитието на Сандански, от античността до днешния съвременен град, е неразривно свързано с река Санданска Бистрица. Градът поетапно се е развил от двете страни на тази планинска река, като се е разширявал поетапно по околните хълмове.

Реката като естествена преграда го разделя на две, създавайки известни затруднения в свързването на града от двете и страни, което се осъществява чрез поредица от автомобилни и пешеходни мостове.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.



Същевременно реката е природен обект, който до голяма степен е запазил естествения си облик и е около него са се оформили значителни зелени територии.

Концепцията предвижда тези зелени територии да се свържат, чрез активни мероприятия по улично озеленяване, плюс изграждане на велосипедни алеи – да се трансформира в един зелен коридор пресичащ целия град.



П-2.3. Реконструкция на улична и пътна мрежа

Основни акценти са търсене на решения за спиране ръста на трафика на моторни превозни средства и първи стъпки към неговото намаляване.

Подобряването на междуселищна свързаност, осигуряването на достъп до критични услуги и непрекъснатост на пътуванията на обществения транспорт са една част от акцентите.

Изграждането на нови улици и рехабилитация на съществуващи в обхвата на системата за градски транспорт, както и подобряване на общинските пътища в близост до град Сандански, по които активно се движи междуселищния обществен транспорт са

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

идентифицирани като проекти с висок приоритет за периода на изпълнение на ПИРО 2021 - 2027.

Инвестициите се разглеждат и приоритизират 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 административния център град Сандански.

П-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;

В периода до края на 2023 г. община Сандански инвестираше приоритетно в общински пътища водещи до културни забележителности и туристически дестинации (общинския път между град Сандански и туристическа местност Попина лъка и Национален парк „Пирин“; общинския път между Мелник – Рожен и Роженски манастир; общинския път на виното – между Мелник, Виногради и Хърсово; общинския път Катунци – село Златолист). Това бе обусловено от усилията ни за затвърждаване на региона като водеща туристическа дестинация с множество възможности.

Днес фокуса ще се измести все повече и към зони за производство и бизнес, както и пътища осигуряващи интензивни връзки между град Сандански и по-големите близки села.

В ход е проектирането на рехабилитацията на общинския път между село Ново Делчев – село Склаве и село Ласкарево.

П-2.5. Изграждане на обществен паркинг и анализ на възможности за изграждане на подземни, полуподземни, многоетажни и буферни паркинги, зони за паркиране и система за управление

Изграждане на надземен автоматизиран многоетажен паркинг в град Сандански

Изграждането на такова специфично съоръжение за надземно етажно паркиране, е обосновано от ограничените места за изграждане на други вид паркинги в централната част на град Сандански. Автоматизираните етажни паркинги са относително ново и евтино решение, което може да се монтира бързо и да се надгражда при необходимост.

При разполагане на подобно съоръжение в жилищен комплекс, същото би могло да се постави на калканите на панелните сгради в комплексите.

Изграждането на друг тип паркинги - подземни паркинги или многоетажни традиционни паркинги в централната градска част на Сандански (или в кварталите) от една страна трудно осъществимо, поради високата цена за строителство на такива съоръжения и липсата на свободни площи, а от друга страна е спорно от гледна точка на целите на

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

устойчивата градска мобилност, тъй като те привличат допълнително автомобили и автомобилен трафик, създавайки удобства.

Ето защо по-скъпите паркинг решения, следва да се предлагат в бъдеще след осигуряване на нова градоустройствена база и задълбочен икономически анализ на разходите и ползите.

П-2.6. Развитие на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт – обвързване на изградената мрежа от велосипедни алеи и доизграждане на други такива за поетапно преодоляване на разпокъсаността на системата и трансформирането и в единна мрежа

П-2.6.1. Изграждане на велопаркинги за лични велосипеди.

Съществуващите велопаркинги пред сградата на общината, на градския площад, при магазин „Била“ и пред III-то основно училище дават една база за паркиране на велосипеди. Съществуващия паркинг в зоната на градската хигиенна баня, следва да бъде възстановен, тъй като до тази зона на заведения, все повече хора избират да достигат с велосипед или електрическа тротинетка.

