

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ГРАД ДОБРИЧ



2024г. - 2030г.



Съдържание

<i>Списък на таблиците.....</i>	<i>3</i>
<u>ВЪВЕДЕНИЕ.....</u>	<u>5</u>
1. Приложимо законодателство и стратегически документи в контекста на проекта	5
2. Възможни източници на финансиране	14
3. Описание на настоящето състояние	15
4. SWOT анализ на фактори, имащи отношение към ПУГМ.....	45
5. Количествено и качествено проучване.....	47
6. Визия и цели на ПУГМ.....	58
7. Мерки за устойчива градска мобилност.....	62
8. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2024 - 2030 г.	76
9. Система за наблюдение и оценка.....	117
<i>Индикатори за изпълнението на мерките за устойчива градска мобилност</i>	<i>118</i>

Списък на таблиците

<u>Таблица 1: Климатичните данни за температурата и валежите в Добрич</u>	<u>20</u>
<u>Таблица 2. Показатели на нефинансовите предприятия в община Добрич (2022 г.)</u>	<u>26</u>
<u>Таблица 3 Регистрираната заболяемост през 2021 г., 2022 г. и 2023 г.</u>	<u>44</u>

Списък на графиките

<u>Графика 1. Брутен вътрешен продукт на област Добрич (млн. лв., 2020-2022 г.)</u>	<u>24</u>
<u>Графика 2. Брутен добавена стойност на област Добрич по сектори (млн. лв., 2020-2022 г.)</u>	<u>25</u>
<u>Графика 3. Нетни приходи от продажби и стойност на продукцията на нефинансовите предприятия в община Добрич (млрд. лв., 2020-2022 г.)</u>	<u>25</u>
<u>Графика 4. Дейност на местата за настаняване в община Добрич (брой, 2020-2023 г.)</u>	<u>28</u>
<u>Графика 5. Наети по трудово и служебно правоотношение в община Добрич по форма на собственост (брой, 2020-2022 г.)</u>	<u>28</u>
<u>Графика 6. Коефициент на безработица в община Добрич и България (% , 2020-2022 г.)</u>	<u>29</u>
<u>Графика 7. Население на община Добрич по възрастови групи (переброявания 2011 и 2021 г.)</u>	<u>29</u>
<u>Графика 8. Естествен и механичен прираст на община Добрич (% , 2020-2022 г.)</u>	<u>30</u>
<u>Графика 9. Образователна структура на населението на община Добрич (брой, 2021 г.)</u>	<u>31</u>
<u>Графика 10: Икономическа активност на населението на възраст 15-64 г. (2021 г.)</u>	<u>31</u>
<u>Графика 11. Разходи по бюджета на Община град Добрич (млн. лв., 2020-2023 г.)</u>	<u>32</u>
<u>Графика № 12 Разделение на анкетираните по пол</u>	<u>49</u>
<u>Графика № 13 Разделение на анкетираните по възраст</u>	<u>49</u>
<u>Графика №14 Разделение на анкетираните по социален статус</u>	<u>50</u>
<u>Графика № 15 Разделение на анкетираните съобразно тяхното образование</u>	<u>50</u>
<u>Графика № 16 Проблеми на техническата инфраструктура</u>	<u>51</u>
<u>Графика № 17 Обичаен начин на придвижване</u>	<u>51</u>
<u>Графика № 18 Честота на използване на обществения транспорт</u>	<u>52</u>
<u>Графика № 19 Мотиви за използване на обществен транспорт</u>	<u>52</u>
<u>Графика № 20 Честота на използване на лични автомобили</u>	<u>53</u>
<u>Графика № 21 Затруднения за пешеходното придвижване</u>	<u>53</u>
<u>Графика № 22 Честота на велосипедния транспорт</u>	<u>54</u>
<u>Графика № 23 Причини за неизползване на велосипеден транспорт</u>	<u>55</u>
<u>Графика № 24 Нагласи на обществото за използване на електромобили</u>	<u>55</u>
<u>Графика № 25 Мнение относно изграждането на мрежа от зарядни станции</u>	<u>56</u>
<u>Графика № 26 Проблеми на техническата инфраструктура</u>	<u>56</u>

Списък на фигурите

<u>Фигура 1: Карта на териториалните единици за статистически цели (NUTS) в Република България</u>	<u>15</u>
<u>Фигура 2: Карта на Добруджа</u>	<u>18</u>

Използвани съкращения

АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна Инфраструктура“
ГИС	Географска информационна система
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДПФИ	Други програми, фондове, частни инвестиции
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски Съюз
ЕФСУ	Европейски фондове при споделено управление
ЕСП	Европейската сметна палата
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИТС	Интелигентни транспортни системи
МГОТ	Масов градски обществен транспорт
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)
НПВУ	Национален План за възстановяване и устойчивост
ОБ	Общински бюджет
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж“
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПОС	Програма „Околна среда“ 2021 - 2027 г.
ПРР	Програма „Развитие на регионите“ 2021 - 2027 г.
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г.
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РБ	Републикански бюджет
РПМ	Републиканска пътна мрежа
ФМ на ЕИП	Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
ЦГЧ	Централна градска част

ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност представлява стратегически документ, който има за цел да отговори на нуждите за мобилност на жителите и бизнеса в градските и прилежащите им области, с цел подобряване на качеството на живот. Този план се основава на съществуващите практики за планиране, но с акцент върху принципите на устойчивост.

Планът за устойчива градска мобилност трябва да отговаря на няколко задължителни изисквания:

1. **Съответствие със законодателството:** Планът трябва да бъде в съответствие със законодателството на национално, европейско и местно равнище, свързано с градската мобилност и околната среда.
2. **Устойчивост:** Планът трябва да се основава на принципите на устойчиво развитие, като насочва усилията към намаляване на неблагоприятното въздействие на транспорта върху околната среда и човешкото здраве.
3. **Реалистичност:** Предвидените проекти, мерки и инициативи трябва да бъдат осъществими в рамките на времевите ограничения на плана, като се вземат предвид всички необходими съпътстващи дейности и процедури.
4. **Ефективност:** Планът трябва да бъде насочен към постигането на ефективни резултати, като осигурява оптимална свързаност, достъпност и удобство за гражданите и бизнеса в града.
5. **Интегрираност:** Планът трябва да интегрира различните аспекти на градската мобилност, включително обществения транспорт, пешеходните и велосипедните пътеки, автомобилния транспорт и други видове транспорт, за да се постигне синергия между тях.
6. **Участие и консултации:** Планът трябва да включва процеси за участие и консултации на гражданите, за да се вземат предвид техните нужди, предпочитания и мнения при формулирането на мерките и решенията.

Тези изисквания осигуряват основата за създаването на цялостен и устойчив план за градска мобилност, който отговаря на нуждите на гражданите и спомага за подобряване на качеството на живот в градските среди.

1. Приложимо законодателство и стратегически документи в контекста на проекта

При изготвянето на план за устойчива градска мобилност, трябва да се вземат предвид следните приложими законодателни актове и стратегически документи:

1. **Националното законодателство:** Това включва закони, наредби и ръководни принципи, които регулират областта на градската мобилност и околната среда в страната. Примери за такива закони могат да бъдат свързани с опазване на околната среда, управление на трафика, планиране на транспорта и други.

2. **Европейското законодателство:** Европейската Комисия разработва и приема законодателство, което има отношение към градската мобилност и околната среда. Това включва директиви и регламенти, свързани с емисиите на въглероден диоксид, енергийна

ефективност, устойчив транспорт и други.

3. Регионални стратегии и планове: Различни регионални органи могат да имат собствени стратегии и планове за устойчива градска мобилност, които се прилагат на местно равнище. Тези документи могат да предоставят насоки и цели, които трябва да бъдат взети предвид при изготвянето на плана.

4. Градски планове за мобилност: Много градове имат собствени планове за устойчива градска мобилност, които са разработени специфично за тяхната градска среда и нужди. Тези планове могат да съдържат местни стратегии, мерки и цели, които се отнасят до транспортната инфраструктура, обществения транспорт, велосипедните и пешеходните пътеки и други.

5. Стратегии и насоки на международни организации: Международни организации като Световната здравна организация и Международният съюз на обществения транспорт (UITP) разработват стратегии и насоки, които се отнасят до устойчивата градска мобилност. Тези документи могат да предоставят полезни препоръки и добри практики за включване в плана.

При разработването на план за устойчива градска мобилност, във всяка държава се прилага специфично национално законодателство, което определя правилата и стандартите за устойчивост и развитие на градската мобилност. Национално законодателство включва различни аспекти, като планиране на транспортната инфраструктура, регулации за емисиите, промишлените стандарти, финансови инструменти и други регулации, които насърчават устойчиви практики и иновации в градската мобилност. За България, основните приложими стратегии, национални закони и актове в областта на устойчивата градска мобилност включват:

1. Закон за устройство на територията (ЗУТ): Този закон регулира планирането на градската среда, включително транспортната инфраструктура и зоните за развитие на градската мобилност. Той определя правилата и процедурите за изготвяне на общоустройствени планове и други стратегически документи, които са от значение при планирането на устойчива градска мобилност.

2. Закон за автомобилните превози урежда различни аспекти на превоза, включително условията за регистрация на автомобили, правилата за превоз на товари и пътници, задълженията на превозвачите и техните права, условията за лицензиране на превозвачи и други свързани въпроси.

3. Закон за местното самоуправление и местната администрация е основният правен акт, който регулира организацията и функционирането на местното самоуправление в страната. Този закон определя правомощията, функциите и отговорностите на местните органи на власт, както и процедурите за избори на местни общности и органи.

4. Закон за общинската собственост е правен акт, който урежда правилата и процедурите за управление, разпореждане и използване на имотите, принадлежащи на местните общини. Този закон определя правата и задълженията на общините като собственици на имоти и регулира начина, по който те могат да се разпореждат с тези имоти.

5. Закон за пътищата (ЗП): Този закон регулира управлението, поддържането и развитието на пътищата в България. В него се включват разпоредби, свързани с инфраструктурата, сигнализацията и мерките за безопасност на пътищата, които са важни за устойчивата градска мобилност.

6. Закон за движението по пътищата е правен акт, който урежда правилата и регламентите, свързани с участието и поведението на участниците в пътното движение в България. Този закон има за цел да осигури безопасност и редност на пътищата, както и

да регулира правата и задълженията на водачите на превозни средства, пешеходците и другите участници в движението.

7. Закон за водния транспорт (ЗВТ): Този закон регулира водния транспорт в страната, включително речни и морски пристанища, пътни водни артерии и условията за превоз на пътници и товари по водни пътища. Той също така определя изискванията за безопасност и опазване на околната среда във водния транспорт, които са важни при разработването на устойчива градска мобилност.

8. Закон за въздушния транспорт (ЗВТр): Този закон регулира въздушния транспорт в България, включително въздушните пристанища и условията за полети. В него се включват разпоредби, свързани със сигурността, екологичната устойчивост и условията за въздушния транспорт, които са от значение при разработването на устойчива градска мобилност.

9. Закон за опазване на околната среда. Законът за опазване на околната среда е правен акт, който регулира мерките и дейностите за защита и опазване на околната среда в България. Той има за цел да предотвратява, намалява и контролира неблагоприятното въздействие на хуманните дейности върху околната среда, както и да съхранява и възстановява природните ресурси.

10. Закон за чистотата на атмосферния въздух се отнася до качеството на въздуха в атмосферата и има за цел да гарантира, че е изпълнена определена степен на чистота и качество на въздуха, с цел да се предпазва здравето на хората и околната среда.

11. Закон за защита от шума в околната среда. Този закон урежда оценката, управлението и контрола на шума в околната среда, причинен от автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт.

12. Закон за регионалното развитие е нормативен акт, който урежда правилата и процедурите за планиране, координиране и осъществяване на регионалното развитие в дадена страна или регион.

13. Националната програма за развитие "България 2030" е стратегически документ, който определя насоките за развитието на страната до 2030 година. Тя представлява обща визия за икономически, социален и екологичен напредък, като се фокусира върху различни сектори, включително и транспорта. Националната програма за развитие "България 2030" има за цел да осигури устойчиво и интегрирано развитие в страната, като поставя основите за модерна, ефективна и екологично отговорна транспортна система.

14. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява документ, който определя дългосрочната визия и цели за развитието на транспортната система в дадена държава или регион. Тази стратегия се основава на принципа за интегриран подход към транспорта, който включва различни модалности на превоз и координиране на различните аспекти на транспортната политика.

15. Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 - 2030 г. е стратегически документ, който цели да подобри безопасността на пътното движение в страната. Тя е насочена към намаляване на броя на пътните произшествия, пострадалите и жертвите на пътя, със специален фокус върху опазването на човешкия живот и здравето.

16. Актуализираната национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.) е стратегически документ, който определя насоките за устойчивото и балансирано развитие на територията на Република България. Тя има за цел да създаде рамка и насоки за управлението на територията, пространственото планиране и развитието на различните региони в страната.

17. Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие е стратегически документ, създаден с цел да подготви България за предизвикателствата, произтичащи от изменението на климата. Тя представлява цялостен подход за приспособяване на страната към климатичните промени, защита на хората,

околната среда и икономиката.

18. Национален план за възстановяване и устойчивост - основната му цел е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията.

19. Програма „Развитие на регионите” 2021-2027 г. (проект) Стратегическата цел на новата Програма „Развитие на регионите” 2021-2027 г. съвпада с основната цел на политиката за регионално развитие в България, а именно да бъдат създадени жизнени, силни и устойчиви региони като отговор на неблагоприятните демографски тенденции и задълбочаване на между-регионалните и вътрешно- регионалните различия.

20. Програма „Околна среда” 2021-2027 г. Основните цели на ПОС са свързани с подобряване на ВиК инфраструктурата и качеството на атмосферния въздух, екологосъобразно управление на отпадъците и опазване на богатото биоразнообразие, превенция и управление на риска от наводнения, свлачища и горски пожари.

21. Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е свързана с условията и реда за утвърждаване на Планове за управление на градската мобилност (ПУГМ) в България. Тази наредба урежда процедурата и изискванията за изготвяне, одобряване и реализация на ПУГМ в градовете.

22. Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството е свързана с планирането и проектирането на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии в България. Тази наредба урежда процедурите, изискванията и стандартите, които трябва да се спазват при планирането и проектирането на транспортната инфраструктура, включително пътища, магистрали, мостове, пешеходни и велосипедни пътеки, обществен транспорт и други комуникационни системи в градовете и населените места.

23. Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите урежда условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт за определени категории пътници. Тази наредба определя механизми и процедури за предоставяне на финансова помощ на лица, които са освободени от или се ползват от намалени цени за пътуване, както и на превозвачите, които се срещат със съответния намален приход от тези тарифи.

24. Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите определя условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътници по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.

25. Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта регулира условията и реда за извършване на обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България. Тази наредба установява правила и стандарти за организиране, изпълнение и контрол на обществения превоз, включително лицензиране на превозвачите, технически изисквания за превозните средства, работно време на водачите, осигуряване на безопасност на пътниците и товарите, таксуване и др.

26. Наредба №7/2000 г. е издадена от Министерството на регионалното развитие и благоустройството и определя правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони. Тя има за цел да регулира изграждането и развитието на различни видове територии, включително жилищни, обществени, промишлени, земеделски и рекреационни зони.

27. Наредба №4/2009 г. на МРРБ е свързана с изграждането на достъпна среда в урбанизираните територии. Тази наредба определя изискванията и стандартите за проектиране и изграждане на обществени пространства, сгради, съоръжения и инфраструктури с цел осигуряване на достъпност и удобство за всички граждани, включително хора с увреждания и мобилни ограничения.

28. Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и

благоустройството се отнася до организирането на движението по пътищата в България. Тази наредба определя правила, стандарти и процедури, които трябва да се спазват от участниците в пътното движение и от отговорните органи за осигуряване на безопасно и редовно движение по пътищата.

29. Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка определя правилата за изграждане, разполагане и използване на различни видове маркировки на пътищата с цел осигуряване на безопасността на движението.

30. Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали се определят видовете светлинни сигнали, които се използват за регулиране движението на пътните превозни средства и на пешеходците по пътищата, отворени за обществено ползване, както и условията, редът, местоположението, начинът за поставяне и изискванията към пътните светофари, които подават светлинни сигнали.

31. Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци се определят видовете пътни знаци и другите средства за сигнализиране на пътищата, както и условията, редът и правилата за тяхното използване за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.

32. Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт се определят условията и редът за внедряване и използване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

33. Наредба №РД-02-20-22 от 20.12.2017г. за планиране и проектиране на комуникационно транспортната системи на урбанизираните територии се определят принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС) в урбанизираните територии.

34. Наредба за управление на общинските пътища в община Добрич се определят условията и реда относно собствеността, управлението, ползването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата от общинската пътна мрежа на Община град Добрич.

Това са някои от примерите за националното законодателство, което може да бъде приложено при разработването на план за устойчива градска мобилност в България. Всеобхватният списък може да включва и други закони, правилници и наредби, които са от значение за конкретния контекст на града или общината, където се изготвя планът.

Съгласно публикуваната **Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 година относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност³**, основната цел на ПУГМ е да направи функционалната градска зона, за която е предназначен, по-достъпна и да се осигури висококачествена, безопасна и устойчива мобилност с ниски емисии към, през и в тази зона. Той подкрепя по-специално мобилността с нулеви емисии и реализирането на система за градски транспорт, която допринася за по-добра цялостна ефективност на транспортната мрежа, по-специално чрез развитието на инфраструктура за безпроблемно движение на превозни средства с нулеви емисии, както и на мултимодални пътнически центрове с цел улесняване на връзките през първия и последния километър и мултимодалните товарни терминали, обслужващи градските зони.

При изготвянето на анализа са съобразени принципите от Пакета за устойчива градска мобилност, в съответствие със Съобщение на Комисията COM(2013) 913 „Заедно

³ Публикувано в Официален вестник на Европейския съюз № L 73/23 от 10.03.2023г

към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“, обхващат всички теми от част „Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт“ на Концепцията за планове за устойчива градска мобилност (Приложение към Съобщение на Комисията COM(2013) 913). Същите са отразени и в основата на формулираните приоритети и изведени мерки за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност, вкл. Интегриран градски транспорт, отделени в стратегическата част на Плана.

При разработването на план за устойчива градска мобилност, от съществено значение са ключовите европейски законодателни актове, които определят рамката и стандартите за устойчивото развитие на градската мобилност в Европа. Те включват:

1. Директива за устойчив градски транспорт: Директивата на Европейския съюз (ЕС) от 2009 г. за устойчив градски транспорт, насърчава въвеждането на планове за устойчива мобилност в градовете. Тя насочва градовете към по-ефективно използване на транспортната инфраструктура, насърчаване на обществения транспорт и велосипедния транспорт, намаляване на емисиите от транспорта и подобряване на качеството на въздуха.

2. Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива: Законодателен акт, който има за цел да установи и насърчи развитието на инфраструктурата за алтернативни горива в Европа. Тя обхваща различни видове алтернативни горива, като електричество, водород и природен газ, и насочва усилията към създаването на необходимата инфраструктура за тяхно разпространение и използване. Чрез тази директива се предвиждат мерки за стимулиране на развитието на зарядни станции за електромобили, водородни станции, газопълнителни и други съоръжения, необходими за зареждане и снабдяване с алтернативни горива на превозни средства. Тя цели да осигури лесен достъп до зареждане и горива за потребителите на алтернативни превозни средства, което подпомага устойчивата градска мобилност.

3. Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година се отнася към качеството на атмосферния въздух и по-конкретно определя минималните стандарти и методи за оценка и управление на качеството на въздуха в Европейския съюз.

4. Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. се отнася към управлението на безопасността на пътния транспорт и в частност за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

5. Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства се отнася до насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. Целта на директивата е да насърчи използването на почисти и по-екологосъобразни превозни средства в публичния сектор и обществените услуги.

6. Директива 2010/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. се отнася до внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС) в областта на автомобилния транспорт и създаването на интерфейси с други видове транспорт. Тази директива има за цел насърчаване на използването на ИТС в Европа, с цел подобряване на безопасността, ефективността и устойчивостта на транспортната система.

7. Регламент (ЕО) № 1370/2007 е правноизискващ акт на Европейския съюз, който установява общи правила и условия за оказване на обществени услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт. Този регламент има за цел да осигури ефективно функциониране на пътническия превоз в Европейския съюз, като гарантира достъпност, качество и устойчивост на услугите.

8. Регламент за емисиите от автомобили: ЕС има регламенти, които регулират

емисиите на въглероден диоксид и други замърсители от автомобили. Тези регламенти насърчават преминаването към по-екологосъобразни автомобили и насърчават използването на алтернативни видове горива и електромобили.

9. Регламент за управлението на трафика: ЕС има регламенти, които се отнасят до управлението на трафика в градовете. Тези регламенти включват мерки за оптимизиране на трафика, насърчаване на обществения транспорт и велосипедния транспорт, и въвеждане на интелигентни транспортни системи за подобряване на мобилността.

10. Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” - 2013 г. определя насоките за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа в Европейския съюз.

11. Програма "Интелигентна европейска градска мобилност": Това е програма на ЕС, която подкрепя градовете в разработването и внедряването на иновативни решения за устойчива градска мобилност. Програмата предоставя финансиране и техническа подкрепа за проекти, които имат потенциал да подобрят транспортната система на градовете.

12. Рамкова програма за изследвания и иновации "Хоризонт Европа" - тази програма осигурява финансиране и насърчава изследванията и иновациите в областта на устойчивата градска мобилност, което подпомага разработването на нови технологии и решения.

13. Стратегията на ЕС за устойчиво и интелигентно движение - това е стратегически документ, който определя приоритетите и целите на ЕС за устойчивата и интелигентна градска мобилност, включително насърчаване на обществен транспорт, електромобилност, умни транспортни системи и други иновативни решения.

14. Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г. се основава на основния принцип за постигане на устойчив превоз в Европа, като се насърчава използването на превозни средства, които са незамърсяващи и енергийно ефективни.

15. Стратегия „Транспорт 2050” на ЕС е документ, публикуван през 2011 година, който представя дългосрочната визия и насоки за развитието на транспортната система в Европейския съюз до 2050 година. Целта на стратегията е да създаде устойчива, конкурентоспособна и интелигентна транспортна система, която да отговаря на предизвикателствата на бъдещето и да допринесе за икономическия растеж и подобряването на качеството на живот на гражданите.

16. Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие - 2020 г. През 2020 година Европейската комисия представи Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност, съчетана с План за действие, като част от своята амбициозна програма за Европейска зелена сделка. Тази стратегия и план за действие се фокусират върху преобразуването на европейската мобилност с цел намаляване на емисиите от транспорта, подобряване на достъпността, насърчаване на цифровите и иновативните решения и превръщане на транспорта в справедлив и интегриран сектор.