Други локации за изграждане на вело паркинги са подходящи а да бъдат двете автогари, градската поликлиника, пощата, площад Атлантически алианс, големи супермаркети и други.

В централна градска част, в бъдеще може да се приложи публично-частно партньорство за изграждане на платен велосипеден паркинг и паркинг за тротинетки, който също така може да бъде и достъп за предоставяне на електрически споделени велосипеди и електрически тротинетки.



П-2.6.2. Изграждане на велоплощадки за обучение на деца в правилата на движение.

На площадката за обучение ще могат да се провеждат открити уроци от училища и детски градини. Всеки родител също ще може да заведе детето си и да му покаже как да пресича

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

безопасно, къде да се движи и управлява велосипед, и др. Целта е децата подробно да се запознаят с правилата за движение, както и с техническите средства за организация и регулиране на движението в безопасна среда.



П-2.6.3. Изграждане на велосипеден надлез за безконфликтно пресичане на Главен път Е-79

За свързване на изградената велоалея по протежение на бул. „Европа“ с градската територия, следва да се намери техническо решение, което да позволи преодоляването на републикански първокласен път Е-79 в зоната на кръстовището при „Медика“. Това може да бъде със специализиран велосипеден надлез или надлез за велосипеди и пешеходци.



План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

П-2.6.4. Определяне на зони със споделено движение – автомобили и велосипеди с ограничение на скоростта 20 км/ч или 30 км/ч



П-2.8. Подпомагане развитието на пешеходното движение

П-2.8.1. 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.

П-2.8.2. 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.

П-2.8.3. Реконструкция и подновяване на изграден подлез в зоната на Градски пазар, като съоръжения за безопасно преминаване на пешеходци

Към момента подлеза в изцяло трансформиран в търговско складови площи към градския пазар, необходимо е да се техническото съоръжение подлез да се препроектира и да се намери техническо решение да се обезпечи неговото съвместно ползване. Може да бъде допуснато след намаляване интензитета на придвижване на граждани, подлеза да се затваря и да се използват пешеходните пътища – над земята.

Препоръчват се дейности и решения предвиждащи безопасна експлоатация и адекватна поддръжка.

П-2.8.4. Развитие на пешеходната зона в централната градска част

Тази мярка е свързана със значителна физическа намеса в средата, предполагаща голям финансов ресурс за реализацията си

Физическо обновяване и цялостна реконструкция на съществуващата улица „Македония“ и превръщането и в улица на едно ниво (без оформени улични платна и тротоари), ще промени изцяло облика на пешеходната зона на град Сандански и ще даде нови възможности за разполагане на културни обекти (паметници, арт инсталации, обекти от античния град Сандански, други) и елементи на градската инфраструктура (чешми, фонтани, пейки, декоративно осветление и т.н.).

Може да се помисли за трансформирането на отделни части от прилежащи улици, завършващи в ул. „Македония“ също в изцяло пешеходни.

Удачно е да се намери техническо решение – така че натоварения трафик по ул. Воден в близост до ГУМ, да не пресича пешеходната зона по ул. „Македония“.

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, градско декоративни озеленяване, атрактивно и модерно улично осветление.

Част от зоната на Градския пазар, може да се трансформира в изцяло пешеходна, с контролиран достъп само за зареждане и товаро-разтоварни дейности.

По този начин ще се разшири и обхвата на съществуващите пешеходни зони.

2.9. Постоянна актуализация на хоризонталната маркировка и вертикална маркировка (знаково стопанство, информационни табели – указателни, наименования на улици и номера, електронни информационни и други) с цел подобряване на пътната безопасност

Изпълнение на малки мерки за подобряване на безопасността на движение –поддържане на пътната маркировка, осветеност на кръстовища и пешеходни пътеки, регулярно почистване на вертикалната сигнализация (включително от лепени по знаците и табелите стикери), очертаване на училищни маршрути“ за движение на ученици и други

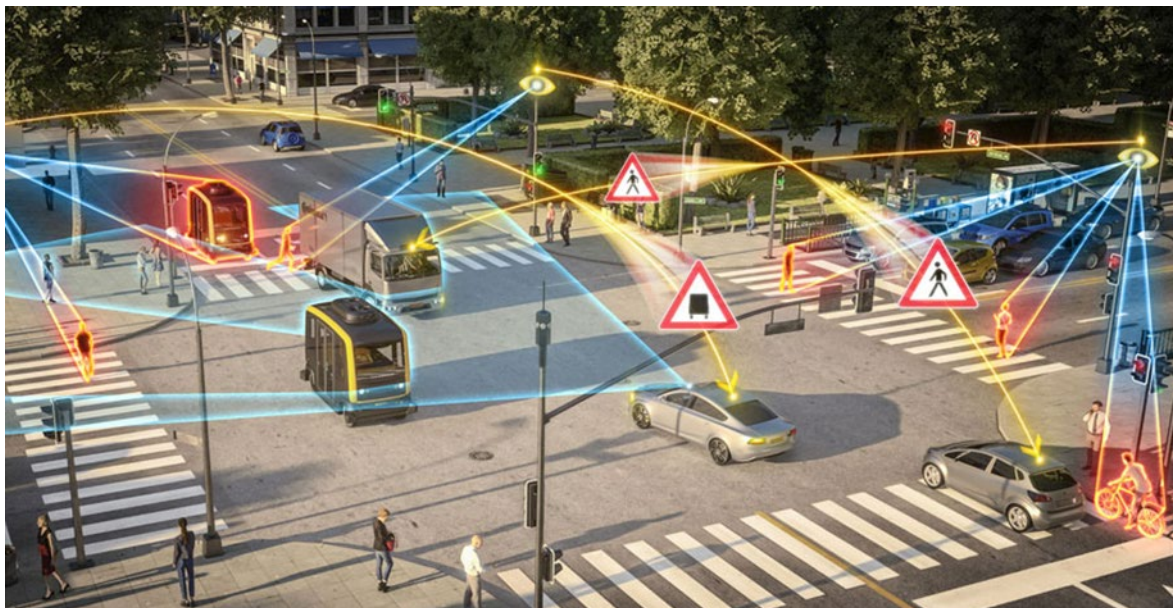
Приоритет 3. Интелигентна мобилност

Още преди повече от 15 години, експертите на община Сандански, в рамките на съвместни проекти с Градския регион на Хаагланден (Нидерландия) се запознаха с предимствата на прилагането на интелигентни решения за подпомагане на градската мобилност (системите за градски транспорт и паркиране). В последващите години продължи процеса на проучване и запознаване с все по новите решения за интелигентна мобилност, включително прилагани вече и у нас, в редица български общини.

Извеждането на такъв приоритет е насочено към въвеждане и използване на:

- въвеждане на системата за интелигентно управление на светофарно регулираните кръстовища, даваща предимство на превозните средства на градския транспорт, както и на специализираните автомобили на спешната помощ, пожарната и полицията (при активирана система за звукова, светлинна и електронна сигнализация).
- въвеждане на интелигентни системи за управление на трафика – осигуряване на зелена вълна, светлинно регулиране според натовареността на пътникопотоците и други
- системи за информация и управление на обществените паркинги и зоните за контролирано паркиране,
- изграждане на системи за контролиран достъп до определени зони

Въвеждането на системите ще позволи и натрупване на бази данни от информация за трафика, които ще позволят бъдещо моделиране и електронно базирано тестване на възможни решения за подобряване на трафика.



П-3.1. Въвеждане на системи за интелигентно управление на трафика

Паралелно с развитието на модерен и екологично чист градски транспорт, ще се въвеждат и електронни системи за интелигентно управление на трафика, даващи предимство на

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

превозните средства на градския транспорт, а на по-късен етап и на междуселищния транспорт.

На следващ етап системите ще се надграждат и ще стават по-сложни, като включват осигуряване на зелена вълна, светлинно регулиране според натовареността на пътникопотоците, по-дълги зелени светлини за пешеходците в часове и зони, в които ученици се прибират от училище, работници от работа и т.н.