17. Европейска зелена сделка - 2019 г. - Европейската зелена сделка е амбициозна стратегия на Европейската комисия, обявена през 2019 година, която има за цел да постави Европейския съюз на пътя към устойчиво и ресурсно ефективно бъдеще. Тази стратегия е създадена като отговор на предизвикателствата на изменението на климата и опазването на околната среда, като се насърчава преходът към нисковъглеродна и ресурсоемка икономика.

18. Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ - 2007 г. е стратегически документ, който обсъжда предизвикателствата на градската мобилност в Европа и предлага нови подходи и насоки за устойчиво развитие на градската мобилност.

19. План за действие по градска мобилност - 2009 г. - насърчаване на устойчивия градски транспорт в градовете на Европейския съюз и да създаде по-екологични и

ефективни системи за градска мобилност.

20. Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област - към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система" на Европейската комисия - 2011 г. е стратегически документ, който представя визията и плановете на Европейската комисия за бъдещето на европейската транспортна система.

21. Концепция за плановете за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите" на Европейската комисия - 2013 г. е предназначена да насърчи ефективното използване на транспортната инфраструктура в градовете и да осигури устойчива и екологично приемлива градска мобилност.

22. Работен документ на службите на Комисията „Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 - Следващи стъпки към „Визия нула“, определяща акцентите на политиката в областта на безопасността на движението по пътищата за десетилетието 2021 - 2030 г.

23. През юли 2021 г., Европейската комисия представя „Fit for 55“, които е най-амбициозният пакет за климатична политика на ЕС. Пакетът се основава на 12 законодателни мерки, които обхващат секторите транспорт, енергетика, околна среда и др. Целта на пакета е да намали емисиите на парникови газове в ЕС с поне 55% до 2030 г. спрямо нивата от 1990 г., като основната цел е постигането на климатична неутралност до 2050 г. и осигуряване на справедлив преход за всички.

Тези и други европейски законодателни актове предоставят рамка и насоки за разработване на плановете за устойчива градска мобилност, които се стремят към по-екологосъобразен, ефективен и достъпен градски транспорт.

При разработването на план за устойчива градска мобилност се използват и регионални стратегии и плановете, които са приложими на конкретния регион или град. Основни регионални стратегии и плановете, приложими за разработване на ПУГМ в България, включват:

1. Регионални стратегии за развитие: Всяка област в България има своя регионална стратегия за развитие, която определя приоритетите и целите за развитие на региона. В тези стратегии включват мерки и цели, свързани с устойчивата градска мобилност, като подобряване на транспортната инфраструктура, насърчаване на обществения транспорт и намаляване на въглеродния отпечатък на транспорта.

2. Регионални плановете за устойчива мобилност: Някои региони и градове в България разработват специфични плановете за устойчива мобилност, които включват конкретни мерки и проекти за подобряване на градската мобилност. Тези плановете съдържат информация относно интеграцията на обществения транспорт, изграждане на велоинфраструктура, подобряване на пешеходната инфраструктура и други мерки за устойчив транспорт.

3. Регионални стратегии за развитие на транспорта: Някои региони имат специфични стратегии за развитие на транспортната инфраструктура и услугите в рамките на региона. Тези стратегии съдържат плановете за разширяване на пътищата, подобряване на железопътната мрежа, развитие на водния транспорт и други мерки, които влияят на устойчивата градска мобилност.

При разработването на план за устойчива градска мобилност, могат да бъдат използвани следните плановете и стратегии за мобилност на общинското ниво, които да отговарят на конкретните нужди и характеристики на общината:

1. Стратегия за поддържане и опазване на чистотата и управление на отпадъците на територията на Община град Добрич.
2. Стратегия за енергийно устойчив Добрич.
3. План за действие за устойчиво енергийно развитие на Община град Добрич 2020 - 2030 г..
4. План за интегрирано развитие на Община град Добрич 2021-2027 г..
5. Общ устройствен план на Община град Добрич.
6. Програма за капиталовите разходи на Община град Добрич за 2024 г..
7. Програма за опазване на околната среда на община град Добрич за периода 2021-2027 г..
8. Общинска енергийна програма за периода 2020 - 2024 г..
9. Дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива на Община град Добрич 2024-2034 г..
10. Програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива на Община град Добрич за периода 2020 - 2024 г..
11. Инвестиционна концепция Устойчив Добрич 2030.
12. Наредба за управление на общинските пътища на Община град Добрич.
13. Наредба за организацията, безопасността на движението и дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците на територията на Община град Добрич.
14. Наредба за осигуряване на обществения ред, изискванията към шума в жилищни сгради, опазването на общинската собственост, инфраструктурата и околната среда на територията на Община град Добрич.
15. Наредба за изграждане на общодостъпна среда в град Добрич.
16. Наредба за изграждане и опазване на зелената система на територията на Община Добрич.

При разработването на план за устойчива градска мобилност редица международни организации предоставят стратегии и насоки, които могат да бъдат приложени. Някои от тези организации включват:

1. Европейската комисия (ЕК): ЕК предоставя различни стратегии и насоки за устойчива мобилност в европейски градове. Тези насоки включват подкрепа за развитие на обществен транспорт, насърчаване на употребата на велосипеди и пешеходна инфраструктура, решаване на предизвикателствата на градската мобилност и други.
2. Световната здравна организация (СЗО): СЗО предоставя насоки за устойчива градска мобилност, които се фокусират върху взаимната връзка между транспорта и здравето на населението. Тези насоки подчертават значението на физическата активност, намаляването на замърсяването на въздуха и защитата на общественото здраве при проектиране на градска мобилност.
3. Международният съюз на обществения транспорт (UITP): UITP предоставя стратегии и насоки за развитие на обществения транспорт в градските среди. Те обхващат подобряване на качеството и достъпността на обществения транспорт, насърчаване на иновации и устойчиви технологии в сектора.
4. Международният съвет за чист транспорт (ICCT): ICCT предоставя насоки и стратегии за намаляване на въглеродните емисии от транспорта и насърчаване на устойчива градска мобилност. Тези насоки включват препоръки за ефективно използване на горива, електрическа мобилност, интелигентни транспортни системи и други.

През последното десетилетие, Европейската комисия е публикувала редица документи и насоки, с цел да помогне на градовете да се справят с предизвикателствата, свързани с градската мобилност. Европейската комисия призовава за промяна в подхода

към градската мобилност, с цел осигуряване на устойчиво развитие на градските райони в Европа, като насърчава държавите-членки да предприемат по-решителни и по-добре координирани действия в тази област. Пакетът от мерки насърчава по-интелигентно регулиране на възможностите за движение в градовете и таксуване на пътниците, с цел координирано внедряване на интелигентни транспортни системи в градовете и подобряване на пътната безопасност. Също така, пакетът подчертава значимостта на устойчивите транспортни решения, включително използването на нисковъглеродни превозни средства, разширяването на обществения транспорт, насърчаването на велосипедния и пешеходния транспорт, както и интегрирането на транспорта с други аспекти на устойчивото развитие на градовете, като зеленото пространство и енергийната ефективност.

Европейската комисия предоставя финансиране и подкрепа чрез различни програми и инициативи, за да помогне на държавите-членки в прилагането на устойчиви мерки за мобилност. Това включва финансови инструменти като Чист градски транспорт, Хоризонт 2020 и Европейския фонд за регионално развитие, както и насоки, наставления и обмен на добри практики.

Като цяло, промяната в подхода към градската мобилност и насърчаването на устойчиви мерки изискват активното участие на всички нива на управление - национално, регионално и местно, за да се постигне целта за устойчиво развитие на градските райони в Европа.

2. Възможни източници на финансиране

Мерките за насърчаване на устойчива градска мобилност могат да получават финансиране от разнообразни източници, като тези източници се различават в зависимост от държавата и региона. Ето някои от основните източници на финансиране, които се използват за тези мерки:

- **Европейски фондове и програми:** Европейският съюз предоставя финансова подкрепа чрез различни фондове и програми, като Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд, Хоризонт Европа и други. Тези финансови инструменти могат да осигурят субсидии, грантове или заеми за проекти за устойчива градска мобилност.

- **Национални и регионални фондове:** Много държави разполагат със свои национални и регионални фондове, които предоставят финансови ресурси за мерки, свързани с устойчива градска мобилност. Тези фондове могат да включват фондове за инфраструктура, екологична подкрепа, транспорт и др.

- **Местни и градски бюджети:** Градските и местните общини могат да отделят финансови средства от своите бюджети за подкрепа на инициативи за устойчива градска мобилност. Това може да включва инвестиции във велосипедни пътеки, подобряване на обществения транспорт, интегриране на нови технологии и др.

- **Частни инвестиции:** Частни компании и предприятия могат да финансират мерки за устойчива градска мобилност, като инвестират в разработка и изграждане на електрически зарядни станции, поддръжка на споделени превозни средства или подкрепа на иновационни проекти в транспортния сектор.

- **Финансови институции:** Банки, инвестиционни фондове и други финансови институции могат да предоставят заеми или инвестиции за проекти за устойчива градска мобилност. Това може да включва финансиране на инфраструктура, енергийно ефективни транспортни средства или изследвания и развойни проекти в областта на

мобилността.

Това са само част от основните възможни източници на финансиране, които се използват за реализирането на мерки за устойчива градска мобилност. Всяка държава и регион може да разполага със специфични източници на финансиране, които са адаптирани към националните и местните условия.

3. Описание на настоящето състояние

3.1. Пространствена структура

Община град Добрич е с особен статут (община – град), тъй като включва само едно населено място – самия град. Територията на общината се покрива от тази на землището на Добрич с площ от 19,4 кв. км .

Добрич е вторият по големина град в Североизточна България и най-голямото населено място в Област Добрич. В класификацията на териториалните единици за статистически цели (NUTS) градът попада в обхвата на Североизточен район от Ниво 2 (NUTS 2) - BG33, Област Добрич (NUTS 3) – BG332.

Фигура 1: Карта на териториалните единици за статистически цели (NUTS) в Република България



Град Добрич е и административен и обществено-културен център на едноименната област, като на негова територия са съсредоточени администрациите на общините Добрич, Добричка, областна администрация, регионални структури на държавната администрация, финансови, културни и образователни центрове, здравни и социални заведения и др.

Община град Добрич, като част от Североизточния регион, е силно уязвим към предизвикателствата пред развитието през XXI век – глобализация, демографски промени, енергийна зависимост и климатични промени, които определят и влиянието на останалите фактори като местоположение, конкурентоспособност и други.

Състоянието на вътрешните и външни транспортни връзки на Община град Добрич, развитието на енергийната и комуникационна инфраструктура, както и географското разположение и свързаността с останалите територии от региона, предполагат усилия за по-пълноценното им използване за привличане на инвестиции, за развитие на икономиката, на нейната цифрова трансформация, по-висока

интернационализация и преструктуриране на бизнеса и ориентирането му към Индустрия 4.0 и форми на кръговата икономика.

В рамките на област Добрич регионалните връзки на град Добрич с останалите общини се обуславят от принципите на самоуправление, липсата на централизирано планиране и пазарно-икономическите отношения. Те се определят и зависят от няколко групи фактори, които трябва да се отчитат при разработването на стратегически планове на града:

- Икономически фактори - селскостопанският район около града е естествена суровинна база на промишлени предприятия в града;
- Социални фактори - тук са съсредоточени обекти в областта на образованието, здравеопазването, административното обслужване, културна инфраструктура, търговски центрове, които имат ключова роля за връзките с останалите общини от региона;
- Транспортни и технически фактори - регионалните връзки се определят и от схемата на магистралната инженерна инфраструктура и преди всичко в областта на водоснабдяването, електроснабдяването и транспорта.

Същевременно, гр. Добрич остава един от най-големите търговско-консумативни центрове в тази част на страната. Това осигурява следните конкурентни предимства на Общината:

- От гледна точка на устройственото планиране, това ще се отрази на функционално-пространствената структура на града и утвърждаването му като зона на активно влияние в границите на Област Добрич: транспортен изохрон до 30 минути (за община Добричка, части от общините Генерал Тошево и Балчик); интензивни ежедневни трудови и културно-битови пътувания; съществуващи стопански връзки;

- От гледна точка на развитието на региона в контекста на Европейската политика за сближаване за периода 2021-2027 и като се отчете мащабността на земеделското производство в СИР, това ще подпомогне урбанизацията и развитието на региона, посредством балансиране на местните и регионални секторни политики за развитие на панаирното дело и изложенията, за подпомагане и насърчаване на НИРД и иновациите в приоритетните за СИР тематични области и др..

3.1.1. Местоположение и географски особености

Град Добрич е разположен в Североизточната част на страната и по-конкретно в източната част на Добруджанското плато, върху равнинен терен, разсечен от долината на Суха река. Географските му координати са около 43° северна ширина и 28° източна дължина. Средната му надморска височина е около 225 м., като най-високата точка е 320 м. (хълма Чорчолийките, намиращ се в землището на града).

Градът е заобиколен от всички страни от община Добричка.

Важно значение за развитието на Добрич има близостта на града до Черно море, българо-румънската граница и град Констанца, река Дунав, пристанище Варна (52,9 км), пристанище Балчик, пристанище Каварна и пристанище Констанца (99,6 км) – четвъртото в Европа, осигуряващо връзка с два от трансевропейските транспортни коридори: VII (речен път по р. Дунав) и IV (железница). Близостта на Добрич до

пристанища е от решаващо значение за експортната дейност на произвежданите в региона селскостопански продукти.

Град Добрич остава встрани от основните оси на урбанизация и е свързан с ос на развитие „север – юг“ с по-слабо изразена сила на влияние към Основна ос 1 София – Велико Търново, Шумен – Варна.

Поради географското си местоположение град Добрич остава встрани и от основните транспортни коридори "Север- Юг" и "Изток- Запад". Най-значимият път в близост до града е крайбрежният път I-9 от Румъния – Дуранкулак – Шабла – Каварна – Балчик -Варна, с Европейска категоризация Е-87, който е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T. През Добрич преминава международната железопътна линията Констанца - Варна, която е връзка между Русия, Украйна и Молдова с Република Турция.

Община град Добрич попада в Трансграничната зона „България – Румъния“, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. Общо ниското ниво на икономическо развитие пречи на бизнес-средата и насърчава миграцията, което от своя страна е пречка региона да реализира своя потенциал.

Съгласно Националната концепция за пространствено развитие (НКПР), по отношение на йерархично ниво на градовете в Североизточния регион, град Добрич спада към градовете от трето йерархично ниво – заедно с Шумен и град Търговище.

Тези градове изпълняват успешно мисията да балансират влиянието на много големите градове и да предотвратят ефекта от моноцентрично развитие в територията на региона и макар да се наблюдава голяма разлика в броя на населението между тях, най-малкият по население град е с най-благоприятна стойност на темпа на прираст. Добрич предоставя достъп до среди и услуги на северните и централните територии, а Шумен и Търговище – на южните части на региона и в това си качество са особено важни.

3.1.2. Историческа обвързаност и свързаност с други територии

През хилядолетията Добрич, разположен в самия център на Южна Добруджа, е кръстопът, на който се срещат и взаимодействат различни племена, етноси, народи, култури и цивилизации. Това предопределя етнографската и етно-религиозната специфика на града и региона като цяло, тяхната превратна историческа съдба в ново време и културно-историческото им значение в историята на Стария континент.

Първите археологически сведения за Добрич датират от времето на Античността и Ранното средновековие. В началото на 16 в. градът се възражда под името Хаджиоглу Пазарджик. Разположен на важен стратегически път, свързващ центъра на Османската империя с отвъд дунавските земи, за кратко време **Добрич се превръща в административен, земеделски и търговско-занаятчийски център** на един обширен регион, включващ близо 80 селища във вътрешността на Южна Добруджа и взаимодействащ си активно с всички градове и села, разположени в Лудогорието или по бреговете на р. Дунав и на северното Българско Черноморие. Икономическото развитие

на града е толкова интензивно, че скоро той се нарежда сред пристанищните градове Балчик, Каварна, Силистра и Тутракан като **един от основните центрове на житната търговия** и започва да привлича много българи от вътрешността на страната, които търсят препитание. **От средата на 19-ти век се прочува и със своя ежегоден панаир, който събира търговци не само от българските земи, но и от близките балкански страни.**

Богатото минало на този регион го прави изключително благодатен за развитие на културен и исторически туризъм. Общата история в Южна и Северна Добруджа, преминавали от едни в други държави, общите природни дадености, сходното земеделие, общият морски бряг, общата сухопътна граница, река Дунав, са предпоставки за **засилено трансгранично партниране** както в областта на икономиката и туризма, така и на културата, спорта, образованието.

Фигура 2: Карта на Добруджа



През последните години по линия на трансграничното сътрудничество са осъществени редица проекти за развитие на общ туризъм, за пазара на труда, кариерните възможности, професионалното образование в областите Добрич и Констанца. Тези съвместни инициативи могат да намерят приложение в бъдещи интегрирани проекти.

Добрич е побратимен град или има международно сътрудничество в рамките на Европейския съюз със Залаегерсек – Унгария, Нови Сонч и Бяlistок – Полша, а така също с Кавадарци – Северна Македония, Къркларели – Турция, Измаил и Первомайск – Украйна, Пинск – Беларус, Саратов, Нижни Новгород, Тамбов – Русия и Голмуд – Китай.

Тези контакти засега не излизат извън размяна на делегации, но са предпоставка за развитие на икономически, културни, спортни и други връзки и общи проекти.

От околните областни центрове най-силни са връзките на Добрич с Варна – трудови, икономически, образователни, търговски и за общината е жизнено важно да ги развива, като бъде проактивната страна.

Разбира се, най-голяма свързаност Добрич има с община Добричка, която не само обгръща отвсякъде Добрич, но и нейният административен център е самият град Добрич. Двете общини имат огромен потенциал за общи проекти, който до настоящия момент не се използва.

3.1.3 Природни ресурси

Релеф

Принадлежността на Добрич към равнинното Добруджанско плато определя и характера на релефа на града и на неговото землище – равнинно платовиден, като градът попада в равнинния пояс.

Град Добрич е разположен върху равнинен терен, разсичан от долината на Суха река. Преобладават терени с благоприятен наклон – от 1,5 % до 6 %. По склоновете на долината на Суха река наклоните на места в южната част на града достигат до 12 – 15 %. Северозападно от града е разположен хълма „Чорчолийките“, с наклон на източния и северния склон 10 – 12 % и много полегати склонове. По-стръмни са склоновете на долината, разположена източно от северната промишлена зона – на места достигат до 10 – 15%.

Равнинният характер на територията на Добрич е благоприятен за транспортната и инженерната инфраструктура, като не създава тежки проблеми при изграждането и поддържането ѝ.

Климат

Територията на Община град Добрич попада в умереноконтиненталната климатична подобласт на европейската континентална климатична област, в зоната на Черноморската климатична подобласт и климатичната му характеристика е с черти на континенталния климат.

Климатичните условия тук се доближават до условията на източноевропейския климат, чиито най-съществени черти са малките валежи за относително студената за съответната географска ширина зима (средната зимна температура е с 2-3°C по-ниска от отговарящата на географската ширина) и горещо лято, през което падат максималните за годината валежи.

Слабата изразеност и разчлененост на релефа, липсата на големи горски масиви и водни повърхности, са условия за слабо изменение на стойностите на климатичните елементи и формиране на микроклимат в отделни части от територията, отличаващи се с по-големи контрасти.

Годишно около 65 % от дните в годината са с биоклиматичен комфорт (по данни от метеорологичните измервания в региона). През летния период процентът е 60,61, което се дължи на по-ниската влажност, по-слабата скорост на вятъра (средно 1,8 m/sec) и по-високите температури на въздуха. Това води до създаване на условия на прегряване (биологичен дискомфорт), особено изразено в централната градска част, където преобладават изкуствени покрития и по-голяма плътност на застрояване.

Измереният абсолютен температурен максимум е 39,1°C, а регистрираният абсолютен температурен минимум: - 22,7°C. За региона са характерни както сезонни, така и дневни температурни амплитуди.

Средната годишна амплитуда на температурата е между 22°C и 24°C, като на места достига и до 25°C, което подчертава континенталния характер на климата.

Пролетта и есента имат преходен характер, като есента е малко по-топла и по-суха от пролетта. Пролетта в този регион е доста хладна, което се дължи главно на по-честите през този сезон североизточни нахлувания на по-хладен въздух.

Годишната сума на валежите е средно между 500-550 mm (при средни за страната 650 mm) и това очертава района като един от най-сухите за България. Лятната сума на валежите надвишава зимната с около 100-150%. Главно през лятото и есента има чести и доста продължителни безвалежни периоди, някои от които са с продължителност 16-30 денонощия. Тенденциите към засушаване на климата все повече се засилват и проявяват в последните няколко години, а това се отразява неблагоприятно в различни аспекти от живота на населението и функционирането на общината: градоустройство, здравеопазване, енергетика, транспорт, управление на водите, околна среда, туризъм.

Засушаванията и продължителните периоди на липса на валежи създават сериозни проблеми за поддържането и развитието на зелената система на общината. Решения трябва да се търсят в посока капково напояване, централизирани системи за управление на напояването, подмяна на растителните видове.

Разликата във валежите между най-сухия и най-влажния месец е 17 mm, а температурната разлика 20,5°C. Климатичните данни за температурата и валежите в Добрич са показани в следната таблица:

Таблица 1: Климатичните данни за температурата и валежите в Добрич

	Януари	Февруари	Март	Април	Май	Юни	Юли	Август	Септември	Октомври	Ноември	Декември
Средна температура (°C)	0.4	1.5	4.6	9.9	14.9	19.1	21.1	20.9	17.7	12.4	7.5	3
Минимална температура (°C)	-2.8	-1.7	1.1	5.8	10.7	14.5	16.4	16.2	12.9	8.3	3.9	0
Максимална температура (°C)	3.6	4.7	8.1	14	19.1	23.7	25.9	25.7	22.5	16.6	11.2	6
Валежи (mm)	40	35	35	46	51	56	47	39	42	39	55	52

Източник [НИМХ](#)

Въпреки неголямата надморска височина, снежната покривка се задържа до 2,5 месеца. Появата на типични североизточни ветрове през зимата предизвикват снегонавяване и натрупване на дебели преспи. Характерно за зимния период на района са обледеняванията на електропреносната мрежа – най-често след обилни снеговалежи и силни ветрове, което причинява скъсване на електропроводи.

Ветрове

Районът е открит за северните и североизточни ветрове, чиято скорост през зимата достига скорост 15-20 m/s. Проявата на типични североизточни ветрове през зимата предизвиква отвяването и преотлагането на снежната покривка и натрупването ѝ във вид на дебели преспи. Широкият териториален обсег на Добруджанското плато, значителната му отдалеченост от планинските бариери на Карпатите и на Стара планина от север и юг, както и отвореността му към изток и запад, определят и ветровия режим. Районът се характеризира като ветровит, с нисък процент на тихо време – около 20-21 % средногодишно. Основният ветрови пренос е от северозапад, с високи скорости на зимните и ниски скорости на летните ветрове.