В края на периода до 2030 г., може да се започне работа и по въвеждането на интелигентни решения в сферата на паркирането – информационна система, базирана на данни в реално време, ще указва брой и разположение на свободните места за паркиране, не само в паркингите, но и в зоните за контролирано паркиране по улиците (сините зони) чрез инсталирането на система от електронни датчици

Базите от данни които ще се натрупат в течение на времето с прилагане на допълнителен специализиран софтуер ще позволят създаването на дигитален транспортен модел на град Сандански.

Транспортният модел ще бъде едно дигитално представяне на мобилността в градската територия (с развитие на доста по-късен етап и на общинската територия).

Той ще се използва за прогнозиране на приложимостта на възможни 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 (не само в най-големите, където то задължителен инструмент, но и в градове с население от 20 000 до 50 000 жители) 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.



План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

П-3.2. Развитие на мобилността като услуга (MaaS) и въвеждане на дигитални услуги за гражданите и бизнеса в областта на мобилността

Мобилността като услуга /Mobility as a service/ е вид услуга, при която интегриран цифров канал позволява на потребителите да планират, резервират и плащат за множество видове услуги за мобилност.

Концепцията (MaaS) се стреми да улесни преминаването от личните видове транспорт към мобилността, предоставяна като услуга. Това е възможно чрез комбиниране на транспортни услуги от обществени и частни доставчици на транспорт чрез единен портал, който създава и управлява пътуването.

Ключово за концепцията (MaaS) е да предложи на пътниците решения за мобилност въз основа на техните индивидуални нужди при пътуване.

Планирането на пътуването обикновено започва с програма за планиране на пътуване. Например, плановик на пътуване може да покаже, че потребителят може да стигне от една дестинация до друга, като използва комбинация автобус1 и автобус2 или комбинация от автобус1 и ходене пеша.

След това потребителят може да избере предпочитаното от него пътуване въз основа на цена, време и удобство. В този момент всички необходими резервации (напр. повикване на такси, запазване на място, наемане на електрически велосипед ще се извършват като единица. Очаква се тази услуга да позволява роуминг, т.е. едно и също приложение за краен потребител трябва да работи в различни градове, без потребителят да се запознава с ново приложение или да се регистрира за нови услуги. Заедно с други нововъзникващи технологии за превозни средства, като споделени превозни средства, автоматизирано шофиране, свързани автомобили и електрически превозни средства, (MaaS) допринася за нов тип бъдеща мобилност, която е автономно, свързано, електрическо и споделено превозно средство.

Към днешна дата, въвеждането на концепцията (MaaS) изглежда доста футуристична, но нашите очаквания са тя да навлезе изключително бързо на пазарите, поради силната конкуренция между основните глобални дигитални компании, и отличната възможност чрез нея да се генерират допълнителни приходи за тях.

Ускореното прилагане на MaaS ще има за цел да конфигурира цялата информация за услугите на обществения транспорт, услугите по паркиране, и възможностите за алтернативно придвижване, но също и да създаде интерес за откриването на нови услуги по мобилност, като например отдаване на велосипеди под наем, отдаване на тротинетки под наем, платформи за споделени автомобили и всички останали споделени транспортни услуги.

Резултатът ще бъде дигитална платформа (разработката на която не се финансира от общината), която да предоставя възможност за планиране на пътуването с различни

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

превозни средства, като ще предоставя актуална информация в реално време на потребителите във всички етапи на пътуването им.



П-3.3. Динамична оптимизация на разписанията на обществения транспорт

Електроните системи и приложения, ще навлизат все по динамично в нашия ежедневен живот. Мониторинга и контрола върху спазването на разписанията на превозвачите ще бъде все по автоматизиран и в бъдеще прозрачен за потребителите процес.

Липсата на автобус по линията и прекомерни закъснения ще изискват коригиращи действия, включително заплащане на компенсация на потребители, закупили билети, съгласно националната и европейска нормативна уредба.

Обществения транспорт е неразривно свързан с ежедневния живот на гражданите и бизнеса и изисква отговорно поведение на превозвачи и персонал в тези компании.

Подобряването на обслужването и наличността на превозни средства са задължителни за успеха на обществения транспорт.

Електронните системи за издаване на превозни билети (ticketing) ще позволят в бъдеще изготвянето на един по-прецизен анализ на потреблението. Тези данни ще могат да се съпоставят с други данни, като например спазването на разписанието на обществения транспорт. Това като процес ще позволи да се взимат добре анализирани и обмислени решения, чрез които да се постигне допълнителна оптимизация, в добрия смисъл на понятието (без съкращения на честоти, линии, направления и прочие).

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 в електронни 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.

Увеличаването на броя на пътниците в обществения транспорт, води директно да намаляване на броя на личните превозни средства на пътя.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.



Приоритет 4. Ефективна мобилност

Приоритетът е насочен към въвеждане на мерки за подобряване на организацията и управлението на мобилността.

Преди всичко следва да се дефинират точно потребностите, като това ще се реализира чрез обсъждане и консултации със заинтересованите страни - граждани, транспортни фирми превозвачи, представители на бизнеса – с необходимост от транспортно обезпечаване на работници, учебни заведения, представители на туристическия бранш и туристи, медицински обекти, представители на административните институции, търговци и търговски обекти.

С дефинирането на потребностите, ще могат да се представят и обсъдят възможностите с които се разполага за задоволяване на тези потребности. Так ще се повиши капацитета на всички участници и заинтересовани страни в градската мобилност, и това ще позволи да се селектират и възможните мерки за създаване и подобряване на системата на обществен транспорт (започвайки на първо време с градския транспорт).

За да стане мобилността по ефективна и за да се повиши в значителна степен удовлетворението от предоставяните услуги, в кратки срокове следва да се пристъпи мерки за осъществяване на постоянен мониторинг на системата, събиращ бази данни по независими от човешка намеса електронни канали.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

През 2026 г., би могло да се пристъпи към актуализация на общински документи, и да се предвидят нови решения и мерки в бъдещия план за развитие на община Сандански за периода 2028 - 2034, в това число актуализиране на тарифните модели, оптимизация на системите за тарифиране (обществен транспорт и паркиране), въвеждане на туристическа карта Сандански (предоставяща достъп до зони за паркиране, безплатен обществен транспорт в рамките на общината, безплатен достъп или достъп с намаление до туристически обекти прочие).

В рамките на приоритета са включени следните мерки:

П-4.1. Промени в наредбите на община Сандански, които въвеждат специализирани регулации за зони с успокоен трафик, управление на зареждането на търговски обекти (включително контролиран достъп до пешеходни зони, градски пазар и други), управление на сметосъбирането, регулации за движение на електрически тротинетки, регулации по отношение на паркирането в обществени пространства (улици, площади, обществени паркинги) и не на последно място пътната безопасност

В изпълнение на правомощията си по чл. 21, ал. 1 от ЗМСМА, общинския съвет има възможност да приема правилници, наредби, инструкции и да взима съответни решения. Част от предвидените мерки, следва да бъдат предвидени, чрез приемане на съответния общински нормативен документ.

Проекти на нови наредби, правилници, инструкции, както и за изменение и допълнение на действащи такива, ще бъдат внесени за разглеждане в общинския съвет при условията и реда на Закона за нормативните актове, правилника за дейността на Общински съвет - Сандански, доколкото не противоречи на закона.

Преди внасянето на проект на нормативен акт, касаещ мобилността, ще бъдат проведени обществени консултации с гражданите и юридическите лица.

П-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 зона, но и контактните зони, където паркирането е безплатно.

Съвременните достижения в областта на паркирането, ще изискват не малък финансов ресурс, което предопределя тяхното плавно и поетапно въвеждане.

В този смисъл основен инструмент в първите години, ще бъде традиционното проучване на паркирането по улици, чрез събиране на реални бази от данни чрез преброяване в различни часови сегменти на денонощието.

Липсата на бази от данни, възпрепятства взимането на адекватни и навременни решения, които да подпомогнат развитието на системата за паркиране.

П-4.3. Разработване на стратегия за поетапна декарбонизация на обществения транспорт – градски и междуселищен

Декарбонизация на обществения транспорт е съществена задача. При железопътния транспорт – това е решено отдавна в самото начало на настоящия век – чрез електрификацията на жп. линията София – Кулата.