Характерни са силните североизточни нахлувания на студени въздушни маси, които се явяват при наличност на циклони над Черно море, предизвикано от бързото намаляване на атмосферното налягане от сушата към морето. Скоростта на вятъра достига до 20 m/sec.

Мъгли

В град Добрич мъгли се образуват предимно през студената част на годината. Максимумът им е през месеците януари и декември и съвпада с максимума на относителната влажност. Броят на дните с мъгла варира от 24 до 143 през цялата година.

Слънчева радиация и слънчево греење на територията на град Добрич

Слънчевата радиация е основен климатообразуващ фактор и главен източник на топлинна енергия. Броят на часовете слънчево греење зависи от дължината на деня, респективно от географската ширина на мястото, облачността и закритостта на хоризонта.

Голям интерес представлява децентрализираното електропроизводство, използващо фотоволтаични електрически системи.

По експертни оценки, една от перспективите в Община град Добрич по отношение на енергийната ефективност е изграждането на малки фотоволтаични системи в близост до потребителите, например инсталирането на слънчеви колектори в общинските сгради и едно - и многофамилните жилища.

Влияние на глобалните климатични промени, природни рискове, рискови територии и зони

Според изчисления индекс на уязвимост от климатичните промени за регионите по NUTS 2 за целия ЕС, Община град Добрич като част от СИР попада в четвърта група с най-висока уязвимост. За този регион най-чувствителните сектори на климатичните изменения са селското стопанство, туризмът, управлението на водните ресурси и горския фонд.

Най-отчетливо е влиянието на глобалните климатични промени при средните годишни температури и средните годишни валежи. По данни на НИМХ, средната температура през 2017 г. за СИР спрямо средната температура за базисен период 1961-1990 г. показва продължаваща тенденция за покачване. Аномалията на средната годишна температура на въздуха в област Добрич е с отклонение +1,1 – 1,2° C.

Климатичните сценарии за България са разработени в НИМХ-БАН в рамките на Проект СЕСІІА. Проведени са симулации на регионалния климат за бъдещето, за два интервала: „близко бъдеще“ (2021 – 2050 г.) и „далечно бъдеще“ (2071-2100 г.), като резултатите за тенденциите са за средната годишна температура на въздуха и средната годишна валежна сума, съпоставени спрямо сегашен референтен климатичен период (1961 – 1990 г.). По отношение на температурата за региона, както и за цялата страна, се очаква положителен тренд, т.е. очаква се увеличение на средногодишната температура, като това увеличение е с около 1,5-2° С за близкото и между 2,5 и 3,5° С за далечното бъдеще. При валежите се очаква отрицателна тенденция (намаление), като и в двата периода изменението е средно между 5 и 10 mm (в отделни части до 15-20 mm).

Наблюдава се тенденция за много дълга есен и мека зима, с малко валежи от сняг и закъсняла, по-хладна пролет. Наблюдават се климатични изменения, но *липсват данни и регионални прогнозни модели дали тези изменения се отчитат като трайни, съответно дали налагат промяна в поведението на различни обществени и икономически сектори*, които пряко зависят от тези изменения (селско стопанство, водоснабдяване, поддържане на изградената зелена система и др.).

Последиците от изменението на климата водят до по-екстремни метеорологични събития, като по-чести и по-интензивни горещи вълни, наводнения, суша и бури. Наблюдаваните промени в климата вече оказват широко въздействие върху екосистемите, върху икономиката и човешкото здраве и благосъстояние на региона.

3.1.4 Води и водни ресурси

Характерно за Североизточния планов район е, че северната му част е най-безводната в страната. На територията не протича нито една река. Характерни за тази част са т.нар. временни реки. Това се дължи на порьозността на льосовата покривка и окаerstenата варовикова основа, оскъдните валежи и слабия наклон на релефа.

На територията на общината и града липсват повърхностни водни течения. Дерето на **река Добричка**, която е **приток на Суха река**, преминава през град Добрич първоначално в източна посока, а след това в северна посока. Река Добричка е с малък водосбор и е с малка дължина.

Тя е с дъждовно-снежно подхранване, с малък дебит и непостоянен отток. Най-високи води се явяват през летните месеци, вследствие на интензивни дъждове с рядка повторемост.

Водосборът на река Добричка няма изградена наблюдателна мрежа за повърхностни води на НИМХ - БАН.

Суха река е и приемник на отпадните води на град Добрич след пречистването им в ПСОВ в с. Врачанци, общ. Добричка. До гр. Добрич тя е II категория водоприемник, а след него – III категория. Качеството на водата през последните години в мониторинговата точка след град Добрич съответства на проектната трета категория на реката по всички изследвани показатели. Главните източници на замърсяване на повърхностните води са промишлеността (заустване на недостатъчно пречистени води от предприятия), бита, транспорта (основно с масла и нефтопродукти).

Отсъствието на реки, недостатъчните валежи и засушаванията създават проблеми за поддържането на зелената система и налагат предприемането на адаптивни мерки, които да отговорят на предизвикателствата от климатичните промени.

3.1.5 Почвени ресурси

В област Добрич почвената покривка се е формирала основно върху льосова основа при степни и лесостепни растителни отношения. Развити са главно черноземните почви - излужени и оподзолени. В долинните дъна се развиват алувиалните почви.

По отношение на производствената си характеристика почвите в община Добрич са високопродуктивни. Преобладават земи от I и II категория. Само на едно петно - северозападно от града и източно от Чорчолийките, са разположени нископродуктивни заблатени почви от V категория.

Преовлажняване

Локални заблатявания се оформят предимно през влажния сезон в ниските участъци, предимно по руслото на р. Суха река и северните склонове на "Чорчолийките". Временните и локални заблатявания се дължат на високите подпочвени води в района - до 3 m и глинестия характер на материалите, които изграждат близкия водоупор, както и на слабия наклон обезпечаващ оттока на водите. Терените със заблатявания и временно повърхностно преовлажняване са предимно частни земеделски земи, ползвани за отглеждане на зеленчуци и култури и обхващат площ приблизително 80 дка.

Възможностите за подобряване на почвените и градските условия са свързани с възможни благоустройствени мероприятия насочени към отводняване на терените чрез дрениране на водите в изграден отводнителен канал и озеленяване на териториите с високи подпочвени води.

Ерозия

Съществуват много слаби процеси на ерозия по склоновете на суходолието на Суха река в южната част на града и по северния склон на "Чорчолийките", на места с наклони около 15%.

3.1.6 Флора и фауна

Растителност

Растителността в района на Община град Добрич е представена от запазени в слаба степен естествени гори (унищожавани в миналото за освобождаване на земи за селскостопански дейности), равнинни терени с преобладаваща мезоксеротермна растителност, разпространена по мери, необработваеми земи, край пътища.

Със Заповед № РД-620 от 27.07.2007 г. на Министъра на МОСВ са определени като защитени видове 6 бр. вековни дървета на възраст 140 години, намиращи се на територията на Градски парк „Св. Георги“. Същите са вписани в регистрите по чл. 113, ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие.

Територията на Парк „Св. Георги“, наличието на защитени вековни дървета, поддържаните естествени зелени площи и изграден ландшафт с максимално защитен естествен ареал на растителността, създават нужните условия за репродукцията и поддържането на типични за региона растителни видове, в партньорство с Университетската ботаническа градина в град Балчик.

Фауна

Животинският свят в близост до урбанизирани зони и инфраструктурните трасета е представен по-слабо, поради наличието на натоварени транспортни потоци, населени места и производствени дейности.

В град Добрич има изграден през 2002 г.. Център за защита на природата и животните, който е единствен по рода си както за България, така и за Източна Европа. В него животинските видове, живеят в среда, максимално близка до техните естествени хабитати.

Защитени територии/ Зони по Натура 2000

На територията и в границите на община град Добрич няма защитени територии/зони по екологична мрежа Натура 2000.

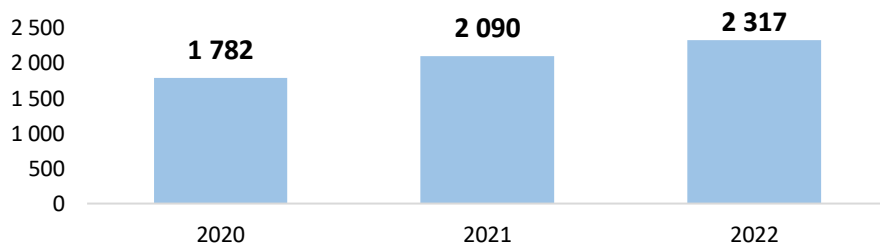
3.2. Социално-икономически характеристики на населението

Социално-икономическите характеристики на населението включват: ниво на образованието на населението, грамотност на населението, безработица и икономическа активност, етнос и линия на бедност.

Макроикономически показатели на област Добрич

Брутният вътрешен продукт на област Добрич достига 2 317 млн. лв. през 2022 г. Икономиката на областта се възстановява от пандемията, като номиналният ръст на БВП на област Добрич е 17% през 2021 г. и 11% през 2022 г. Икономиката на област Добрич носи 13,9% от БВП на Североизточен район, като изпреварва област Търговище и е сравнима по мащаб с област Шумен. Лидер в Североизточен район остава област Варна, която устойчиво формира над 60% от брутния продукт на района.

Графика 1. Брутен вътрешен продукт на област Добрич (млн. лв., 2020-2022 г.)

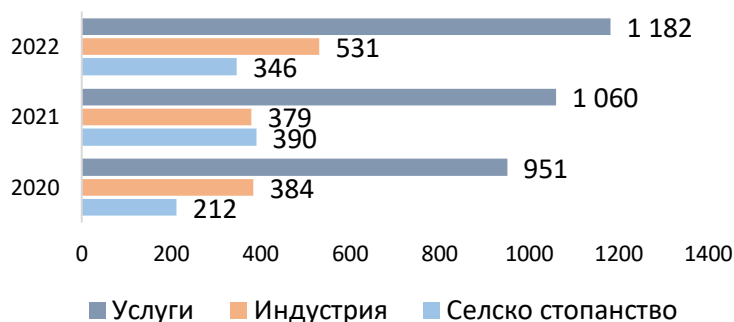


Източник: НСИ

Брутната добавена стойност на област Добрич достига 2 059 млн. лв. през 2022 г. От тях 1 182 млн. лв. са в сферата на услугите (57%), 531 млн. лв. в индустрията (26%) и

346 млн. лв. в селското стопанство (17%). През 2021 г. големият ръст на добавената стойност е в селското стопанство, а през 2022 г. в индустрията. При услугите се наблюдава устойчив ръст след пандемията. Брутният вътрешен продукт на човек от населението в област Добрич достига 15 642 лв. през 2022 г.

Графика 2. Брутен добавена стойност на област Добрич по сектори (млн. лв., 2020-2022 г.)

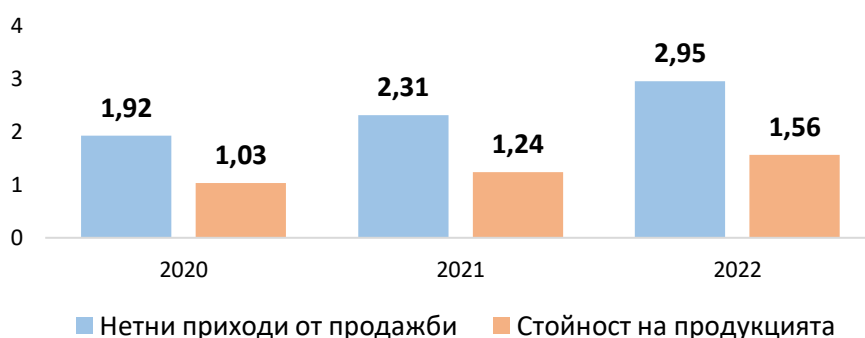


Източник: НСИ

Показатели на предприятията в община Добрич

На територията на община Добрич оперират 5 312 предприятия през 2022 г. Нефинансовите предприятия в общината увеличават размера на реализираните нетни приходи от продажби от 1,92 млрд. лв. през 2020 г. до 2,31 млрд. лв. през 2021 г. и 2,95 млрд. лв. през 2022 г. Местните предприятия отчитат ръст в приходите от 20% през 2021 г. и 28% през 2022 г., което е обвързано както с растежа на икономиката, така и с високата инфлация за периода. Стойността на произведената продукция от нефинансовите предприятия в община Добрич достига 1,56 млрд. лв. през 2022 г., като отчита сходни темпове на растеж.

Графика 3. Нетни приходи от продажби и стойност на продукцията на нефинансовите предприятия в община Добрич (млрд. лв., 2020-2022 г.)



Източник: НСИ по заявка на ИПИ

Общо добавената стойност на нефинансовите предприятия в община Добрич достига 574 млн. лв. през 2022 г. Водещият сектор в местната икономика е търговията с добавена стойност в размер на 176 млн. лв. (31% от местната икономика). На второ място са предприятията в преработващата промишленост с добавена стойност в размер на 122

млн. лв. (21% от местната икономика). Двата водещи сектора взети заедно формират над половината добавената стойност от предприятията в общината. Ключова роля играят и компаниите в селското стопанство с добавена стойност в размер на 86 млн. лв. (15% от местната икономика). След това се нареждат компаниите от сферите на строителството (51 млн. лв. добавена стойност), здравеопазването (36 млн. лв. добавена стойност), транспортът (24 млн. лв. добавена стойност), професионалните дейности (22 млн. лв. добавена стойност), информационните и комуникационните технологии (13 млн. лв. добавена стойност) и хотелите и ресторантите (12 млн. лв. добавена стойност).

Спрямо 2020 г. почти всички сектори на местната икономика бележат ръст, като най-бързо нараства добавената стойност в сектора на селското стопанство – 259% за две години, следван от този на културата, спорта и развлеченията – 127%, както и информационните и комуникационните технологии (54%), строителството (49%), туризма (49%) и търговията (42%). Общината следва националните тенденции, като след отърсването от пандемията и отпадането на социалните ограничения се наблюдава солиден ръст в туризма, строителството и търговията, динамиката на международните пазари и резултатите в селскостопанския сектор.

Таблица 2. Показатели на нефинансовите предприятия в община Добрич (2022 г.)

	Брой предприятия (брой)	Стойност на продукцията (хил. лв.)	Нетни приходи от продажби (хил. лв.)	Добавена стойност (хил. лв.)
Общо	5 312	1 560 272	2 951 546	573 898
Селско стопанство	655	242 377	190 524	85 459
Добивна промишленост	..	..	..	..
Преработваща промишленост	383	540 491	557 411	122 185
Производство и разпределение на енергия	24	..	..	..
ВиК услуги, управление на отпадъци	..	35 933	32 100	5 434
Строителство	260	153 832	160 238	51 191
Търговия и ремонт	1 792	309 057	1 717 264	176 056
Транспорт, складиране и пощи	345	85 906	85 570	23 770
Хотелиерство и ресторантьорство	201	26 371	38 975	12 221
Информационни и комуникационни технологии	129	21 324	21 076	12 714
Операции с недвижими имоти	271	22 074	19 659	11 003
Професионални дейности и научни изследвания	446	35 569	42 840	21 800
Административни дейности	120	15 574	16 134	8 305
Образование	34	1 827	1 835	791
Хуманно здравеопазване	168	54 014	50 832	36 138
Култура, спорт и развлечения	58	6 492	6 708	2 222
Други дейности	418	8 690	9 663	4 067

Източник: НСИ по заявка на ИПИ
 ".." Конфиденциални данни

Разходите за придобиване на дълготрайни материални активи (ДМА) в нефинансовите предприятия в рамките на община Добрич са на стойност 145 млн. лв. през 2022 г., като отчитат ръст от близо 50% спрямо 2020 г. Инвестициите на предприятията в сферата на търговията, транспорта и туризма отчитат добър ръст след пандемията и достигат 58 млн. лв. през 2022 г. (40% от инвестициите на местните предприятия). На следващо място са инвестициите на предприятията в селското стопанство, които отчитат сериозен ръст след пандемията и са на стойност 29 млн. лв. през 2022 г. (20% от инвестициите на местните предприятия).

На трето място са инвестициите на промишлените предприятия, които са на стойност 28 млн. лв. (19% от инвестициите на местните предприятия), като остават сравнително постоянни в последните три години. След пандемията се наблюдава повишена инвестиционна активност в строителството (разходи за ДМА в размер на 8,9 млн. лв.) и операциите с недвижими имоти (разходи за ДМА в размер на 11,2 млн. лв.).

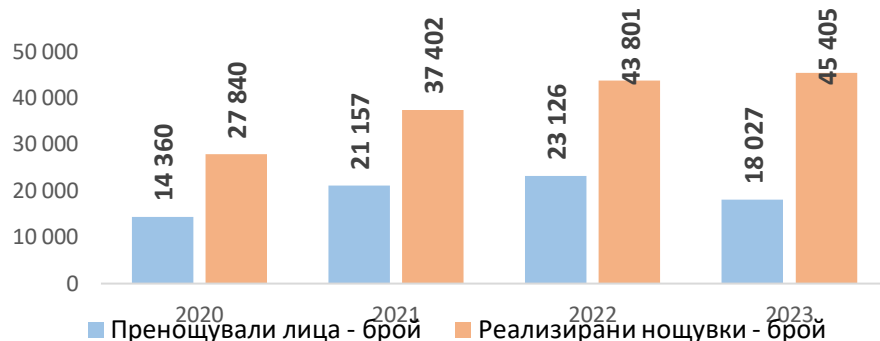
Чуждестранните преки инвестиции с натрупване в предприятията в община Добрич са на стойност 75 млн. евро през 2022 г., като отчитат ръст от около 10% спрямо 2020 г. Чуждите капитали в местната икономика са концентрирани в индустрията, като техният размер достига 51,4 млн. евро през 2022 г. Други 11 млн. евро са в търговията, транспорта и туризма, 8,2 млн. евро в операциите с недвижими имоти и 3,7 млн. евро в професионалните дейности.

Развитие на туризма в района на Добрич

Туризмът на територията на област Добрич е концентриран в морските курорти. През 2023 г. общият брой на пренощуващите лица в областта е над 400 хил. души, като броят на реализираните нощувки достига 1,6 млн. нощувки. Над половината от пренощуващите лица и 2/3 от реализирани нощувки са дело на чуждестранни граждани. Възстановяването от пандемията все още не е пълно, като броят на пренощуващите лица и реализираните нощувки остава под нивата от 2019 г. Община Добрич има сравнително малък дял от туристическия поток в района, което е следствие от логичната концентрация на туризма в морските курорти.

На територията на община Добрич функционират 10 места за настаняване с 10 и повече легла през 2023 г. Общият брой на леглата в местата за настаняване е около 470 към края на 2023 г. Броят на пренощуващите лица през последната година достига 18 хил., като 2,4 хил. от тях са чуждестранни граждани. Броят на реализираните нощувки е 45,4 хил., като 5,2 хил. от тях са на чужденци. Като цяло в рамките на община Добрич туризмът е доминиран от българските граждани. Общо приходите от нощувки в местата за настаняване в община Добрич достигат близо 2,5 млн. лв. през 2023 г. Данните за 2023 г. показват ръст на реализираните нощувки и приходите, но известен спад при броя на пренощуващите лица (основно в летните месеци).

Графика 4. Дейност на местата за настаняване в община Добрич (брой, 2020-2023 г.)



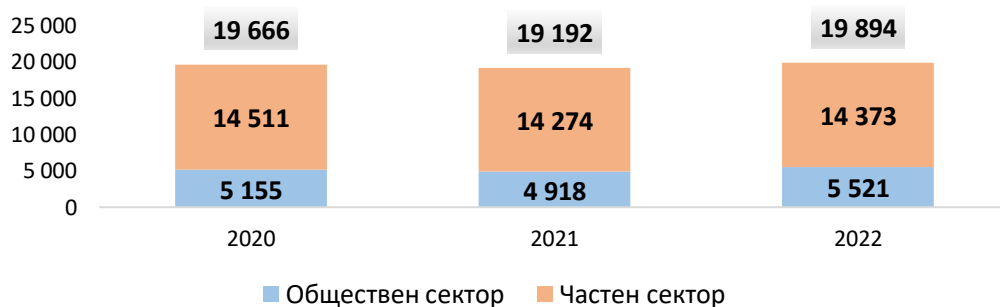
Източник: НСИ по заявка на ИПИ

В рамките на община Добрич не се наблюдава толкова силно изразена сезонност в туристическите пътувания, както в морските курорти в рамките на цялата област. Броят на реализираните нощувки в община Добрич варира от 3 до 5 хил. на месец, като най-много туристи се отчитат през летните месеци. През 2023 г. има известен спад на посещенията от чуждестранни граждани, което дава по-голямо отражение през лятото. Данните подсказват, че пълното възстановяване на туристическите пътувания към община Добрич, в т.ч. на чуждестранни туристи в летните месеци, е обвързвано с цялостното възстановяване на туризма по северното Черноморие.

Развитие на пазара на труда в община Добрич

Общият брой на наетите по трудово и служебно правоотношение в рамките на община Добрич е 19 894 души през 2022 г., като техният брой леко нараства с 3,7% спрямо 2021 г. Общо 72% от всички наети в община Добрич са наети в частния сектор. През последните три години се наблюдава леко свиване в броя на наетите в частния сектор, като техният брой е 14 373 души през 2022 г. Този процес е съпроводен със значително повишение в броя на наетите в общественния сектор, като техният брой достига 5 521 души. Според данните от преброяването на населението към края на 2021 г. коефициентът на заетост на хората в трудоспособна възраст в община Добрич е 64,8%, като това е сравнително висок показател за Североизточния район.

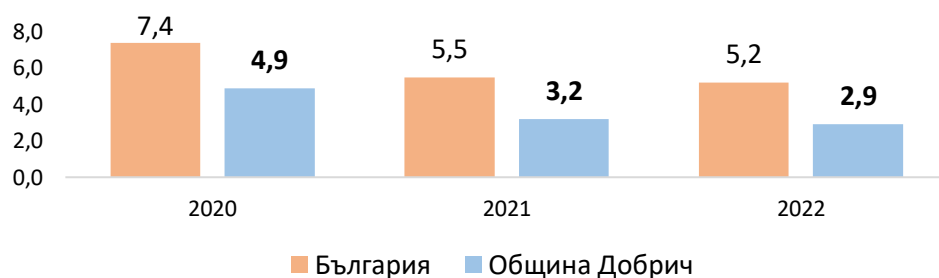
Графика 5. Наети по трудово и служебно правоотношение в община Добрич по форма на собственост (брой, 2020-2022 г.)



Източник: НСИ по заявка на ИПИ

През 2022 г. коефициентът на безработица в община Добрич, по данни на Агенцията по заетостта, достига 2,9% от трудоспособното население спрямо 5,2% средно за страната. Коефициентът на безработица в община Добрич спада в последните две години, като по време на пандемията и локдауните е бил на нива от 4,9% (2020 г.). По последни налични данни броят на безработните лица в община Добрич към 31 декември 2023 г. е 1 145 души, като в рамките на общината почти няма трайно безработни, тоест хора с регистрация в бюрата по труда за период по-дълъг от една година.

Графика 6. Коефициент на безработица в община Добрич и България (% , 2020-2022 г.)

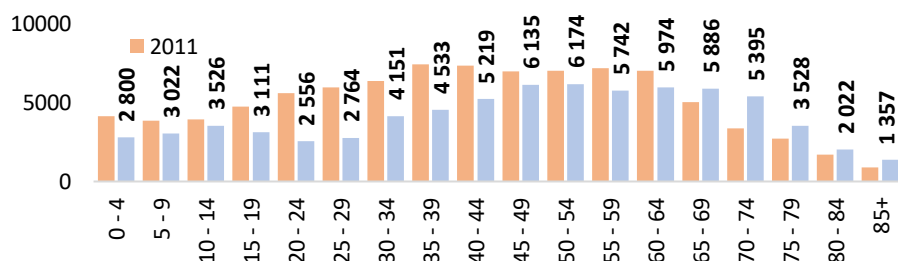


Източник: Агенция по заетостта

Демографски показатели в община Добрич

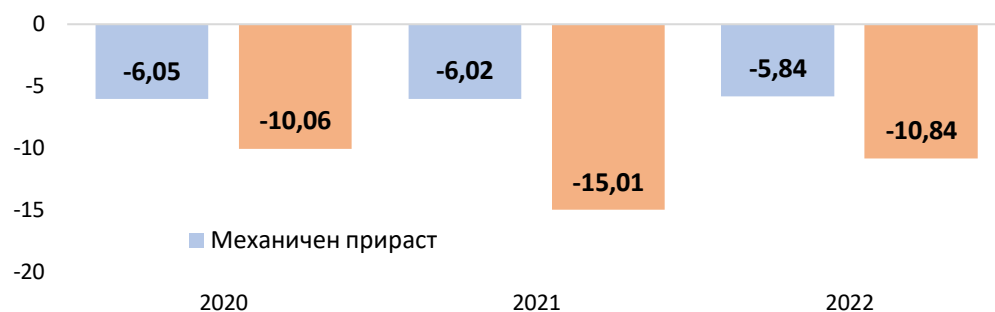
Проведеното преброяване на населението през 2021 г. показва, че в община Добрич 73 895 души. В периода между двете последни преброявания (2011-2021 г.) населението на община Добрич е намаляло от 91 хиляди до 74 хиляди души, или спад от 19%. Структурата на населението се променя значително, като най-сериозното свиване – с над 50% в период от десет години – е при 20-29 годишните. За сметка на това при всички групи над 65 годишна възраст се наблюдава ръст в рамките на 20-60%. С други думи, населението на общината застарява с относително бързи темпове. При населението в трудоспособна възраст (15-64 годишни) спадът е с 29% в рамките на десетилетието, до общо 46,4 хиляди души през 2021 г.

Графика 7. Население на община Добрич по възрастови групи (преброявания 2011 и 2021 г.)



Източник: НСИ

Графика 8. Естествен и механичен прираст на община Добрич (‰, 2020-2022 г.)



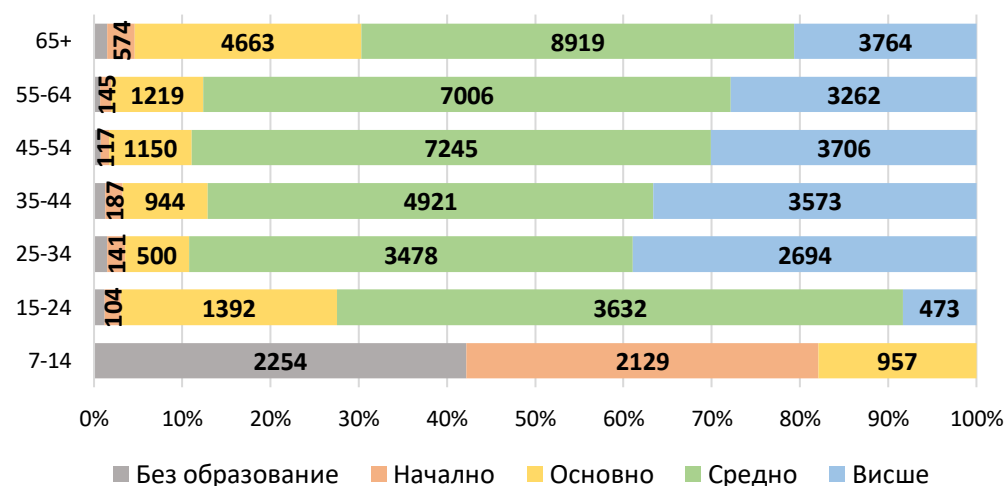
Източник: НСИ

Бързият спад на населението на община Добрич е обясним с оглед на негативната динамика при двата показателя за прираст на населението. През 2022 г. естественият прираст на населението в община Добрич е -11‰ – значително подобрение спрямо предишната, когато стойността на показателя е била -15‰. Причина за това не е подобрение в броя на ражданията – 512 през 2022 г. спрямо 499 през 2021 г., а спадът на извънредната смъртност от ковид-19. На практика, всяка година община Добрич губи 1% от населението си в резултат на естествените процеси. Общината губи население – около 0,5% годишно – в резултат на миграционните процеси, тъй като броят на изселилите се значително надхвърля броя на заселилите се от нея. През 2022 г. в общината са се заселили 885 души, а са я напуснали 1305 души, като през последните три години тенденцията е към намаляване на миграционните потоци.

Образователната структура на населението на община Добрич е силно доминирана от населението със средно образование, като при 7 и повече годишните те формират точно 50% от всички жители на общината. Делът на хората с висше образование е 25% от населението на 7 и повече години, спрямо 25,5% средно за сраната. Преди 10 години делът на висшистите в община Добрич е бил 20% (2011 г.), което означава, че има подобрение в образователната структура. Делът на хората с основно и по-ниско образование, които по-трудно намират реализация на пазара на труда, е близо 25% на фона на 34% преди 10 години.

Ако погледнем само към населението на 25-64 г., се наблюдава по-добра образователна структура. По данни за 2021 г. в групата на 25-64 г. хората с висше образование са 33%, със средно образование – 56%, а делът на тези с основно и по-ниско образование е около 12%. Според преброяването на населението неграмотни са 1% от населението на 25-64 г. в общината.

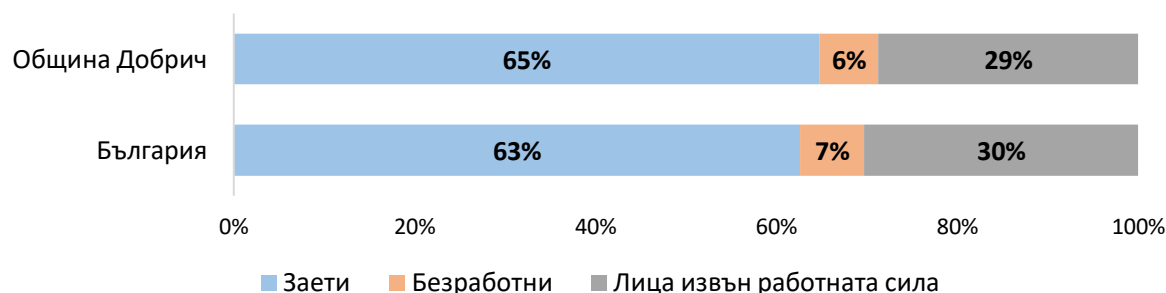
Графика 9. Образователна структура на населението на община Добрич (брой, 2021 г.)



Източник: НСИ, преброяване 2021 г. по заявка на ИПИ

Преброяването показва, че делът на заетите сред населението на възраст 15-64 г. в община Добрич е 65% спрямо 63% за страната. Това са лицата, които полагат някакъв труд и получават възнаграждение, независимо дали тяхното работно място е на територията на община Добрич. Делът на безработните е 6% (спрямо 7% средно за страната), а делът на неактивните е 29% (спрямо 30% средно за страната).

Графика 10: Икономическа активност на населението на възраст 15-64 г. (2021 г.)



Източник: НСИ, преброяване 2021 г. по заявка на ИПИ

Преброяването на населението позволява и поглед към ежедневната трудова миграция между съседни общини и община Добрич. Към 2021 г. общината отдава значително повече труд, отколкото получава, като всеки ден за работа в други общини пътуват 5 хиляди души, докато Добрич получава 1,9 хиляди приходящи работници. Около 10% от всички наети на територията на община Добрич са всекидневни трудови мигранти от съседни общини. Основен реципиент на работници от община Добрич е община Варна, следвана от туристическата Балчик и съседната Добричка община. Тя пък отдава най-много работници на община Добрич, а значителен брой работници идват и от Варна и Генерал Тошево.

Профилът на ежедневната трудова миграция от и към община Добрич е до голяма степен обусловен от близостта със силната и далеч по-развита икономика на Варна, както и от нуждата от работници в туристическия бранш на черноморските общини. Не е без значение и териториалното деление, което разделя Добрич и Добричка община и предполага икономическата обвързаност между двете.

Показатели за здравеопазването в община Добрич

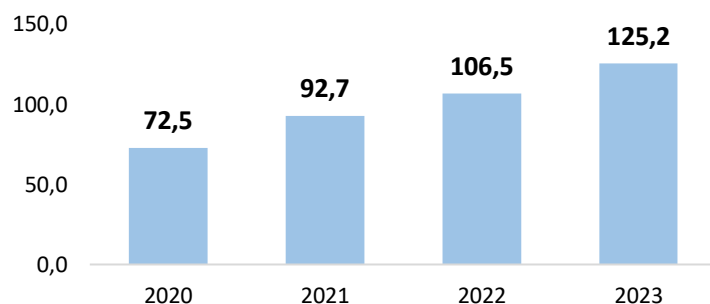
Показателите за работата на системата на здравеопазване в община Добрич сочат към подобрения през последните години. През 2022 г. на един лекар се падат 223 души от средногодишното население на общината, спрямо 255 души две години по-рано. С други думи, достъпът до лекари се подобрява в годините след пандемията. Подобрява се и достъпът до лекари по дентална медицина – на един лекар по дентална медицина се падат 877 души през 2022 г. спрямо 1109 през 2020 г. Подобрение има и в достъпа до лекарства, като в рамките на година между 2022 и 2023 г. населението на една аптека е намаляло от 2,5 на 2,1 хиляди души, въпреки че показателят остава малко по-нисък от средното за страната. Болничните легла в община Добрич остават около 420, като достигат 6 на хиляда души от населението през 2022 г.

Преброяването на населението дава информация за самооценката на здравето на населението на общината. Като „добро“ или „много добро“ определят здравето си 70% от жителите на общината, 21% – като „задоволително“, 5% – като „лошо“ или „много лошо“. Близко до средните за страната стойности е и делът на хората с увреждания, като към 2021 г. с над 50% степен на увреждане са били 9,6% от населението над 16 годишна възраст и 1,8% от тези под 16 годишна възраст, като тези стойности са сред по-благоприятните сред общините в Северна България.

Бюджет и собствени приходи на Община Добрич

Бюджетът на Община град Добрич достига 125 млн. лв. през 2023 г., като отчита постоянен ръст в годините след пандемията. Собствените приходи на Община град Добрич през 2023 г. са в рамките на 26,7 млн. лв., което е 21,2% от бюджета на общината. По отношение на своята финансова самостоятелност Община град Добрич изостава от морските общини в рамките на област Добрич, които обичайно имат по-висок дял на собствените приходи. Делът на инвестициите от общите разходи на Община град Добрич достига 10% през 2023 г., като нараства в годините след пандемията.

Графика 11. Разходи по бюджета на Община град Добрич (млн. лв., 2020-2023 г.)



Източник: ИПИ на база Министерство на финансите

Приетият бюджет на Община град Добрич за 2024 г. е в размер на 143,8 млн. лв., в т.ч. разходи за делегирани от държавата дейности в размер на 87,5 млн. лв., разходи за местни дейности в размер на 55,3 млн. лв. и 1 млн. лв. за допълнително финансиране на делегирани от държавата дейности. През 2024 г. се очаква собствените приходи на Община град Добрич да достигнат 29,3 млн. лв., в т.ч. 10,5 млн. лв. от имуществени и други местни данъци, 8,5 млн. лв. от такси, 3,9 млн. лв. приходи и доходи от собственост

и 5,5 млн. лв. от продажба на нефинансови активи. Заложените 10,5 млн. лв. приходи от данъци се формират основно от три данъка: данък върху недвижимите имоти – 2,5 млн. лв., данък върху превозните средства – 4,9 млн. лв. и данък при придобиване на имущество – 3,1 млн. лв.

3.3. Транспортна инфраструктура

Пътна мрежа

Общината има сравнително добри вътрешни и външни транспортни връзки, които осигуряват достъп до морски и речни пристанища, Ро-Ро терминали и гражданско летище Варна, както и благоприятни транспортни връзки с Румъния.

Град Добрич се обслужва основно от автомобилен транспорт.

Пътната инфраструктура в града е с висока степен на изграденост, създава добри условия за автомобилен транспорт и има капацитета да поеме пътния трафик. Лошото състояние на пътната настилка влошава качеството на транспортните услуги.

Поради равнинния характер на терена се е обособила ясно изразена радиалната транспортна структура с околоръстен път, за провеждане и преразпределение на транзитното движение (II-97) и **второкласни пътища**, включващи се към него, както следва:

§ II-29 – по тази връзка се осъществява движението между Добрич и Варна, който като център с най-голям потенциал в района естествено привлича и излъчва значителен обем пътувания. Пътят е важен, тъй като той е и връзка за достъп до АМ „Хемус“.

Претовареността на път II-29 в участъка Добрич - Варна налага предприемане на мерки за неговото разширяване. Обсъждани са предложения за проектиране и строителство на още две ленти, което може да улесни регионалните връзки между двата областни центъра, да подобри мобилността в региона, да облекчи пътния трафик и да осигури по-висока степен на безопасност на движението. Проблемът с намирането на оптимално техническо решение и подходящо финансиране стои пред областните и общински ръководства с особена острота в продължение на над 10 години.

Този второкласен път (в посока Варна-Аксаково-околоръстен път Добрич-Генерал Тошево-Граница Румъния) осигурява възможна транспортна връзка на Пристанище Варна с района на Добруджа и с Република Румъния през ГКПП “Йовково” и допълва обслужването на Пристанище Балчик (“Морски пространствен план на Република България 2021-2035). Община Добрич вижда потенциал за решаване на този проблем, като ангажира повече заинтересовани страни за реализирането на съвместен проект с регионално значение. Това би ускорило процесите на икономическо и социално сближаване на регионално ниво, като ще окаже благоприятно влияние върху развитието на бизнеса и създаването на нови работни места.

§ II-71 – основна връзка към КК “Албена”. Пътният участък е изключително натоварен, особено в летния сезон. Достъпът до КК “Албена” по този път е свързан с преминаване през редица населени места, слизание в ниските части на с. Батово, последвано от остри завои. Това увеличава времето за пътуване, затруднява достъпа през зимния сезон на работещи в курортния комплекс, поради заледени пътни участъци и

снегонавявания и невъзможността пътя да бъде поддържан от обслужващите звена при зимни условия.

Обсъждан е вариант за изграждане на северна тангента, която ще скъси значително разстоянието между Добрич и Албена, ще избегне минаването през населени места и ще облекчи транспортния достъп. Значението на този път е изключително важно за развитието на туризма, за осигуряването на мобилност до туристически дестинации и решаването на проблемите изискват интегриран подход.

§ II-27 – директна връзка към Балчик, който осигурява относително лесен и бърз достъп до неговото пристанище. Този път осигурява директна свързаност на пристанище Балчик с вътрешността на Добруджа, тъй като това пристанище е специализирано за обработката и износа на зърнени храни.

Този второкласен път има ключова роля за вътрешно-регионалната свързаност на двата общински центъра - Добрич и Балчик. Характеризира се с интензивен и натоварен трафик на туристи от Румъния, особено в летния сезон. Регионът има силно развито земеделие, а това създава допълнителни проблеми с трафика от движение на специализирана селскостопанска техника в пикови часове. Това затруднява движението на хора от съседни малки населени места, пътуващи по тези направления.

Третокласната пътна мрежа на територията на Община гр. Добрич обслужва трафик с локален характер и има само местно значение.

В голяма част от пътищата пътните настилки са в незадоволително състояние, като това се отнася особено за II-97 (северен и югоизточен обход на града), II-27 на запад от околоръстния път (II-97), II-71 (посока Бранище), III-293, III-9701 и III-7105.

Железопътен транспорт

През територията на общината преминава ЖП линия № 28 от гара „Разделна“ за Девня, Суворово, Вълчи дол, Добрич и Кардам, която на север пресича границата с Румъния при ГКПП „Йовково“, свързвайки страната с Румъния, Украйна, Русия и други европейски държави. ЖП линията свързва общината с вътрешността на страната и черноморското крайбрежие.

ЖП-линията е изградена в периода 1910 – 1914 година, като територията на Общината обхваща участък с дължина 15,920 км. Линията е единична, неелектрифицирана. Железопътните съоръжения и устройства позволяват движение на пътнически и товарни влакове. Поради просрочените ремонти, състоянието на ЖП-инфраструктурата е незадоволително. Това влошава комфорта и безопасността на пътниците, увеличава експлоатационните разходи, времето за пътуване. В голямата си част осигурителните, комуникационните и енергийнозахранващите системи са остарели, на ниско технологично ниво, което влошава качеството на транспортната услуга, намалява нейното търсене и влошава ефективността.

Изградената ЖП-инфраструктура на линията Разделна-Кардам позволява към нея да бъдат включени новоизградени индустриални ЖП-клонове, осигуряващи логистиката на стоки и товари.

Въздушен и воден транспорт

Близостта на град Добрич до Варна (летище, пристанище – 45 км.) и град Балчик (пристанище - 36 км.) прави удобно използването на въздушния и морския транспорт. Значение имат и разположеното в близост речно пристанище в Силистра и пристанищния комплекс Варна – Запад.

Има известен нереализиран потенциал по отношение на въздушния транспорт – на територията на Община град Добрич има старо летище, което поради слабо търсене на подобен тип услуги и незадоволително състояние към настоящия момент не е разработено и е неизползваемо. Територията е с потенциал и реални възможности за развитие на логистичен център с интермодален терминал.

Улична мрежа

Уличната мрежа на град Добрич е развита съобразно характерните теренни дадености и наличие на железопътна линия, като схемата на града е радиално-кръгова с елементи на свободна или правоъгълна в отделни райони. Улиците от главната улична мрежа са много добре структурирани във функционално отношение и изградени съобразно техническите параметри за отделните улични класове.

Около централната градска част е изграден вътрешноградски ринг от висококласни артерии, към който радиално са насочени артерии, поемащи входящо-изходящото движение и осъществяващи връзки с пътищата от републиканската пътна мрежа. По този начин се създава възможност за ясна функционална класификация на главната улична мрежа с низходяща градация от външният околоръстен ринг към вътрешността на града.

Главната улична мрежа се класифицира, както следва:

Градски магистрали II-ри клас (с прекъснат режим на движение)

- Бул. „3-ти март” от околоръстен път до бул. „Добричка епопея”. Булевардът има две платна за движение с по 7,50 метра ширина (на отделни участъци до 7,30 метра) със средна разделителна ивица;
- бул. „Добруджа” (от околоръстния път до бул. „Добричка епопея” и от входа от гр. Балчик до бул. „Русия” (има две платна за движение с променлива ширина – от 7,50 метра до 10,50 метра със средна разделителна ивица);
- бул. „25-ти септември” от входа от гр. Варна до кръстовището с ул. „Батовска” и от входа от с. Дуранкулак до кръстовището с ул. „Ген. Стефан Попов” - има две платна за движение с по 7.50 м ширина и средна разделителна ивица.

Районни артерии III-A клас:

- Улиците от вътрешния ринг – булевардите „Добруджа”, „3-ти март”, „25-ти септември” и бул. „Русия” – всички с по две платна за движение със ширина по 7.50м. и средни разделителни ивици.

Районни артерии III Б клас:

- Ул. „Батовска”, ул. „Ген. Стефан Попов”.

Главни улици IV клас:

- Ул. „Отец Паисий” в участъка от бул. „Добруджа” до бул. „25 септември” (тук е включена и малка част от ул. „Ген. Гурко”), едно платно с 8,50 до 10,50 метра ширина;
- Ул. „Сан Стефано” - едно платно с 10,50 метра ширина;
- Ул. „Васил Левски” от ул. „Сан Стефано” до ул. „Цар Петър”, едно платно с 8.50 м. ширина.
- Ул. „Цар Петър” - едно платно с 8,00 метра ширина.
- Ул. „Гоце Делчев” от ул. „Батак” до бул. „Русия”;
- Ул. „Батак” от ул. „Отец Паисий” до ул. „Гоце Делчев”;
- Улици „Никола Петков”, „Генерал Георги Попов”, „Хр. Ботев”, „Опълченец Димитър Ковачев”, „Л. Попов”, „Ангел Стоянов”, „Поп Богомил”, „Войвода Димитър Калъчлията”, „Войнишка”, „Хан Тервел”, „Гоце Делчев”.

Второстепенната улична мрежа включва събирателните улици V клас и обслужващите улици VI клас.

Общата дължина на уличната мрежа в ЦГЧ е 36,100 км., а на главната улична мрежа –около 14.600 км. Главните улици имат необходимата плътност според Наредба № 2, която трябва да бъде 3-4 км/км², или със средно разстояние между тях от 650 до 500 м. При обща площ за ЦГЧ на Добрич от 228 ха (2,28 км²) и обща дължина на главните улици 14,6 км., плътността е 6,4 км/км², което е значително над нормативните изисквания и е много добър показател за нивото на достъпност от автомобили.

Правени са ремонти и реконструкции, но всички градски артерии и главни улици са изградени преди повече от 25-30 години и експлоатационният им срок отдавна е изтекъл. Главните входящо-изходящи улици и булеварди (градски магистрали II клас) се явяват естествено продължение на републиканските пътища от околновръстния път към центъра на града. Те са с достатъчен габарит за провеждане на трафика и довеждат движението до централната градска част. Това **създава проблеми с достъпността, засилен трафик и произтичащите от това проблеми (замърсяване на въздуха, риск от повишаване на ПТП, намалена мобилност и др.)**.