В рамките на следващите няколко години, очакваме община Сандански в областта на обществения градски автобусен транспорт също изцяло да премине на електрически автобуси, като същевременно разшири и обхвата на своята мрежа.

Същевременно поетапна декарбонизация на обществения междуселищен транспорт и другите форми на обществен транспорт (таксите, автомобили под наем) ще изисква разработването на специална стратегия, в която би било добре да бъдат предвидени и определен вид стимули (при възможност да се осигурят такива).

П-4.4. Извършване на анализ и поетапно въвеждане на преференциален данък МПС за електрически МПС

Размер на данъчна ставка за данък върху превозни средства и леки автомобили с мощност над 74 kW в община Сандански, е в групата на българските общини с относително висок такъв размер.

На базата на подробен анализ, следва да се разглежда възможността за поетапно въвеждане на преференциален данък за електрическите автомобили, отново съобразно тяхната мощност. Преференциалния данък следва да бъде въведен за период, който не трябва да бъде по-дълъг от пет години.

П-4.5. Специфична паркинг политика

В отделни локации в отделни часови периоди в град Сандански се отчита пълна натовареност на платените места за паркиране синя зона. Това води до невъзможност в тези локации да се осигури възможност за кратковременно паркиране.

Това е една от причините да се разгледа евентуалната възможност за прилагане на специфични паркинг политики, по-долу:

П-4.5.1. Разглеждане на възможността за въвеждане на времеви ограничения за паркиране в синя зона и времеви ограничения за паркиране в някои зони за безплатно паркиране

Към момента в зоните за платено паркиране (синя зона) в град Сандански не са въведени времеви ограничения за продължителността на паркиране.

В много от големите градове в България, включително и столицата в синя зона може да се паркира при спазване на правилото за максимално допустимото време за паркиране което е между 2 (два) часа и 4 (четири) часа.

Идеята на въвеждане на максимално допустимо време за паркиране е да се насърчи кратковременното паркиране, за сметка на автомобили престояващи дългосрочно.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

По идентичен начин, в други държави на ЕС (в България няма такава практика) е уредено и паркирането в зони за безплатно паркиране, където безплатно е допустимо да се паркира между 1 час и 4 часа. Контрола се извършва, чрез специално устройства на място на улицата или чрез устройства механични или електронни в колата, визуализиращи времето за престой.

Въвеждането на тези ограничения би подпомогнало намаляването на автомобилния натиск към централната градска зона, и ще даде възможност за осигуряване на обратни свободни паркоместа и ще намали паразитния трафик за търсене на места за паркиране.

В периода 2025 – 2026 следва да се обсъди и разгледа приложимостта на подобни решения и в град Сандански – за въвеждане на максимално допустимо време за паркиране.

П-4.5.2. Повишаване на цената на паркиране в синя зона и цената за паркиране на живеещите в синя зона

Втората специфична политика, и обичайно най-ефективната и същевременно най-неприемливата от политическа гледна точка (поради съпротивата на гражданите и част от бизнеса) е повишаване на цената на паркиране в синя зона и цената за паркиране на живеещите в синя зона. Тази мярка оказва силно потискащо влияние върху ползването на личен автомобил за достъп до централните градски части и стимулира паркирането в по-отдалечени периферни зони или насърчава алтернативното придвижване – пеша, с велосипед, с градски транспорт и т.н.

Мярката оказва въздействие и върху живеещите в зони с платено паркиране, да ограничат броя на автомобилите с които разполагат и паркират в тях, или да търсят други решение за паркирането им.

Въвеждането на такава мярка, обаче може да се извърши след направата на допълнителен анализ и провеждането на съответните обществени обсъждания. Като темата ще подлежи на обсъждане не по-рано от периода 2025 – 2026.

П-4.5.3. Осигуряване на физическа невъзможност за паркиране върху тротоара, по основните трасета за движение 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 полицията и местните власти е слаб. В резултат се наблюдават все повече тротоари, с паркирани автомобили, които са с нарушена настилка и неизползваеми от пешеходци.

Установяването на пълна забрана за паркиране върху тротоар е механизъм, който ще може да повиши естетически качества на среда и да обезпечи сигурността на гражданите придвижвайки се пеш. За да бъде реализирана една такава мярка е необходимо да бъдат

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

направени промени в националната нормативна рамка и след това те да бъдат синхронизирани с местните нормативни актове.