През изградената на територията на град Добрич транспортно-комуникационна система се осъществява само т.нар. прекъснат транзит. Непрекъснатият транзит се осъществява изцяло по външния ринг от околновръстни пътища.

Пешеходно и велосъдвижение

Пешеходното движение се осъществява по наличната улична мрежа – по тротоарите (и по-често по пътните платна), по пешеходни алеи в парковете, местата за отдих и развлечение, в обособени пешеходни зони, организирани специално или чрез забрана на автомобилното движение.

Добрич разполага с една от най-големите обособени зони за пешеходно движение в центъра на града, която е възстановена в предните няколко години и в момента се използва активно за рекреация. Пешеходното движение в кварталите обаче не е достатъчно добре организирано. На места е затруднено или блокирано, поради разположените заведения, магазини, паркирали автомобили, намаления габарит на

тротоарите и лошото състояние на настилките, неправилното ситуиране на спирките, лошата осветеност и безопасност на районите.

Развитието на велосипедните трасета на територията на общината е символично. В повечето случаи те са пренебрегнати при развитието на транспортната инфраструктура, за сметка на приоритетно разрастващата се автомобилна инфраструктура. Липсва адекватна велоалейна мрежа, която да осигури нуждата от този тип мобилност в градска среда.

Община Добрич разполага със „Схема за организация на велосипедното движение в градските и крайградските зони на гр. Добрич“, която е актуализирана и приета на Общински експертен съвет по устройство на територията (ОБЕСУТ). Предложените трасета са класифицирани условно по предназначение и степен на важност. Главните велосипедни трасета имат радиална ориентация и осигуряват достъп от центъра към периферията на града. В зоните с публични функции, социалната зона и бизнес-зоната е предвидена мрежа от маршрути, която отвежда към главната велоалейна мрежа. Маршрутите в обособените зони са класифицирани според предназначението си - за работа и училище, делови, за отдих и туризъм, за спорт и тренировки. Предвидени са и междуселищни веломаршрути. Обозначени са местата на специални велоцентрове и зони, велокръстовища и велоподлези. Те трябва да бъдат разглеждани като предложение за развитие на главна велоалейна мрежа. Реализираната велоалея в обособената зона в централната градска част е крайно недостатъчна за обслужване на гражданите и за осъществяване на техния достъп до публични и административни услуги. От друга страна изграждането на велоалеи в зоните с преобладаващ социален характер, където по отношение на транспортното обслужване има най-много проблеми, пък би довело до максимизиране на ефекта поради факта, че ще бъде обслужена най-голяма част от активното население на града. Предвид специфичните особености на града, е необходимо в бъдеще така предложената велоалейна мрежа да се сгъсти и уплътни. Необходимо е да се предвидят и разработят, и съответните технически проекти за изграждането на конкретните велоалейни трасета. Изграждането им би допринесло в значителна степен за подобряване на градската мобилност, облекчаване на проблемите с трафика и задръстванията по уличната мрежа, за намаляване на въглеродния отпечатък на транспорта, подобряване на параметрите на въздуха и др.

Паркиране

Един от основните проблеми, свързани с паркирането е, че то се извършва преди всичко по уличните платна. Наблюдава се безразборно паркиране в активните ленти за движение, което намалява допълнително пропускателността на първостепенната улична мрежа. Специално построени паркинги има единствено в централната градска част. Те обаче са крайно недостатъчни и не удовлетворяват потребностите от паркиране. В кварталите със социални функции се забелязва тенденция при благоустрояване на междублоковите пространства да се обособяват нови паркоместа или гаражи съгласно действащ ПУП.

Паркирането в ЦГЧ е много интензивно. Организацията и контрола на паркирането към момента са недостатъчно ефективни и е необходимо да бъде извършено

ново проучване, след анализ на ПУП, въз основа на който да се предприемат мерки при необходимост за решаване на проблемите, свързани с паркирането, както посредством инвестиции в изграждане на паркинги, (в това число и многоетажни) така и чрез неговото почасово зоново паркиране („синя зона”). Такава е въведена през 2011 г. и вече е необходимо допълнително проучване за нейния обхват и подобряване на нейната ефективност.

За съжаление към момента не е възможно да се изчисли реалната степен на моторизация. За Община град Добрич от КАТ Добрич са подадени данни към 15.07.2015 г. за наличност на 99784 леки коли, което означава степен на моторизация от около 1136 л.к./1000 жители. Това е абсолютно невъзможно. Съгласно нормативите на Наредба № 2/2004 г. прогнозната степен на моторизация за хоризонт 2020 г. е 550-600 л.к./1000 жители.

Община град Добрич полага непрекъснати усилия за решаване на проблемите, свързани с паркирането в града, като за тази цел се планират и изпълняват различни мерки, включително:

- Въведена „синя зона" за паркиране;
- Ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик.

Организация на движението и пътно –транспортни произшествия

Съгласно данни от ОУП, в град Добрич има изградени 20 кръстовища със светофарни уредби и пешеходни пътеки. Светофарните уредби работят с твърд цикъл на управление на сигналите, т.е. липсва адаптивно регулиране на движението съобразно неравномерното дневно, седмично и месечно натоварване.

Няма централизирана система за управление и/или контрол на трафика. Няма видеонаблюдение или каквито и да е транспортни детектори, както по отношение на контрола, така и с цел управление на движението.

Действащата организация на движението не е достатъчно ефективна и е наложително тя да бъде осъвременена, за да се подобри мобилността в градски условия по устойчив начин.

Градски транспорт и транспортни схеми. Политики за безопасност на движение по пътищата

Транспортът има ключово значение за развитието на всяко съвременно общество, като средство за икономическо развитие и условие за постигане на целите за социална и регионална кохезия. С развитието на градовете и градската инфраструктура, нуждите от транспорт се увеличават, като нарастват и изискванията към тяхното качество и обвързаност с политиките за устойчивост. Градският транспорт е важен елемент от плановете на Европейската комисия за устойчив интелигентен растеж, преход към нисковъглеродна икономика и устойчивата градска мобилност.

Местните политики за развитието на градския транспорт следват европейски и национални политики, основани на основните принципи за:

- Балансирано развитие на всички компоненти на транспортната система;
- Елиминиране на тесните места в инфраструктурата;

- Поставянето на потребителите на обществени транспортни услуги в центъра на внимание на местните политики;
- Управление на последствията от процесите на глобализацията.

Действията на Община Добрич са насочени към предоставяне на качествени обществени транспортни услуги, подходяща инфраструктура и среда, която да отговори в максимална степен на очакванията и потребностите на потребителите на тази услуга.

Доколкото транспортната система е съвкупност от инфраструктурни елементи на градската среда за предоставяне на услуги за достъпност и свързаност в рамките на определена територия, то нейната добра изграденост предполага по-добро качество на живот за жителите на общината, по-интелигентен и устойчив растеж и преход към ресурсно-ефективна икономика.

Действащата общинска транспортна схема на Община град Добрич се нуждае от актуализация, тъй като е с дизайн и качество, които не осигуряват добро покритие на територията, не са ефективни (дублиращи се в голямата си част), не отговарят на реалните потребности на населението от вариантност при избора на придвижване, не отразяват настъпилите промени в териториален и икономически аспект. Все още има необслужени територии от жилищните зони, голяма част от Промислена зона „Север“ и Промислена зона „Запад“.

Като част от проблемите на транспортното обслужване с масов обществен превоз на територията на общината, могат да бъдат посочени неефективната честота на превози и неспазването на автобусните разписания; незадоволителната степен на чистота, комфорт и сигурност на превозните средства. Това води до непривлекателност на градския транспорт, стимулира все по-нарастващото използване на лични автомобили в градски условия, увеличаване на автомобилния трафик и задълбочаване на екологичните проблеми: завишени нива на вредни емисии, допълнително шумово натоварване, запрашеност. Липсват системи за управление и контрол на трафика и за предоставяне на информация на пътниците в реално време.

Община град Добрич изпълни Проект BG16RFOP001-1.011-0007-C01 „Развитие на интегрирана система на градския транспорт на Добрич“, част от ИП за реализиране на ИПГВР, финансиран по ПО 1 на ОПРР 2014-2020 г. В рамките на този проект се:

- Подобри качеството на пътуванията по маршрутите на част от линиите на градския транспорт, осигуряващи бърз достъп до важни обекти за областта - най – голямото здравно заведение МБАЛ Добрич, Териториално митническо управление, Езикова гимназия "Гео Милев" , ОУ "Стефан Караджа", Център за психично здраве "Д-р П. Станчев", Регионална здравна инспекция и други, чрез рехабилитация на бул. „Добричка епопея“, който се явява естествена вътрешноградска връзка и връзка между пътни направления Силистра – Балчик и Шумен - Варна.
- Подобрива се характеристиките на превозните средства, обслужващи три линии на обществен транспорт – замяна на дизеловите превозни средства с нови, екологични електробуси;

- Подобри се безопасността на средата чрез обновяване на спирките приоритетно по бул. „Добричка епопея“, натоварените спирки по линиите, обслужвани от електробусите и спирките с натоварен пътнически поток в централната градска част;
- Подобри се безопасността на движение чрез подмяна на остарялата и амортизирана светофарна система с модернизираните средства за регулиране на трафика на кръстовищата с цел осигуряване на приоритет на масовия градски обществен транспорт, на превозните средства за неотложна помощ, намаляване на транспортните задръжки, улесняване на трафика, настройка според сезонната периодичност на натовареността;
- Подобри се качеството на транспортното обслужване чрез внедряване на електронна система за информация по спирките в централна градска част и осъществяване на контрол на движението на всички превозни средства от масовия градски обществен транспорт (МГОТ).
- Разшири се изградената инфраструктура за велосипеден транспорт и се обособи самостоятелна велоалея с двупосочно движение извън централна градска част.

През последните 15 години е отчетено намаление над 20 % на използването на обществения транспорт като форма на придвижване, за сметка на придвижването с личен автомобил. Делът на велосипедното движение е незначителен, поради липсата на подходяща, безопасна инфраструктура. Ходенето пеша остава с постоянен дял (10 %), поради небезопасността на тротоарите и местата за движение.

ПТП пряко зависят от действащата организация на движение, като основната част от тях са с фатален край за пешеходци. Критичните места са автобусни спирки, пешеходни пътеки и места за пресичане на пешеходните потоци в близост до административни, търговски и здравни учреждения. Това налага да се обърне специално внимание за обезопасяване на зоните с активно пешеходно движение в близост до обекти от общоградско значение, както и преосмисляне на цялата Схема/План за организация на движението.

Община град Добрич следва да преосмисли политиките за развитие на региона, като интегрира в тях концепцията за устойчива градска мобилност. Стъпка в тази посока са налични мерки в Плана за действие за управление на енергията и изменението на климата до 2030 година.

Наличието на планов документ за устойчива градска мобилност и хармонизирането му с програмни документи и политики ще добави стойност на стратегическото планиране в рамките на региона. По този начин ще могат да бъдат анализирани и оценени местните транспортни проблеми и предизвикателства, ще се идентифицират ефективни и екологосъобразни мерки за преодоляване на предизвикателствата, ще се подобри качеството на живот на хората.

Понятието градска мобилност се отнася до възможността за лесно придвижване на хората между различни точки в градовете или градските региони с помощта на наличната транспортна мрежа и услуги. Съществуват много фактори, които влияят върху устойчивата градска мобилност (УГМ), като: демография, земеползване, управление, наличие на обществен транспорт, използване на автомобили и местната икономика.

Предвид въздействието на градската мобилност върху икономическия растеж и околната среда, ЕС насърчава изграждането на такава градска мобилност, която да е устойчива. Това означава разработване на стратегии за преминаване към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт, например ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и нови форми на използване и притежаване на автомобили.

Градската транспортна инфраструктура и мобилност е постоянно и динамично развиваща се материя. Структурните промени на средата и средно- и дългосрочните цели, адаптацията на градските планове и стратегическите приоритети, еволюцията на обществените нужди и нагласи, навлизането на технологии и иновации – всички те са важни компоненти от формулата и ключови фактори при формиране на начина по който (трябва да) изглежда и работи съвременната градска инфраструктура.

Въпреки изпълнената със специфики турбулентна среда и постоянните процеси по преосмисляне и трансформация на градската мобилност, фундаментите остават непроменени – достъпност, ефективност, устойчивост, еко-съобразност, гъвкавост, безопасност, а и все по-важен приоритет – чистота. Моделите на управление на съществуващата и принципите при планирането и изграждането на бъдещата градска транспортна инфраструктура трябва да следват именно тези приоритети. За постигането им няма еднозначна формула и различните градове имат различен подход. Основният инструментариум на градските лидери е гъвкаво финансиране и интегрирани капиталови структури, модерен подход при планирането и реализацията на инфраструктурни проекти и умни решения и технологии при управлението и експлоатацията им, а крайната цел – по-мобилни градове и по-достъпна градска среда.

3.4. Данни за околната среда

Районът на Община град Добрич е включен в единната система за наблюдение и контрол на атмосферния въздух само по показател фини прахови частици (ФПЧ₁₀). От началото на м. ноември 2008 г. контрол върху качеството на атмосферния въздух във въздушния басейн над гр. Добрич се осъществява от автоматична измервателна станция (АИС) с ЕоІ код BG0067A, към НАСЕМ. Автоматичната станция е разположена в жк „Добротица“, в непосредствена близост до ОУ „Хан Аспарух“. АИС е с непрекъснат режим на работа (24 часа), извършват се измервания на всеки 15 минути, а получените резултати се осредняват на един час, съгласно изискванията на нормативната база. Нивото на ФПЧ₁₀ се определя ежедневно чрез автоматични анализатори с пробонабиране на прахови частици и последващо гравиметрично определяне по референтния метод БДС EN12341:2004, съгласно Приложение №11 към чл.17 от Наредба №12/15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух. В системата се контролират и основните метеорологични параметри: скорост и посока на вятъра, атмосферно налягане, обща слънчева радиация, влажност и температура на атмосферния въздух.

Източници на атмосферно замърсяване

Под “Качество на атмосферния въздух” се разбира състоянието на въздуха на открито в тропосферата, с изключение на въздуха на работните места, определено от състава и съотношението на естествените ѝ съставки и добавените вещества от естествен или антропогенен произход.

Качеството на атмосферния въздух (КАВ) се оценява чрез норми, т. е. определени нива (стойности) за концентрациите на основните замърсители в атмосферния въздух, регистрирани за определен период от време (1 час, 8 часа, 24 часа, 1 година), установени с цел предотвратяване или ограничаване на вредни въздействия върху здравето на населението и/или околната среда, като тези нива следва да бъдат постигнати в определен за целта срок, след което да не бъдат превишавани.

Ниската степен на замърсяване на въздуха има голямо значение за хигиенната обстановка. Това спомага за разсейване на вредностите в атмосферния въздух и намаляване на концентрациите в приземния въздушен слой. Основни фактори за това са високата скорост на вятъра и географските условия.

Районът се отличава с нисък потенциал на замърсяване. Основните източници на замърсяване на атмосферния въздух са автотранспорта и битовите отоплителни източници.

Активна производствена дейност в настоящия момент развиват около 5% от промишлените предприятия. С намален до минимум капацитет действат около 10% от тях, а останалите не работят поради липса на средства, икономическа криза, неустановена собственост, юридически статут и др.

Основно значение за постигане чистота на въздушния басейн над гр. Добрич има извършената газификация на голяма част от общинските административни и обществени сгради, предприятията и частните жилищни сгради.

Прахът е основен атмосферен замърсител на въздуха. Вредният му здравен ефект зависи главно от размера и химичния състав на суспендираните прахови частици, от адсорбираните на повърхността им други химични съединения, в това число мутагени, ДНК - модулатори и др., както и от участието на респираторната система, в която те се отлагат. Основни източници на прах са промишлеността, транспорта, енергетиката и битово отопление. През отоплителния сезон на локално ниво основен източник на замърсяване с прахови частици е изгарянето на твърди и течни горива в бита. Причина за това са ниските комини и специфичните метеорологични условия през зимния сезон, при които се намалява възможността за разсейване на атмосферните замърсители. Фините прахови частици се емитират в атмосферата директно (първични емисии) или се образуват от емитираните в атмосферата газове - прекурсори на фини прахови частици (вторични емисии).

Влияние върху човешкото здраве

Прахът постъпва в организма предимно чрез дихателната система, при което по-едриите частици се задържат в горните дихателни пътища, а по-фините частици (под $10 \mu\text{m}$ - ФПЧ_{10}) достигат до по-ниските отдели на дихателната система, като водят до увреждане на тъканите в белия дроб. Децата, възрастните и хората с хронични белодробни заболявания, грип или астма са особено чувствителни към високи стойности на ФПЧ_{10} . Вредният ефект на замърсяването с прах е по-силно изразен при едновременно присъствие на серен диоксид в атмосферния въздух. Установено е тяхното синергично действие по отношение на дихателните органи и откритите лигавици. То се проявява с

дразнещо действие и зависи от продължителността на експозицията. Кратковременната експозиция на $500 \mu\text{g}/\text{m}^3$ прах и серен диоксид увеличава общата смъртност при населението, а при концентрации наполовина по-ниски се наблюдава повишаване на заболяемостта и нарушаване на белодробната функция. Продължителната експозиция на серен диоксид и прах се проявява с повишаване на неспецифичните белодробни заболявания, предимно респираторни инфекции на горните дихателни пътища и бронхити - при значително по-ниски концентрации ($30 - 150 \mu\text{g}/\text{m}^3$), което е особено силно проявено при деца. Най-уязвими на комбинираното въздействие на праха и серния диоксид са хронично болните от бронхиална астма и от сърдечно-съдови заболявания.

Средноденонощната норма (СДН) на ФПЧ_{10} за опазване на човешкото здраве е $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, като тя не следва да бъде превишавана повече от 35 пъти в рамките на една календарна година.

Средногодишната норма (СГН) на ФПЧ_{10} за опазване на човешкото здраве е $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Изготвен е анализ на здравното състояние на населението в гр. Добрич, по групи болести от Клас Х „Болести на дихателната система“ на МКБ-10, които имат доказана връзка със замърсителите на атмосферния въздух. Данни за броя на извършените първични прегледи от общо практикуващите лекари и специалистите през 2021 г., 2022 и 2023 г., включени в Клас Х, „Болести на дихателната система“ на МКБ-10 са предоставени от Регионална здравно осигурителна каса – Добрич. Броят на населението по възрастови групи е взет от обобщени данни към 31.12.2021 г. и 31.12.2022 г. на Национален статистически институт, гр. София. Заболеваемостта е изчислена на 100 000 жители по възрастови групи - деца от 0-17 годишна възраст и лица над 18 години. Разгледани са следните болести и нозологични единици:

1. Остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06);
2. Грип и пневмония (J10-J18);
3. Други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22), от тях бронхит и бронхиолит;
4. Други болести на горните дихателни пътища (J30-J39), от тях алергичен ринит;
5. Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47), от тях хроничен бронхит и астма;
6. Болести на белия дроб, причинени от външни агенти (J60-J70).

В таблицата е представена регистрираната заболеваемост на 100 000 души население за град Добрич през 2021 г., 2022 г. и 2023 г., въз основа само на първично проведените прегледи. В таблицата са включени данни на основните групи болести от Клас Х „Болести на дихателната система“ на МКБ -10, които имат доказана връзка със замърсителите на атмосферния въздух.

Таблица 3. Регистрираната заболеваемост през 2021 г., 2022 г. и 2023 г.

Болезни на дихателната система	Възрастова група от 0 до 17 г.			Възрастова група над 18 г.		
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Заболеваемост за община Добрич						
1. Остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06)	85580.57	134249.90	131989.7	5402.08	8188.24	7932.92
2. Грип и пневмония (J10-J18)	6307.11	8969.57	4911.906	3672.81	1922.29	1533.54
3. Други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22)	10348.41	15518.78	12333.16	3080.17	3747.39	3437.71
4. Други болести на горните дихателни пътища (J30-J39)	7124.29	13267.49	11576.79	2498.18	2647.05	2325.85
5. Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47)	3744.15	4591.56	3612.742	2745.87	3195.57	3101.68
6. Болести на белия дроб, причинени от външни агенти (J60-J70)	7.43	-	-	9.12	29.65	6.58

Проследявайки регистрираната заболеваемост по групите болести от Клас Х „Болезни на дихателната система” за град Добрич, през 2022 г. и 2023 г., прави впечатление, че както при децата, така и при възрастните през 2023 г. тя намалява.

Острите заболявания при децата от 0-17 годишна възраст са значително по-чести (ОИГДП с множествена и неуточнена локализация, остър тонзилит), спрямо същите при възрастните.

Астмата е най-често срещаното заболяване от групата на хроничните болести на долните дихателни пътища - особено при децата, но също и при възрастните, следвана от случаите на бронхит, неуточнен като остър или хроничен при децата, а при възрастните - случаите на друга хронична обструктивна белодробна болест. Хроничните бронхити са по-чести при възрастните.

Анализ на качеството на атмосферния въздух в гр. Добрич по показател ФПЧ10 за 2023 г.

През цялата 2023 г. са регистрирани общо 360 средноденонощни концентрации, като за 3 дни са отчетени невалидни стойности, а 2 дни са без измерени стойности. Същите не са взети предвид при изчисляване на средно месечните концентрации. Няма концентрации превишаващи СДН от $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, като средногодишната концентрация е $19,42 \mu\text{g}/\text{m}^3$. През м. октомври е регистрирана най - високата средноденонощна стойност от $43,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

4. SWOT анализ на фактори, имащи отношение към ПУГМ

Силни страни:

- Благоприятното географско положение, наличие на добра изграденост на територията и висока степен на урбанизация;
- Балансирано развитие на производствените мощности; Сравнително добра изграденост на инженерната и техническа инфраструктура в индустриалните райони;
- Подобрена ВИК - техническа инфраструктура, намалени загуби на вода;
- Наличие на добра мрежа от училища - основни, средни и професионални;
- Наличие на достатъчно места в детски ясли и детски градини;
- Добре функциониращи социални услуги за различни групи нуждаещи се;
- Дългогодишен опит и прилагани мерки за подобряване на енергийната ефективност;
- Добре развита газоразпределителна мрежа;
- Осигурен безплатен Wi-Fi достъп на обществени места;
- Нисък потенциал за замърсяване на въздуха;
- Въведени и действащи системи за разделно събиране на отпадъците;
- Наличие на административен капацитет за предоставяне на услуги на гражданите, в т.ч. и електронни услуги;
- Въведени интелигентни системи за градски транспорт.

Слаби страни:

- Влошени демографски показатели, застаряване на населението, намаляване на населението в трудоспособна възраст;
- Отрицателни миграционни потоци;
- Отдалеченост от централни пътни артерии;
- Висока цена на водата, поради начина ѝ на добиване от подземни източници;
- Липсва план за устойчива градска мобилност;
- Намаляване на местата за настаняване и легловата база. Недостатъчно развит туристически сектор;

- Амортизирана техническа/довеждаща инфраструктура до промишлена/индустриална зони;
- Общинският жилищен фонд е недостатъчен, трудно управляем и недобре поддържан поради разпръснатостта си сред етажна собственост.

Възможности:

- Ефективно използване на възможностите на европейските фондове, общинския бюджет и други източници на финансиране за реализацията на мерки, подпомагащи развитието;
- Повишаване на енергийната ефективност в публичния и частния сектор.
- Изграждане на Индустриален Парк Добрич;
- Развитие на индустриална Зона Запад, включително прилежаща техническа инфраструктура;
- Развитие на устойчива градска мобилност;
- Надграждане на интелигентни системи за градски транспорт;
- Дигитализация в различни сфери на развитие;
- Стимулиране на инвестиционната активност на местни и чужди инвеститори;
- Развитие на публично-частното партньорство в икономиката, социалната сфера, образованието и др.;
- Възможности за планиране и изпълнение на ИТИ със съседни общини и области;
- Развитие на трансграничното и транснационално сътрудничество;
- Развитие на културно-исторически, фестивален и спортен туризъм чрез иновативни и креативни туристически продукти и услуги;
- Разширяване, обновяване и диверсификация на социалните услуги;
- Преодоляване сезонността на морския туризъм и осигуряването на целогодишна натовареност на туристическата база чрез разнообразни продукти на алтернативен туризъм;
- Изграждане на модерна широколентова инфраструктура и осигуряване достъп до високоскоростен интернет за постигането на „Цифров растеж“;
- Реконструкция и модернизация на съществуващ общински жилищен фонд и изграждане на нови, допълнителни общински жилища.

Заплахи:

- Задълбочаване на демографските проблеми и застаряване на населението;
- Засилване на миграцията към други градове от страната и чужбина;
- Общ икономически упадък, обусловен от финансови, здравни и други кризи;
- Недостатъчно активно взаимодействие между, гражданите, местната власт, НПО и бизнеса за съвместни действия, насочени към развитие на града;
- Липса на важни елементи в структурата на икономиката - нови производства, бизнес и технологични паркове, бизнес акселератори и др.;

- Голям процент загуби на вода в сравнение с други части на страната;
- Намаляване на приходи в общинския бюджет;
- Отсъствието на реки, недостатъчните валежи и засушаванията създават проблеми за поддържането на зелената система;
- Кризата с КОВИД – 19 оказва негативно влияние върху всички сектори в общината.

5. *Количествено и качествено проучване*

Проучването бе проведено в периода: 2 - 20 май 2024 г. Проучването включва количествена и качествена част.

Качествено проучване

Качественото проучване бе проведено под формата на полустандартизирано интервю. Интервюираните бяха 8 души – общински съветници, общински служители и външни експерти в сферата на обществения транспорт.

На респондентите бяха зададени следните въпроси:

Какво разбирате под устойчива градска мобилност?

Как бихте описали техническата инфраструктура на града - тротоари, водоснабдяване, канализация, подлези, зелени площи?

Какво трябва да се направи, за да се подобри движението на пешеходците, обществения транспорт, велосипедистите (места за изграждане на велоалеи) и придвижването с личен автомобил?

Според вас съществува ли неоползотворен потенциал за развитието на градската мобилност?

Бихте ли посочили мерки и дейности, резултатите от които биха се отразили благоприятно върху качеството на градската мобилност в гр. Добрич?

По-долу са представени обобщените резултати от отговорите на всички интервюирани.

Под устойчива градска мобилност, изследваните лица свързват термина с разрешаването на конкретни проблеми, като напр.: натоварен трафик, недостатъчно количество места за паркиране (осигуряване на нови паркоместа вкл. и етажни или подземни паркинги) и влошена екологична обстановка. Те обръщат внимание също на състоянието на транспортната система и необходимостта от подобряване на достъпността до бизнес зоните, търговските центрове и ритейл паркове, подобряване на достъпа и поддържането на местата за отдих и рекреация. Като пример за последното се дава предложение за изграждане на велоалея до местността „Кобаклъка“ и осигуряване на обществен превоз до там. Обръща се внимание също и на свързаността на градската транспортна мрежа с глобалната транспортна система.

В описанието на техническата инфраструктура на града преобладава мнението, че могат да се дадат и добри примери, но е налице и дисбаланс на териториите, има други места на които не е обърнато достатъчно внимание, което води до неудовлетвореност на различни заинтересовани страни. Като примери за подобряване са посочени осъвременяване на централната градска част, цялостен ремонт на тротоарите, състоянието на подлезите и необходимостта от инсталиране на допълнителни светофарни уредби или изграждане на кръгови кръстовища.

Във връзка с възможностите за подобряване на положението на различните участници в движението (пешеходци, велосипедисти, автомобилисти, превозни средства на градския транспорт и др.) респондентите отново посочват необходимостта от ремонт на тротоарите, изграждане на повече и по възможност свързани в мрежа велоалеи (в т.ч. и върху пътното платно), осигуряване на повече паркоместа (вкл. и изграждане на нови паркинги), оптимизиране на транспортната схема с оглед на удобството на гражданите, ефективността на градския транспорт и неговата устойчивост. Интервюираните акцентират на грижа за достъпността на хора с увреждания.

По отношение на наличието на възможности (неоползотворен потенциал) за развитието на градската мобилност, освен споделените по-горе, вниманието се спира на необходимостта от преразглеждане на общия устройствен план и план на територията на града по посока осмисляне разположението на спирките и тяхната инфраструктура, облекчаване на трафика по най-натоварените улици, преосмисляне на възможностите някои от тях да станат еднопосочни, за да има възможност за преминаване и паркиране. Определено има необходимост и от създаването на по-добри възможности за използването на електрически превозни средства в частност изграждане на повече зарядни станции. Според изследваните лица има неизползвани възможности за поддържане на маркировката, обозначаване на пешеходни пътеки и др. Възможности има също и по отношение на спазването и/или промяната на правила за паркиране, разширяване на платената зона за паркиране, правила за организация за движение и засилване на контрола за спазване на правилата.

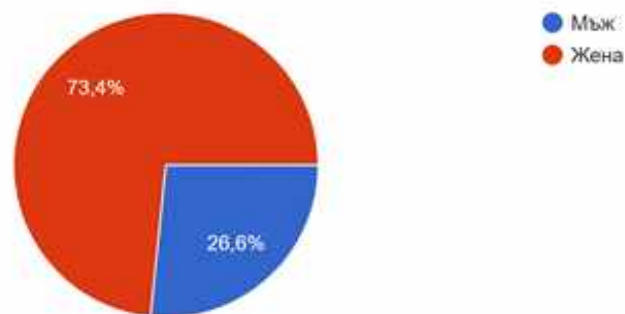
Количествено проучване

За нуждите на ПУГМ, както и за изследване на поведението и нуждите на населението, неговите очаквания за подобрене на мобилността и обслужването в транспортно отношение, бе проведено анкетно проучване сред граждани в град Добрич.

Анкетата включва 16 въпроса, като основните резултати от нея представят т. нар. „modal split“ - модално разпределение, показващо съотношението между различните начини на придвижване в града. Освен това, са покрити и въпроси за основните проблеми и ограничения пред различните начини за придвижване и какви подобрения по отношение на мобилността са желани от жителите на града.

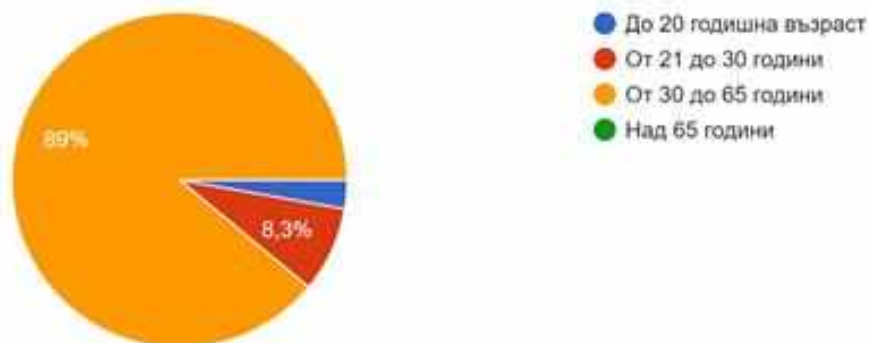
Резултатите от анкетата спомогнаха за формирането на ясна визия за развитие на мобилността в град Добрич и за съставянето на концепция от приоритети, мерки и проекти, които в дългосрочен план да доведат до устойчиво развитие на мобилността, така че да се подобри средата за живот и работа на населението в града.

По-долу са анализирани нагласите на населението на Община град Добрич, според половата структура на анкетираните относно изготвянето на План за устойчива градска мобилност в периода.



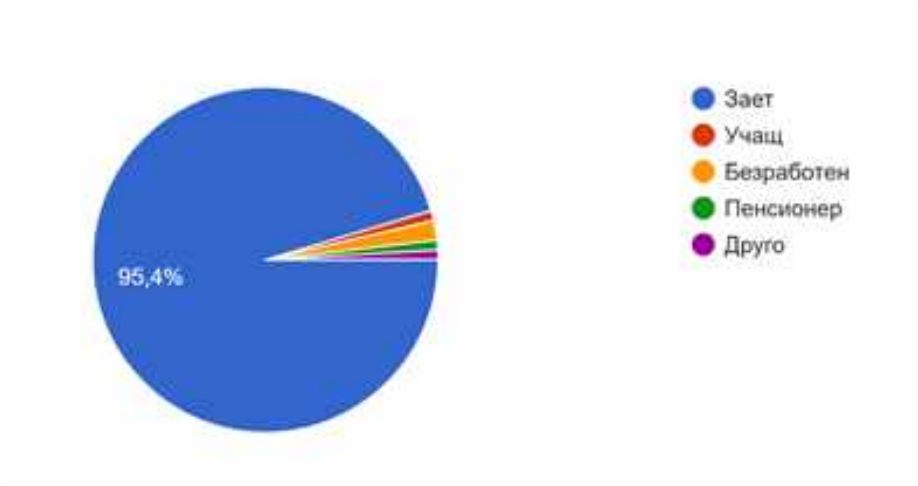
Графика № 12 Разделение на анкетираните по пол

В отговорите преобладават жените с 73.4%, спрямо 26.6% мъже. Обикновено жените винаги са били по - причастни към провеждането на различни видове анкети и към решаването на местни инициативи.



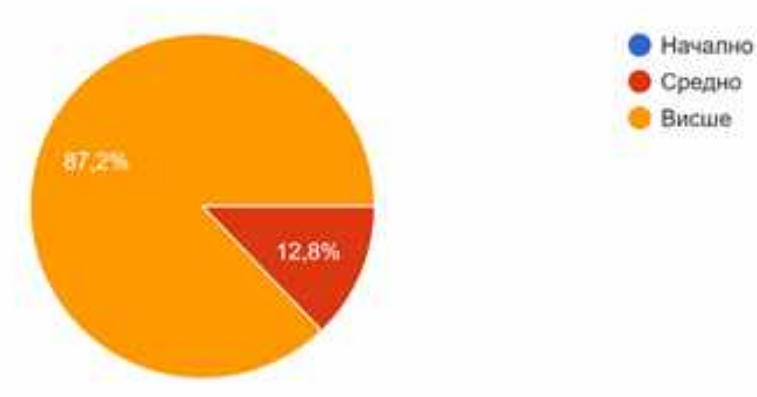
Графика № 13 Разделение на анкетираните по възраст

Между анкетираните жени и мъже преобладават от възрастова група 30-65 г., следвани от възрастова група 21-30 г.. В проучването не са взели участие лицата над 65 г., а лицата под 20 годишна възраст заемат малък процент от анкетираната група.



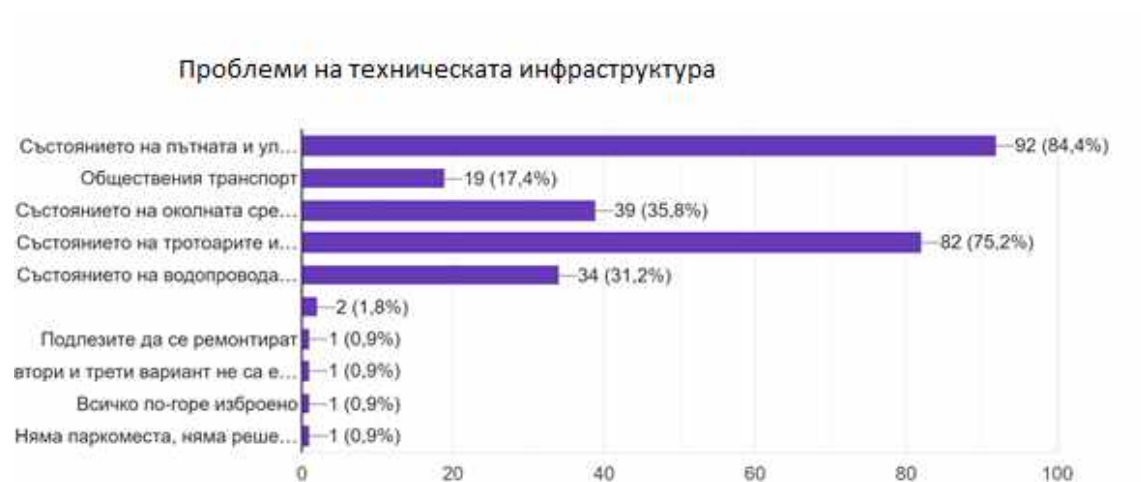
Графика №14 Разделение на анкетираните по социален статус

Най - голям брой анкетирани мъже и жени се заема от работещите/ служителите - цели 95,4%, следвани от безработните – 1,8%. Пенсионерите и учащите са едва по 0,9%.



Графика № 15 Разделение на анкетираните съобразно тяхното образование

Преобладават граждани с висше образование - 87.2% от анкетираните, като 12,8% са със средно образование.

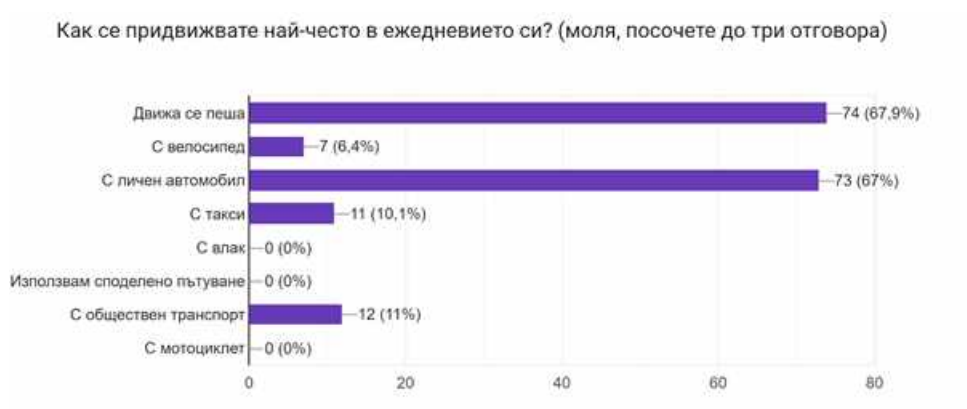


Графика № 16 Проблеми на техническата инфраструктура

На поставения въпрос „Кои са най-изявените проблеми на техническата инфраструктура на територията на общината? При избор на отговор "друго", моля посочете. “, сред отговорите и на двата пола, които преобладават са Състоянието на пътна и улична инфраструктура 84,4%, Състоянието на тротоарите и пешеходните зони 75,2%, Състоянието на околната среда (зелени площи, чистота на въздуха, отпадъци и др.) 35,8%.

В Друго са отбелязани следните отговори:

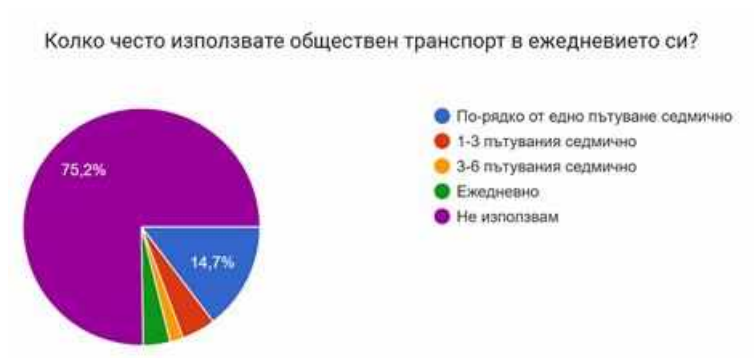
- състоянието на подлезите;
- всичко по-горе изброено;
- достъпа на хора с увреждания не е достатъчно изграден по улиците и до обществените сгради.



Графика № 17 Обичаен начин на придвижване

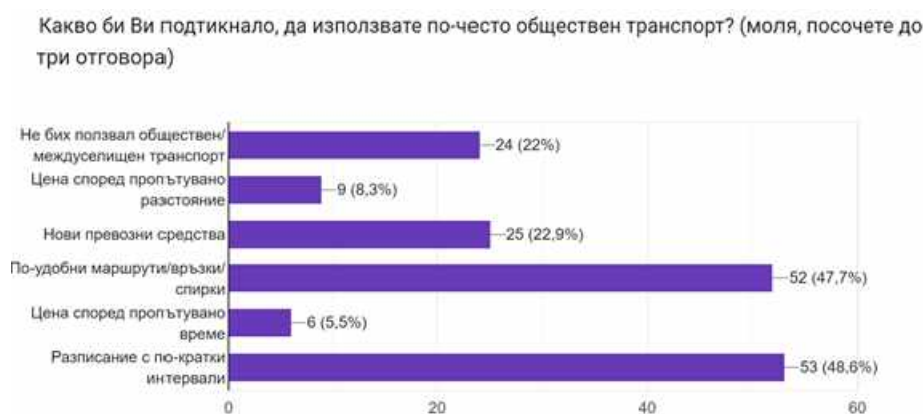
На въпроса „Как се придвижвате най-често в ежедневието си? (моля, посочете до три отговора)?“, 67,9% от анкетираните отговарят, че обичайният им начин за придвижване е пеша, 67% с личен автомобил. 11% от анкетираните отговарят, че използват услугите на общественя транспорт. На четвърто място следва придвижването с такси.

Предпочитанията на анкетираните жени и мъже не са насочени към градския транспорт. Прави се хипотезата, че анкетираното население няма нагласата да използва обществен транспорт. Следва да се отбележи малкия брой анкетирани, използващи велосипед за ежедневно си придвижване 6,4%, което може да се отбележи като твърде обезпокоителен факт.



Графика № 18 Честота на използване на общественя транспорт

На въпроса „Колко често използвате обществен транспорт в ежедневието си?“ 75,2% от анкетираните отговарят, че не използват обществен транспорт, 14,7% отговарят че използват инцидентно, 4,6% пътуват от 1 до 3 пъти седмично, 3,7% ежедневно. Най-малък е процентът на използващите обществен транспорт от 3 до 6 седмично – 1,8%.

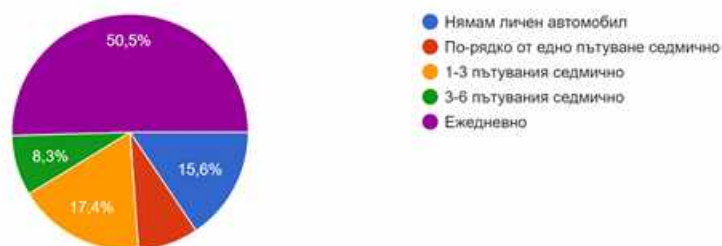


Графика № 19 Мотиви за използване на обществен транспорт

На въпроса „Какво би Ви подтикнало, да използвате по-често обществен транспорт? (моля, посочете до три отговора)“ на първо място анкетираните посочват изискване за разписание с по-кратки интервали. На второ място е

поставено изискването за подобряване на маршрути/ връзки/ спирки. Необходимо е да се отбележи, че увеличаването на честотата на движение/ увеличаване на броя на курсовете/ от обществения транспорт води след себе си до експлоатационни, икономически и екологични разходи, а потенциално и до загуби. Критерият „Честота на движение“ обикновено е свързан с персоналното усещане на всеки съществуващ или потенциален пътник, защото всеки един от тях счита, че общественият транспорт следва да отговори на неговите лични предпочитания. На трето място е желанието на гражданите да се возят в нови превозни средства. В края на диаграмата се нареждат отговорите „Не бих ползвал обществен транспорт“, „Цена според пропътуваното разстояние“ и „цена според пропътувано време“.

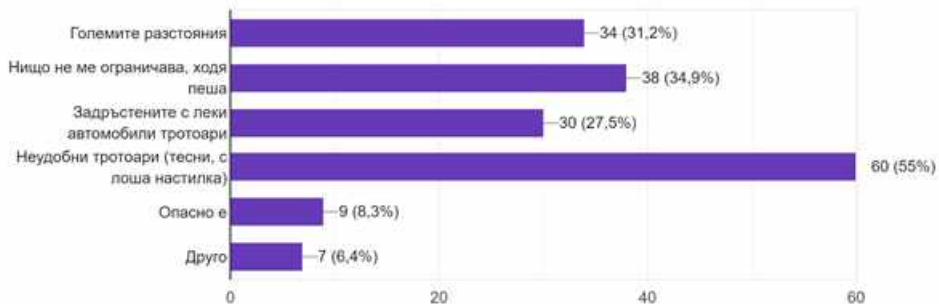
Колко често използвате личния автомобил в семейството ви за движение в града?



Графика № 20 Честота на използване на лични автомобили

На въпроса „Колко често използвате личния автомобил в семейството ви за движение в града?“ на първо място с 50,5% анкетираните отговарят „Ежедневно“, следвано от отговора „1-3 пътувания седмично“ – 17,4%. На трето място се нарежда отговорът „Нямам личен автомобил“ - 15.6%, след това с 8,3% „3-6 пътувания седмично“. С най-малък процент от 8,3% е отговорът „По-рядко от едно пътуване седмично“.