Тъй като това е процес, който не е предвидим във времето, община Сандански планира да провежда специфична паркинг политика, в този конкретен случай по-скоро антипаркинг политика върху тротоарите – първоначално върху основните пешеходни маршрути.

Чрез физически прегради (колчета, бетонови елементи, и други) ще се ограничи физическата възможност за паркиране върху тротоарите. Това е мярка, която е насочена основно към освобождаване на тротоарите от автомобили и осигуряване на безпроблемно преминаване на пешеходци, но също така да опази физическата среда – тротоарните настилки от увреждане.

Изпълнението на мярката следва в един дългосрочен период да бъде въведена за територията на целия град. На първо време, в рамките на действието на настоящия план Предвиждаме тя да има етап един по-ограничен обхват, засягайки части от градския център и основните пешеходни маршрути за движение от него до големите жилищни квартали – „Изгрев“, „Крайречен“, „Спартак“, „Смилово“ и други.

П-4.6. Подобряване на административния капацитет на експертите в общинска администрация с компетенции в сферата на транспорта, издаване на периодични аналитични документи за текущото състояние на градската мобилност и създаване на обществен съвет по мобилността като консултативен орган за вземане на решения

С развитието на градската мобилност и нарастващите отговорности, следва да се развива и административния капацитет на експертите в общинската администрация. Планирането на обучения, обмяната на опит с други български и европейски общини, участието в съвместни проекти за устойчива градска мобилност и планиране на процесите в нея, са част от инструментите чрез които може да се увеличи административния капацитет.

Важно е, от 2024 г. да започне да се публикуват текущи данни, включително аналитични такива за протичащите процеси в устойчивата градска мобилност – градски транспорт, междуселищен транспорт, състояние на автогари и жп. гари, таксите, споделени превозни средства, велосипедни мрежи, основни пешеходни маршрути и алеи и други.

Участието на гражданите, бизнеса и всички останали заинтересовани страни, трябва да бъде канализирано, като в средносрочен план се създаде и обществен съвет по мобилността, който да подпомага общинската администрация и общинския съвет във процесите на взимане на решения за провеждане на общинската политика по мобилността. Експертите на администрацията са запознати с добри практики в нашите общини партньори от държави от ЕС – Нидерландия, Германия, Ирландия, Италия и др.

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

П-4.8. Регулиране на трафика от електрически превозни средства (тротинетки, велосипеди)

Електрическите велосипеди, електрически тротинетки и електрическите мотопеди (с конструктивна скорост до 50 км./ч. вече са навсякъде около нас и техният брой прогресивно се увеличава.

Споделените електрически тротинетки и споделените електрически велосипеди, очакваме с известно насърчаване от общината, да се появят в следващата година или две. Тяхната популярност също очакваме да доведе до промени на нагласите в нашия град, тъй като все по-вече хора откриват този зелен и същевременно евтин начин за придвижване из града - бързо, без необходимост от автомобил и без такси за паркиране.

Електрическите велосипеди и тротинетки се захранват от електрическа батерия и могат да изминат между 20 - 30 или 50 км. в зависимост от модела.

Движението на електрически велосипеди и най-вече на електрически тротинетки в пешеходните зони, или в немалко случаи по тротоарите, създава конфликти с пешеходците. Това не е проблем само за нашия град Сандански, а трайна тенденция която се наблюдава в други градове в страната а и в света.

Много градове възприемат проактивна политика и въвеждат свои правила за движението на тези нови превозни средства - за да се гарантира по-голяма безопасност на всички участници в трафика.