Кои от следните проблеми, ограничават придвижването Ви пеша? (до три отговора)



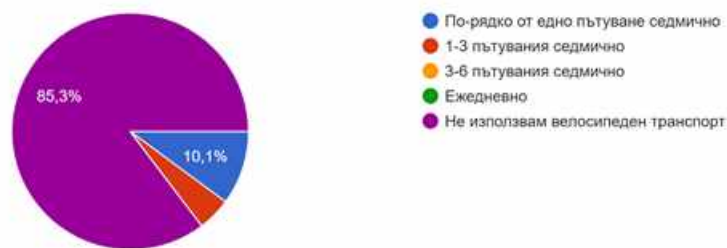
Графика № 21 Затруднения за пешеходното придвижване

На поставения въпрос „Кои от следните проблеми, ограничават придвижването Ви пеша? (до три отговора)“ на първо място анкетираните

посочват състоянието на пешеходната инфраструктура - неудобни тротоари (тесни, с лоша настилка). На второ място отговарят „Нищо не ме ограничава, ходя пеша“, следвано от отговора „големите разстояния“ и „Задръстените с леки автомобили тротоари“. В края на диаграмата се нареждат отговорите „Опасно е“ и „Друго“. В поле друго са изброени следните отговори:

- „Скоростта на придвижване“;
- „Не ми стига времето“;
- „Налага се да водя две малки деца в различни заведения и след това да стигна до работа“;
- „Лошо време, багаж“;
- „Замърсения въздух от автомобили по маршрута ми“;
- „Тротоарите са много амортизирани и трудно проходими за хора с инвалидни колички съответно и за майки с бебешки колички, а и за възрастните хора също“;
- „Незадоволителната градска среда“;
- „Живея извън града“.

Колко често използвате велосипеден транспорт в ежедневието си?



Графика № 22 Честота на велосипедния транспорт

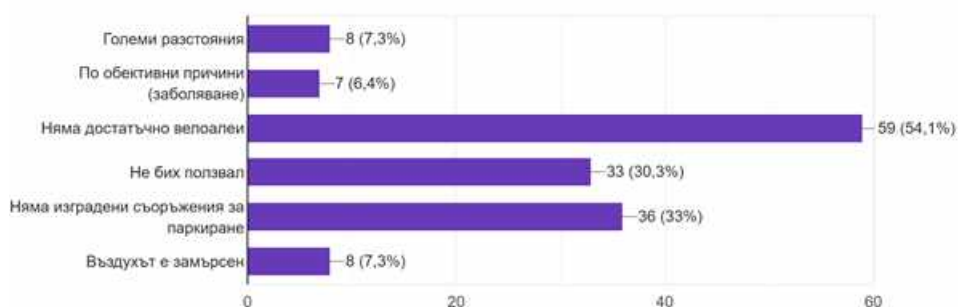
На въпроса „Колко често използвате велосипеден транспорт в ежедневието си?“ анкетираните дават следните отговори:

- 85,3% „Не използвам велосипеден транспорт“;
- 10,1 % „По-рядко от едно пътуване седмично“;
- 4,6% „1-3 пътувания седмично“.

От анализа на отговорите следва да отбележим, че няма анкетирани, които да използват велосипеден транспорт ежедневно или поне от три до шест пъти седмично.

Като причини за неизползването на велосипеден транспорт, участниците в анкетното проучване посочват:

Моля, посочете причини, поради които НЕ използвате велосипеден транспорт. (до три отговора)

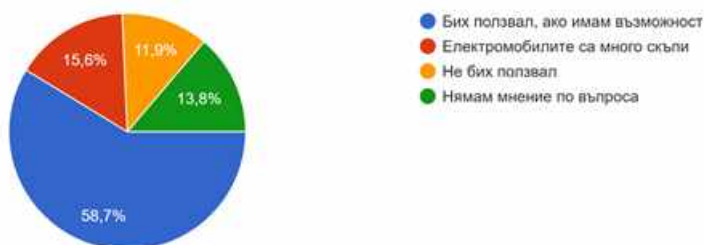


Графика № 23 Причини за неизползване на велосипеден транспорт

- 54,1% твърдят, че няма достатъчно велоалеи в града;
- 33,0% са на мнение, че няма изградени велостоянки;
- 30,3% не желаят да използват велосипеден транспорт;
- 7,3% твърдят, че разстоянията са големи за подобен вид транспорт или въздухът е замърсен;
- 6,4% имат обективни причини, които им пречат да карат велосипеди.

На въпроса „Какво е вашето мнение, относно използването на електромобили?“ анкетираните дават следните отговори:

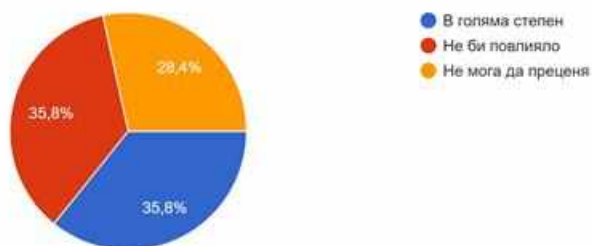
Какво е вашето мнение, относно използването на електромобили?



Графика № 24 Нагласи на обществото за използване на електромобили

- 58,7% биха използвали електромобили при възможност;
- 5,6% смятат, че електромобилите са много скъпи;
- 13,8% нямат отношение към въпроса;
- 11,9% не биха използвали електромобили.

В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението Ви да използвате електромобили?

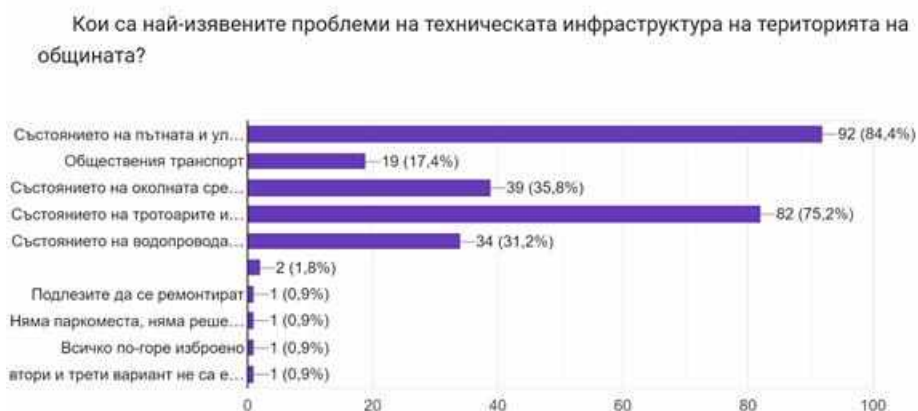


Графика № 25 Мнение относно изграждането на мрежа от зарядни станции

На зададения въпрос „В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението Ви да използвате електромобили?“ подадените отговори в три категории са:

- 35,8% „В голяма степен“;
- 35,8% „Не би повлияло“;
- 28,4% „Не мога да преценя“.

На въпроса „Съществува ли според Вас неоползотворен потенциал за развитие на градската мобилност на територията на Община град Добрич? Ако да, моля посочете:“ отговорите, които са постъпили от гражданите се свеждат до необходимостта от изграждане на велоалеи и повече пешеходни зони, подобряване на градския транспорт, изграждане на съоръжения за инвалиди, ремонтване и поддържане на подлезите, както и да се осигурят повече парко места за автомобилите и да се изградят подземни паркинги, затваряне на пешеходни пътеки до подлези в града, изграждане на кръгови движения, да се промени графика на автобусите на градския транспорт, да се осигурят малки електробуси за градския транспорт, да се изградят и поставят велостоянки, да се регулира предвижването по булевардите, като се осигури зелена вълна, да се осигури по-добро улично осветление, да се провеждат кампании за спазване на правилата за движение по пътищата, изграждане на детски площадки, междублоковите пространства и паркови зелени площи, поставяне на пейки и други.



Графика № 26 Проблеми на техническата инфраструктура

На въпроса „Кои са най-изявените проблеми на техническата инфраструктура на

общината?“ анкетираните отговарят:

- „Състоянието на пътната и улична инфраструктура“ – 84,4%;
- „Състоянието на тротоарите и пешеходните зони“ – 75,2%;
- „Състоянието на околната среда (зелени площи, чистота на въздуха, отпадъци и др.)“ – 35,8%;
- „Състоянието на водопровода и канализацията“ – 31,2%;
- „Обществения транспорт“ – 17,4%;
- „Друго“ – 1,8%;

В отговор „Друго“ анкетираните са посочили – подлезите, липса на паркоместа, липса на достъп за хора с увреждания, липсват решетки на отводнителни канали по улиците.

На въпроса „Моля, посочете дейности, инициативи и проекти, резултатите от които биха се отразили благоприятно върху качеството на градската мобилност в град Добрич?“ гражданите са дали следните предложения:

- закупуване на нови превозни средства за общественият градски транспорт;
- ремонт на улиците и прилежащите им части;
- изграждане на велоалеи и обособяване на пешеходни зони;
- ремонт на централна пешеходна зона;
- разширяване на "синя" зона за паркиране;
- развитие на мрежа от зарядни станции;
- развитие на потенциала за електрическите автомобили;
- зелени коридори;
- развитие на иновации в градската мобилност в град Добрич;
- изграждането на сигурни велопаркинги;
- изграждане на заслони на спирки;
- изграждане/реконструкция на тротоари, велоалеи, възстановяване на съществуващи подлези на големите булеварди, където автомобилният поток е голям и пресичането е затруднено;
- Европейски проекти;
- възможност на много хора да си закупят електрически автомобили;
- изграждане на ел. табла и спирки;
- изграждане на архитектурно достъпна среда за хора с увреждания - подходи, рампи и наклони;
- разширяване на ул. „Отец Паисий“;
- премахване на паркирането по бул. „Трети март“ от парка до кръгово на МБАЛ;
- изграждане на многоетажни паркинги в центъра;
- популяризиране на плана;
- насърчаване на младите хора (над 18 г.) да използват градския транспорт и ходенето пеша;
- забраняване на паркирането около училища, детски градини и детски ясли;
- по-малки интервали на градския транспорт;
- реклама върху и/или в самите автобуси/микробуси, за допълнителен приход на „Градски Транспорт“ ЕООД.
- Използване на по-малки автобуси за градския транспорт.

6. Визия и основни цели на ПУГМ

Визия на град Добрич за устойчива градска мобилност

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) е документ за стратегическо планиране, който има за цел да насочва и насърчава устойчив транспорт и мобилност в рамките на градовете и градските зони. Той предоставя цялостна рамка за интегриране на различни видове транспорт, насърчаване на активен транспорт, намаляване на въздействието върху околната среда и подобряване на цялостната ефективност и достъпност на транспортната система.

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на град Добрич представлява дългосрочна перспектива за развитието на мобилността в рамките на града. Тази визия е формулирана въз основа на анализ на текущата ситуация в града и включва отговор на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност.

Визия:

„Добрич – град с устойчива градска мобилност, задоволяваща потребностите на хората от интегриран обществен транспорт, чиста околна среда, достъпност, свързаност и безопасност.“

Тази визия е насочена към бъдещето и има дългосрочен характер, като превишава срока на действие на самия план. Тя служи като основен ориентир за разработването на конкретни мерки и проекти в рамките на плана за устойчива градска мобилност на Община град Добрич, като насърчава промяна в транспортните навици и инфраструктурата на града. Изпълнението на дейности за градско планиране и развитие следва да произтича от единна концепция за устойчива градска мобилност.

В тази визия се поставя акцент върху следните основни ценности:

1. Устойчивост: Община град Добрич се стреми да развива устойчива мобилност, която намалява негативните въздействия върху околната среда и здравето на гражданите. Това включва намаляване на емисиите от превозните средства, оптимално използване на ресурсите и насърчаване на алтернативни форми на превоз.

2. Достъпност: Община град Добрич се стреми да осигури достъпна и удобна мобилност за всички граждани, независимо от техния социален статус или местоположение. Това включва подобряване на обществения транспорт, разширяване на мрежата от пешеходни и велосипедни пътеки, както и улесняване на достъпа до различни видове транспорт.

3. Иновации и технологии: Община град Добрич насърчава използването на иновации и нови технологии в областта на мобилността. Това включва надграждане на интелигентни системи за управление на трафика, използване на електромобили и други нисковъглеродни превозни средства, както и разработване на нови мобилни приложения и платформи за информация и мониторинг на транспорта.

4. Сигурност: Община град Добрич се стреми да осигури безопасна мобилност за всички граждани. Това включва подобряване на безопасността на пътищата, инфраструктурата за пешеходци и велосипедисти, както и предоставяне на информация и обучение по безопасност на пътя.

За да се осигури устойчиво развитие на градската мобилност, визията включва следните цели:

Основна цел: *Осигуряване на безопасност на всички граждани, опазване на чистотата на околната среда и развитие на урбанизираната територия, чрез реализиране на план за устойчива градска мобилност на Община град Добрич.*

1. Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани;
2. Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност;
3. Използване на интелигентни транспортни системи.

Цел 1. - Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани

Осигуряването на безопасна мобилност е от съществено значение за защитата на живота и намаляване на рисковете на пътя. Тя има пряка връзка с продължителността и качеството на живот, както и със сектори като транспорт, околна среда, образование, здравеопазване, социални грижи и благосъстояние. В тази връзка Европейският съюз въведе инициативите "Vision Zero" (нулева смъртност) и "Safe System" (безопасна система), с които цели да премахне смъртните случаи и сериозните наранявания на пътищата в Европа. Това се постига чрез приемане на законодателство, провеждане на образователни кампании, подпомагане на обмена на опит между държавите-членки и други заинтересовани страни в областта на пътната безопасност, подобряване на пътната инфраструктура и предоставяне на финансиране.

В страната основните причини за пътните произшествия са нарастващият трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на движението и лошото състояние на транспортната инфраструктура. Усещането за липса на безопасност пречи на хората да избират да вървят пеша или да използват велосипедни превозни средства. Безопасността е също свързана с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и други фактори.

Реализацията на тази цел ще допринесе за увеличаване на увереността и комфорта на всички участници в пътното движение и ще помогне за превръщането на град Добрич в безопасен град. Това може да се постигне чрез изграждането на по-сигурна и сигнална инфраструктура, насърчаване на активни форми на транспорт, както и подобряване на общественото пространство и условията за движение.

Единственото решение на съществуващите предизвикателства е установяването на механизъм и поэтапното натрупване на методи и мерки, които в максимална степен да подпомогнат властите в прилагането на политики за по-чиста, по-интелигентна, по-безопасна и по-справедлива градска мобилност. Това включва: изясняване на институционалните роли; определяне и систематично прилагане на дългосрочна инвестиционна стратегия; цялостна координация на транспортната политика в градовете и агломерациите.

Подобряването на безопасността и сигурността за всички участници в движението изисква съчетаване на множество мерки и усилия от различни страни и заинтересовани лица. Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) може да играе важна роля в подобряването на безопасността и сигурността на транспортната система чрез изпълнението на инфраструктурни мерки, насочени към безопасна градска мобилност. Някои от възможните мерки включват:

- Изграждане на пешеходни надлези и подлези - Създаване на инфраструктура,

която позволява безопасно преминаване на пешеходците над или под пътното платно, отделяйки ги от автомобилния трафик;

- Подобряване на осветеността и повдигане на нивото на пешеходните пътеки - Осигуряване на добра осветеност в районите, където се намират пешеходните пътеки, както и повишаване на тяхното ниво, за да бъдат по-забележими за шофьорите и по-удобни за пешеходците;

- Предприемане на мерки за подобряване на безопасността при движение на велосипедисти и пешеходци - Изграждане на отделни велосипедни пътеки и тротоари, които са физически разделени от пътното платно, осигурявайки безопасност и комфорт на велосипедистите и пешеходците;

- Развитието на инфраструктура за видеонаблюдение, с цел наблюдение и контрол на пътната безопасност - Инсталиране на видеокамери и системи за наблюдение, които следят пътната обстановка и помагат за бързо откриване на нарушения и инциденти, спомагайки за по-ефективна реакция и предотвратяване на пътни произшествия;

- Развиването на по-добра достъпност за всички граждани, включително хората със специални потребности - Изграждане на инфраструктура и облекчаване на достъпа до транспортната система за хора със специални нужди, като се осигурява достъпност на тротоарите, пътеките, спирките и обществените пространства;

- Подобряване на условията за по-висока безопасност на автобусните спирки и околните им територии - Подобряване на условията около автобусните спирки, като се предоставят безопасни и удобни места за чакане на пътниците и се осигурява видимост и осветеност на спирките;

- Въвеждане на стандарти за градски дизайн и градска среда, ориентирани към пешеходците и велосипедистите, както и спирките за обществен транспорт - Прилагане на стандарти и насоки при проектирането на градската среда, които отчитат нуждите и безопасността на пешеходците и велосипедистите, включително разполагането и оборудването на спирките за обществен транспорт;

- Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места и възлови пътни артерии и кръстовища - Прилагане на различни мерки, като пътна маркировка, специални настилки, осветление, пътни знаци и разделителни острови, с цел намаляване на скоростта на автомобилите и повишаване на безопасността на пешеходците и велосипедистите.

Цел 2. Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност

Една от основните цели на ПУГМ е да подобри транспортната достъпност и свързаност в града. Това се постига чрез формиране на устойчиви транспортни връзки, подобряване на транспортната инфраструктура и усъвършенстване на транспортните услуги, с цел да се осигури по-лесно и ефективно движение на хора и стоки в града.

Свързаната и ефективната мобилност е ключова част от визията за устойчива градска мобилност. Тя обхваща създаването на добре интегрирана и многофункционална транспортна мрежа, която позволява на жителите на града да се движат лесно и ефективно.

Свързаността може да бъде постигната чрез изграждането на подходяща инфраструктура и транспортни връзки, които свързват различни райони на града и осигуряват гладко движение на превозните средства. Това може да включва разширяване на пътната мрежа, ремонтване на мостове, както и подобряване на състоянието и капацитета на съществуващите транспортни възли.

Важно е също така да се осигури лесен достъп до различните видове транспорт. Това може да бъде постигнато чрез изграждане на подходяща инфраструктура за пешеходци и велосипедисти, като се предоставят безопасни и удобни пътеки, тротоари и велосипедни ленти. Също така, разширяването на обществения транспорт и подобряването на услугите му, включително по-чести маршрути и по-удобни спирки, ще осигурят достъпна и ефективна опция за градската мобилност.

Свързаната и ефективна мобилност има за цел да подобри качеството на живота в града, като осигури по-добра достъпност и удобство на транспорта, намали прекъсванията и задръстванията и намали неблагоприятните екологични въздействия от превозните средства.

Екологично чистата мобилност има за цел да се намалят емисиите на вредни газове от транспортните средства чрез насърчаване на използването на електрически и други нисковъглеродни автомобили, както и велосипеди, което би намалило замърсяването и натовареността на трафика. Поддържане и развитие на ниско-конфликтна общинска и улична пътна инфраструктура, с ясни послания към участниците в движението и осигуряваща защитата от рисковете на градската среда се предвиждат мерки за развитие на пътнотранспортната инфраструктура, изрично насочени към безопасност на движението по пътищата.

Постигането на екологосъобразна мобилност изисква въвеждането на редица мерки и практики, които да намалят неблагоприятното въздействие върху околната среда и да насърчат устойчиви форми на транспорт. Това включва разширяване на инфраструктурата за зареждане на електромобили и предоставяне на стимули за преход към устойчиви автомобилни технологии, както и развитие на инфраструктурата за пешеходци и велосипедисти, за да се създаде сигурна и удобна инфраструктура за пешеходците и велосипедистите в града.

Цел 3. Използване на Интелигентни транспортни системи

Внедряването на нови и надграждането на вече използвани интелигентни транспортни системи (ИТС) представлява процес на свързване и съвместна работа на различни компоненти и системи, които подобряват ефективността, безопасността и устойчивостта на транспортната инфраструктура и услуги.

Това се прави с цел подобряване управлението на трафика и оптимизирането на потоците от превозни средства. Това включва използването на сензори, камери и други технологии, които могат да следят и регулират движението на превозните средства в реално време.

Съвременните интелигентни транспортни системи подобряват ефективността и устойчивостта на транспортната инфраструктура, намаляват замърсяването на въздуха, подобряват безопасността на пътуванията и осигурят по-удобен и ефективен транспорт за гражданите.

За да изпълни набеязаните цели общината планира да съчетае действия за подобряване на пътната мрежа и инфраструктурата на обществени спирки и велоалеи с подобряване на обществения транспорт и разширяване на интегрираните и интелигентни решения за мобилност. Ще бъдат предприети мерки за реконструкция и изграждане на комуналната пътна мрежа, включително осигуряване и подобряване на достъпа до

местата за предоставяне на публични услуги, културни обекти и събития, места за отдих и туризъм, туристически обекти, както и до производствени и бизнес зони. Предвижда се също подобряване на връзките между различните видове транспорт с цел постигане на балансираност между тях.

След направен анализ на настоящото състояние и проведено анкетно проучване Община град Добрич определи основните проблеми на градската мобилност, които трябва да бъдат решени:

- Нарастващ брой на личните автомобили и недостатъчно използване на алтернативни форми на транспорт;
- Относително малко използване на градския транспорт от страна на гражданите;
- Необходимост от подобряване на пътната безопасност и сигурност, особено за уязвимите участници в движението (пешеходци, велосипедисти и др.);
- Недостатъчна транспортна инфраструктура, по-специално за паркирането на автомобили;
- Липса на организация в управлението на допълнителния транзитен трафик и липса на координация между основните участници в движението;
- Нужда от изграждане на системи за управление на трафика с използване на възможностите на съвременните информационни технологии;
- Високи нива на вредни емисии и наднормено шумово замърсяване около основните пътни артерии;
- Недостатъчен общински административен капацитет за управление на градската мобилност и липса на техническо обезпечаване за работата на служителите.

За да реши конкретните проблеми общината идентифицира основни мерки и инициативи, с изпълнението на които следва да се постигне дефинираната визия и основните цели на плана.

Предвидените мерки и инициативи доразвиват Стратегическа цел 3. Балансирано и устойчиво териториално развитие, Приоритет 3 „Подобряване и ревитализация на градската среда, качеството на живот, сближаване и осигуряване на устойчива околна среда“, Мярка 3.1. Инвестиции в градско възстановяване, устойчива градска мобилност, транспортна и цифрова СВЪРЗАНОСТ, ДОСТЪПНОСТ, БЕЗОПАСНОСТ на Плана за интегрирано развитие на Община (ПИРО) град Добрич за периода 2021-2027 г..

7. Мерки за устойчива градска мобилност

Пътна и улична мрежа на град Добрич

За да се осигури по-голяма ефективност в използването на наличния пропускателен капацитет, както и за да се гарантира безопасността и сигурността на движението, е от съществено значение поддържането на уличната и пътната мрежа в добро състояние.