Само някои от мерките, които могат да се предприемат са:

- Създаване на обозначени зони и паркинги за паркиране на електрически тротинетки и електрически велосипеди, така че те да пречат на пешеходния трафик и да не го ограничават.
- Ограничаване на скоростта или изцяло забрана за движение на тротинетките и електрически велосипеди в пешеходни зони, при липса на специализирана алейна мрежа за тяхното движение
- Внедряване на система за сигнализиране на нарушения и определяне на контролни лица и органи, които да налагат санкции
- Насърчаване на използването на лични предпазни средства - каски и други

Приоритет 5. Отговорна мобилност

Приоритетът включва реализиране на популяризиращи и комуникационни мерки за промотиране на устойчивата мобилност, чрез насърчаване на здравословния начин на живот, ходенето пеша, използването на велосипеди, въвеждане на мерки за безопасност на участниците в движението, отговорно поведение на пътя от всички участници в трафика, запознаване на гражданите и гостите на града и общината с възможностите на обществения транспорт и принципните концепции за неговото развитие..

П-5.1. Провеждане на целенасочени информационни кампании за стимулиране на алтернативни начини на придвижване, като кампаниите съвпадат с извършени интервенции в градската инфраструктура откриващи нови възможности за градската мобилност

Развитието на градската инфраструктура за устойчива мобилност, ще бъде информационно подкрепено чрез целенасочени информационни кампании.

Пример за това е например, кампания за работата по откриване на нова линия на градския транспорт с информация за разположение на автобусните спирки, маршрута на автобуса, бъдещата честота на движение, визуализация на превозните средства, които ще обслужват тази линия и т.н., както и последваща кампания за нейното популяризиране след откриването и в експлоатация.

Пример за друга кампания е информационна кампания за борба с посегателствата върху пътните знаци, информационни табели и указателни табели – чрез лепене на стикери и изрисуване със спрей и маркери – като нейния фокус ще бъде сред децата и младежите, акцентирайки върху рисковете от ограничаване на видимостта на знаците, особено в тъмните части на денонощието.

П-5.2. Алтернативни мерки за стимулиране на пешеходното движение и ползването на градски и междуселищен транспорт за устойчива градска мобилност.

Първоначалната (но не и завършена) селекция от мерки обхваща:

- подобряване на инфраструктурата за придвижване пеша водеща към детски градини и училища, която да даде по добро основание за водене пеша на децата от техните родители. Безопасното и приятно придвижване по поддържани тротоари, върху които няма паркирани автомобили и други препятствия, дава основание за избиране на пешеходен достъп от жилището до учебното заведение.
- в процеса на изграждане на новата мрежа за градски транспорт (включително при съставяне на разписанието) да се интегрират обектите на образованието в град Сандански, особено на общинските училища, така че учениците да могат да се

План за устойчива градска мобилност на град Сандански – община Сандански 2023 – 2030 г.

възползват от услугите на градския транспорт, за който те ще могат да ползват и сериозно намаление. Това следва допълнително да стимулира избора на придвижване до училище без ползването на автомобил.

Липсата на градски транспорт в зоните до общинските училища, особено за основното образование – от 1-ви до 7-ми клас е предпоставка родителите да ползват личен автомобил, което създава най-големите задръствания сутрин и следобед и значителни проблеми в трафика, особено при лоши метеорологични условия. Това предопределя ползването на личен автомобил, а не на градски транспорт за достигане до обект на образованието.

- стимулиране от общината за подобряване на инфраструктурата в зоните около малките търговски обекти - квартални магазини, които осигуряват ежедневното пазаруване на пешеходно разстояние, в близост до дома. Подобрени тротоарни настилки с невъзможност за паркиране върху тях, маркирани пешеходни пътеки, организация на паркирането чрез знаци и хоризонтална маркировка са само част от дребно мащабните мерки, които могат да се реализират в близост до тези квартални обекти. Тези интервенции имат за цел да ограничат пътуването с личен автомобил до магазини на големите търговски вериги за по-дребното ежедневно пазаруване. Подкрепата от страна на общината към малките квартални магазини, в които пазаруването става пеша, също работи в посока на устойчивата градска мобилност.

П-5.3. Провеждане на ежегодни кампании за безопасност на уличното движение в градска среда

Пътната и улична безопасност са основен приоритет за община Сандански в периода до 2030 г. Участие в кампаниите ще вземат и представители на държавните институции, натоварени с отговорности по пътната безопасност - Държавна агенция безопасност на движението по пътищата, Звено „Пътна полиция“ към Областна дирекция на МВР, Агенция пътна инфраструктура и други.