Мярка 1.1. Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на общински пътища, уличната мрежа и съоръженията към нея

1.1.1. Ремонти на общински пътища

1.1.2. Ремонти на обекти на уличната мрежа

➤ Извършване на обследване, изготвяне на инвестиционни проекти и рехабилитация на съществуващи подлези - по бул. "Добруджа" (в района на КАТ и 2-ро РПУ; при ул. "Отец Паисий"; при ул. "Сава Огнянов"); по ул. "Цар Петър" (при бул. "Добруджа"); при ЖП "Гара Юг"; по бул. "25 Септември" (при паметник "Хан Аспарух"; при Градски парк зад паметник "Хан Аспарух"; в Индустриална зона "Север"); по бул. "3-ти Март" (при бул. "25 Септември"; при ул. "Панайот Хитов") (при ЖП "Гара Юг; по ул. "Цар Петър" при бул. "Добруджа"; по бул. "25 Септември при паметник "Хан Аспарух"; по бул. "25 Септември при Градски парк зад паметник "Хан Аспарух");

➤ Извършване на обследване, изготвяне на инвестиционни проекти и основен ремонт на мостови съоръжения - по бул. "Добруджа" над бул. "Русия";

➤ Извършване на обследване, изготвяне на инвестиционен проект и укрепване на подпорни стени по бул. "Добруджа", в участъка от кръстовището при площад "Вица Попова" до ул. "Драва". Укрепване на подпорна стена по ул. "Христо Ботев" и прилежащото стълбище, включително реконструкция на ул. „Христо Ботев”, в участъка между бул. „Русия” и бул. „Добруджа” гр. Добрич;

➤ Извършване на обследване и изготвяне на инвестиционен проект и основен ремонт на подземни съоръжения под пл. "Демокрация";

➤ Изготвяне на инвестиционни проекти и изграждане на техническа инфраструктура в местност "Гаази баба";

➤ Изготвяне на технически проект и реконструкция на общински пътища;

➤ Изграждане на ул. "Любомир Бобевски";

➤ Проектиране и изграждане на улична мрежа в кв. "Добротица";

➤ Подмяна на подпорна стена, намираща се пред блок с адрес бул. „25-ти септември“ № 64“;

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Любен Каравелов";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Генерал Колев";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Захари Стоянов";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Независимост", от ул. "Л. Каравелов" до бул. "Добричка епопея";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Георги Бенковски";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Васил Петлешков";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Хан Омуртаг";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Иван Вазов";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Цар Самуил";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Екзарх Йосиф I";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Генерал Киселов" в участъка от ул. "Георги Кирков" до бул. "25 ти Септември";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Абрид";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Даскал Димитър Попов";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Даме Груев";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Райко Даскалов";

➤ Реконструкция и благоустрояване на ул. "Кап. Андреев";

- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Бачо Киро";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "П.Р. Славейков" между ул. "Бачо Киро" и ул. "Река Осъм";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Тунджа";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Стефан Стамболов";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Суха река";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Боряна";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Емона";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Цар Освободител";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Ясна поляна";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Росица";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Ропотамо";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Панайот Волов";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Неофит Бозвели";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Кап. Димитър Списаревски";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Цар Иван Шишман";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Александър Кръстев";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Райко Цончев";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Оборище";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Ивайло";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Арда";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Гривица";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Стефан Караджа";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Ген. Тодор Кантарджиев";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Божур";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Сава Огнянов";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Люлин";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Орфей";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Войвода Димитър Калъчлията";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Генерал Столетов";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Велико Търново";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Загоре";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Вежен";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Богдан";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Панайот Станчев";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Крайовски договор";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Драва";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Любимец";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Майор Векилски";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Екзарх Антим I";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Река Тимок";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Радецки";
- Реконструкция на ул. "Опълченец Димитър Ковачев";
- Реконструкция на ул. "Батак";
- Реконструкция на ул. "Каменица";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Тодор Каблешков";

➤ Реконструкция и благоустрояване на тротоари и прилежащи пространства по ул. "Хан Аспарух", ул. "Витоша", ул. "Цар Калоян", ул. Хан Крум", ул. Ген. "Цимерман", ул. "Методий Кусевич", ул. "Хан Тервел", бул. "Русия";

- Изработване на актуализирана транспортна схема на Община град Добрич;
- Разработване на стратегия за организиране и контрол на паркирането;
- Разработване на План за устойчива градска мобилност;
- Изграждане/ обновяване/ реконструкция на зони за паркиране;
- Поддържане и възстановяване на улици, тротоари и пространства за немоторизиран достъп.

Мярка 1.2. Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващите индустриални зони.

1.2.1. Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Запад.

- Развитие на Промислена /инд./ Зона Запад - техническа инфраструктура;

1.2.2. Ремонт и изграждане на довеждаща инфраструктура в Зона Запад.

➤ Изграждане на довеждаща до терените на индустриалната зона общинска инфраструктура - улично осветление, паркоместа, спирки на обществения транспорт, места за отдих и т.нар.;

➤ Осигуряване на достъп до вътрешната част на Бизнес зона Добрич и Промислена Зона Запад, улици и съпътстваща инфраструктура;

➤ Извършване на обследване, изготвяне на инвестиционни проекти и основен ремонт на мостови съоръжения - по ул. "Войнишка" над бул. "3-ти март";

- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Армейска";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Войнишка";
- Реконструкция и благоустрояване на ул. "Железничарска.

1.2.3. Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Север.

➤ Изграждане на довеждаща до терените на индустриалната зона общинска инфраструктура - улично осветление, паркоместа, спирки на обществения транспорт, места за отдих и т.нар..

1.2.4. Монтиране на видеонаблюдение в индустриалните зони.

Мярка 1.3. Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура / спирки и депо на обществения транспорт/

1.3.1 Ремонт и изграждане на транспортна инфраструктура;

- Ремонт на спирки и изграждане на нови;
- Изграждане на велоалеи;
- Изграждане на паркоместа на Централен пазар, гр. Добрич.

1.3.2 Благоустрояване и озеленяване на междублокови пространства, ремонт и изграждане на детски и спортни площадки;

- Благоустрояване, озеленяване, изграждане на нова комбинирана детска и спортна площадка, между улиците "В. Левски", "А. Будевска" и "Л. Каравелов", зад кино Добрич, в кв. 27 УПИ I и III по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Реконструкция на комб. дет. пл-ка, по ул. "Л. Каравелов", зад ресторант Марко Поло в кв. 65 УПИ XIII по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Благоустрояване и изграждане на нова детска площадка за деца от 6 до 12 г., между улиците "Кирил и Методий", "Сан Стефано", "Зах. Стоянов" и "П. Хитов", в кв. 57 УПИ VII по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване и изграждане на нова комбинирана детска площадка, между улиците "Кирил и Методий", "Сан Стефано", "Зах. Стоянов" и "П. Хитов", в кв. 57 УПИ I и IX по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване и нова фитнес площадка между улици "Л. Каравелов", "Ив. Вазов", "Независимост" и "Сан Стефано" в кв. 37 УПИ VI и V по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Озеленяване и изграждане на нова комбинирана детска площадка, тенис маса на открито по ул. "П. Хитов", бул. "Добричка епопея" и ул. "Ив. Вазов" (ЖК „Ст. Караджа“) в Кв. 60 УПИ XVI по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Благоустрояване и реконструкция на детска площадка за деца от 6 до 12 г., между улици "Л. Каравелов", "Кирил и Методий", "Ив. Вазов" и "Дора Габе" в кв. 39 УПИ XI по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Озеленяване и изграждане на нова комбинирана детска площадка, фитнес уреди между улици "Цар Петър", "В. Левски", "Цар Самуил" и "Й. Йовков" в кв. 5 УПИ I по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Изграждане на нова детска площадка за деца от 3 до 6 г. по ул. "Р. Даскалов" в кв. 44 УПИ IX по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване и изграждане на нова комбинирана детска площадка, в ЖК "Дружба 1", пред бл. 9 в кв. 2, УПИ VI по плана на жк „Дружба“, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване и изграждане на нова комбинирана детска и спортна площадка -пред хипермаркет "Лидл" в кв. 572, УПИ XXVII по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване, детска площадка за деца от 6 до 12 г., на ъгъла по ул. "Боряна" и ул. "Горски извор", до бл. 8 в кв. 8, УПИ III по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;
- Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на нова комбинирана детска площадка между бл. 6 и 8 в кв. 13, УПИ V по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;
- Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на нова комбинирана детска площадка в междублоково пространство на улици "Емона", "Теменуга", "Каменица" и "Агликина Поляна", до бл. 36 и 42, в кв. 22 по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;
- Благоустрояване, озеленяване, комбинирани детски площадки и спортна площадка, в междублоково пространство на ул. „Цар Освободител“, „Ружа“, „Теменуга“ и „Каменица“, до бл. 40 и 41 в кв. 17 по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;
- Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на комбинирани детски и спортна площадка, в междублоково пространство

на ул. „Цар Освободител“, „Ружа“, „Теменуга“ и „Каменица“, до бл. 40 и 41 в кв. 19 по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на нови детски площадки и реконструкция на спортни площадки, в междублоково пространство по ул. "Агликина Поляна", между бл. 15, 13 и 16, в кв. 38 по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на нови детски площадки и реконструкция на спортни площадки в ЖК „Балик“, между бл. 14, 17 и 19, в кв. 42 по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване, озеленяване, реконструкция детски и спортни площадки в ЖК "Дружба 2", между бл. 26, ул. "Н. Петков", СОУ "Кл. Охридски" и мезонети в кв. 591 по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и реконструкция детски и спортни площадки между бл. 26, ул. "Н. Петков", СОУ „Кл. Охридски“ и мезонети в кв. 592 по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и реконструкция детски и спортни площадки между бл. 26, ул. "Н. Петков", СОУ „Кл. Охридски“ и мезонети в кв. 593 по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване, озеленяване и реконструкция на комбинирана детска площадка по ул. "Ив. Георгиев", срещу колбасарска фабрика „Витабал“ в Кв. 582, УПИ VII по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване, озеленяване и изграждане на нова площадка за спорт между улици "Елисейна" и "Белмекен" в кв. 583 УПИ IX по плана на жк „Русия-2“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване, озеленяване и нова фитнес площадка, между ул. "Д. Списаревски" и ул. "Хр. Смирненски" в кв. 22, УПИ XIII по плана на жк "Север 2";

➤ Благоустрояване, озеленяване и реконструкция на детска площадка за деца от 6 до 12 г. и площадка за деца от 3 до 6 г., между ул. "Д. Списаревски" и ул. "Хр. Смирненски" в кв. 22, УПИ III по плана на жк "Север 2";

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство, изграждане на нова фитнес площадка и поставяне на тенис маси в Кв. 105 УПИ XIII и XIV по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане нова фитнес площадка" в Кв. 22 УПИ XIII по плана на ЦГЧ, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и изграждане на нова комбинирана детска и спортна площадка в Кв. 1 УПИ XIII по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич;

➤ Благоустрояване и озеленяване на вътрешноквартално пространство и реконструкция на детска площадка за деца от 6 до 12 г. в Кв. 3 УПИ II, III, IV, V, VI по плана на жк „Балик-Йовково-Север“, гр. Добрич.

1.3.3. Изграждане и/или обновяване на спирки на градския транспорт;

1.3.4. Монтиране на камери за видеонаблюдение по спирките на градския транспорт;

1.3.5. Модернизация на депо на обществения транспорт.

Мярка 1.4. Внедряване и надграждане на системи на градския транспорт на град Добрич.

1.4.1. Внедряване и модернизация на системите за градски транспорт;

- Внедряване на интегрирана системата на градския транспорт на град Добрич;
- Внедряване на интелигентна система за управление на обществен транспорт;
- Надграждане на интегрирана системата на градския транспорт на град Добрич;
- Надграждане на интелигентна система за управление на обществен транспорт;
- Внедряване на система за ел. таксуване;
- Оборудване на системи за паркиране, ИТС и интелигентни решения за мобилност;
- Монтаж на информационни табели.

1.4.2. Изграждане на нови електронно-информационни табла;

1.4.3. Хармонизиране работата на системите на градския транспорт.

Мярка 1.5. Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт.

1.5.1. Регулярна актуализация на официалния сайт на общината;

1.5.2. Информирание на населението на фейсбук страницата на общината;

1.5.3. Надграждане на сайт за проследяване в реално време на обществения градски транспорт;

1.5.4. Надграждане на мобилно приложение за достъп на гражданите с цел проследяване в реално време на обществения градски транспорт;

1.5.5. Образователни, обучителни и разяснителни кампании за разбиране същността на мерките.

Мярка 1.6. Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич.

1.6.1. Изготвяне на Генерален план за организация на движението;

1.6.2. Изготвяне и поддържане на карта на велоалейната мрежа в Добрич;

1.6.3. Актуализация на транспортната схема;

1.6.4. Други.

Мярка 1.7. Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура.

1.7.1. Осигуряване на достъп до културна инфраструктура.

- Изграждане на достъпна инфраструктура до археологически парк „Римска баня“.

1.7.2. Осигуряване на достъп до културни събития;

1.7.3. Осигуряване на достъп до образователна инфраструктура;

1.7.4. Осигуряване достъп до туристически места и обекти;

1.7.5. Осигуряване на достъп до социална инфраструктура;

1.7.6. Осигуряване на достъп до инфраструктура за рекреация.

Безопасна градска мобилност

Предложените мерки за пътна безопасност са съобразени със стратегическата рамка на Европейския съюз и националната стратегия в сектора. Конкретно, те са в съответствие с Работния документ на службите на Комисията "Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 - Следващи стъпки към „Визия нула“, както и с Националната

стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 - 2030 г. и Плана за действие за 2021 - 2023 г.

Според годишния доклад на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" за 2020 година, всички дейности трябва да се ориентират към основната цел - намаляване на броя на смъртните случаи и нараняванията по пътищата. Тази цел може да бъде разгледана като съвкупност от няколко основни аспекта, които налагат предприемането на действия за подобряване на безопасността на движението по пътищата. Тези действия включват:

- Подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата с цел повишаване на тяхната осведоменост и съответствие с правилата за движение.
- Увеличаване на контрола и оптимизиране на прилагането на правилата за движение по пътищата, с цел гарантиране на тяхното спазване и намаляване на нарушенията.
- Подобряване на пътната инфраструктура, с фокус върху безопасността, като включва проектиране и изграждане на по-сигурни и удобни пътища, кръстовища, тротоари и други елементи на инфраструктурата.
- Повишаване на безопасността на превозните средства, като насърчаване на използването на съвременни технологии и иновации, които осигуряват по-ниски нива на рискове и по-голяма безопасност за участниците в движението по пътищата.

Чрез изпълнение на следващите мерки, Община град Добрич може да спомогне за постигането на по-високо ниво на безопасност и сигурност в транспортната система:

Мярка 1.8. Изграждане на безопасна инфраструктура.

Инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, насочени към безопасността и сигурността на всички участници, в т.ч. уязвимите участници в движението, включват:

- 1.8.1. Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение;**
- 1.8.2. Изграждане на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;**
- 1.8.3. Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди.** Особено наложително е навсякъде, където е приложимо: осигуряване на условия за достъп на хора с увреждания и майки с детски колички да се разшири обхвата за търсене на решения съобразно наличната инфраструктура;
- 1.8.4. Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии.**
- 1.8.5. Изграждане на достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи, „достъпни маршрути“) за хора с двигателни затруднения;**
- 1.8.6. Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места - намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях;**
- 1.8.7. Оптимизация на работата на светофарните уредби,** подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани (звук сигнал), бутони за пешеходци;

1.8.8. Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток;

1.8.9. Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на най-оживените кръстовища и пресичания на улици;

1.8.10. Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки и велосипедни алеи.

1.8.11. Изграждане на енергоефективно улично осветление на град Добрич с въвеждане на интелигентна система за управление.

Мярка 1.9. Въвеждане на обучение по градска мобилност.

1.9.1. Изработване на брошури за пътна безопасност;

1.9.2. Провеждане на обучения в училищата от град Добрич на тема пътна безопасност;

1.9.3. Изработване на видео урок за пътната безопасност.

Внедряване на електромобилност в град Добрич

Като една от ключовите мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта, насърчаването на електромобилността е изключително важно. Това може да бъде постигнато чрез поетапно премахване на използването на превозни средства с високи емисии и насърчаване на прехода към електрически автомобили. Необходима предпоставка за това е разширяване на инфраструктурата за зареждане на електромобили. Постигането на тази цел се подкрепя от, Програмата за околна среда (ПОС) 2021-2027 г., ПРР 2021 – 2027 г. и други инициативи.

Придобиването на електрически автомобил е съпроводено от значителни икономически ползи, като освобождаване от местни данъци, безплатно паркиране, намалени експлоатационни разходи и разходи за поддръжка.

Мярка 2.1. Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на обществения транспорт в транспортната система на града.

2.1.1. Поетапна подмяна на автомобилния парк в масовия градски транспорт;

2.1.2. Доставка на екологични превозни средства;

2.1.3. Доставка на електробуси с нулеви емисии;

2.1.4. Доставка на зарядни станции.

Мярка 2.2. Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки.

Въвеждане на транспортни връзки, които да обхващат всички необхванати градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа. Необходимостта от тази мярка и конкретните предложения предстои да бъдат определени с Изготвянето на Генералния план за организация на движението на град Добрич.

2.2.1. Оптимизиране на транспортните линии;

2.2.2. Осигуряване на шофьори за градския обществен транспорт;

2.2.3. Доставка на транспортни средства;

2.2.4. Изграждане на нови спирки за градския обществен транспорт.

Мярка 2.3. Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт

2.3.1. Подмяна на автомобилния парк на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екологични превозни средства, като такива на природен газ (CNG);

2.3.2. Въвеждане на мерки за даване на преференции за електрически автомобили, с оглед увеличаване на техния брой;

2.3.3. Повишаване информираността и разпространение на знания за влиянието на климатичните промени и адаптацията сред администрацията и населението.

Мярка 2.4. Утвърждаване на обществения градски транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града

2.4.1. Провеждане на периодичен анализ на транспортната обстановка в град Добрич и в частност влиянието на различни фактори върху нея и на тази основа оптимизиране на транспортната схема на масовия градски транспорт;

2.4.2. Провеждане на рекламни и мотивационни кампании сред жителите за ползите от преимущественото ползване на обществения транспорт;

2.4.3. Провеждане на срещи с бизнеса и търговските обекти с цел подобряване на транспортното обслужване и обхващане на нови части от територията на общината, обслужвани от автобусните линии;

2.4.4. Подобряване на надеждността, комфорта и сигурността на предоставената транспортна услуга с цел повишаване интереса на гражданите;

2.4.5. Създаване на по-ефективна и достъпна инфраструктура на обществените транспортни мрежи;

2.4.6. Въвеждане на платено паркиране в масово посещаваните зони;

2.4.7. Утвърждаване на адекватна тарифна политика в масовият градски транспорт, съобразена с националното законодателство и социалната политика на общината в областта на транспорта.

Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди

Мерките, които ще съдействат за подобряване на условията на пешеходното движение в общината, включват:

Мярка 2.5. Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града.

2.5.1. Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града;

Мерките, които общината планира да изпълни включват дейности по благоустрояване и озеленяване на междублокови пространства, ремонт и изграждане на детски и спортни площадки. В следствие на това на гражданите ще се осигури ползването на достъпни, безопасни и атрактивни публични пространства.

Освен това се планира изготвяне на анализ на състоянието на зелената система на града, паспортизация на зелената система на Добрич и разработване на зелен кадастър /регистър на озеленените площи.

2.5.2. Ремонт и поддържане на централна пешеходна зона;

Община град Добрич обяви конкурс за идеен проект за ремонт на централната пешеходна зона и възложи проектиране. Към настоящия момент се извършват ремонтни дейности.

2.5.3. Ремонт на тротоари;

- 2.5.4. Обособяване на места за отдих;**
- 2.5.5. Осигуряване на подходящи условия – изграждане на тоалетни, чешми и други;**
- 2.5.6. Поддържане на чистотата и сигурността в градския парк;**
- 2.5.7. Поддържане на настилката на алеите в градския парк.**

Мярка 2.6. Подобряване на условията на пешеходното движение.

Планира се изпълнението на следните дейности:

- 2.6.1. Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, осветяване и сигнализиране на пешеходните пътеки, където е възможно;**
- 2.6.2. Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;**
- 2.6.3. Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства;**
- 2.6.4. Подмяна на осветителните тела на уличното осветление в общината;**
- 2.6.5. Модернизация на уличното осветление на гр. Добрич чрез използване на LED осветителни тела;**
- 2.6.6. Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничко-потока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за звуков сигнал за пешеходно пресичане на хора с увреждане;**
- 2.6.7. Възстановяване на експлоатационното състояние и поддръжка на съществуващите подлези, където това е целесъобразно;**
- 2.6.8. Монтиране на видеонаблюдение на местата за пресичане.**

Мярка 2.7. Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение

Популяризирането на екологичните методи за придвижване може да се постигне чрез използване на постоянни комуникационни инструменти, които освен че повишават осведомеността, предизвикват и интерес към тяхното използване:

- 2.7.1. Провеждане на кампания, целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт;**
- 2.7.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи;**
- 2.7.3. Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, например „Световен ден на предизвикателството“.**

Мярка 2.8. Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт в града.

- 2.8.1. Изграждане на велоалеи в град Добрич;**
- 2.8.2. Изграждане на велостоянки в град Добрич;**
- 2.8.3. Изработване и поддържане на карта на велоалейната мрежа в Добрич.**

Мярка 2.9. Подобряване на пътните условия за движение на велосипедистите.

За популяризирането и поддръжката на колоезденето в града особено важно е да се подобри безопасността за колоездачите чрез различни мерки:

- 2.9.1. Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци,**

сигнализация и др.;

2.9.2. Подобрения на опасни кръстовища и пресичания - напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки; продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовище, ако велоалеята е с предимство.

2.9.3. Изграждане на видеонаблюдение по уличната мрежа на град Добрич;

2.9.4. Провеждане на кампании за толерантност на пътя.

Мярка 2.10. Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение

Община град Добрич се ангажира да провежда ефективна комуникационна политика, насочена към популяризиране предимствата на велосипедния транспорт:

2.10.1. Установяване на здравословни навици за повече движение в града, както и развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт;

2.10.2. Организиране на кампании с ученици за ходене на училище с велосипед;

2.10.3. Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители.

Паркиране

Община град Добрич полага непрекъснати усилия за решаване на проблемите, свързани с паркирането в града, като за тази цел се планират и изпълняват различни мерки, включително:

- Въведена „синя зона“ за паркиране;
- Ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик.

Идентифицирането на предизвикателствата, свързани с паркирането, предоставя насоки за изготвянето на нови специфични мерки за решаване на тези проблеми:

Мярка 2.11. Осигуряване на по-голям брой места за паркиране.

Решенията относно броя на новите паркоместа в града се определят за всеки конкретен район от града и са насочени към решаване на конкретните проблеми по паркиране в този район.

2.11.1. Въвеждане на еднопосочно движение в ЦГЧ и обособяване на паркоместа в рамките на уличното платно;

2.11.2. Реализиране на паркинги в зоните предвидени в ОУП на Община град Добрич;

2.11.3 Изграждане на паркинги с подземни и/или надземни нива за паркиране;

2.11.4.Недопускане промяна на предназначение на съществуващи гаражи – изисква законови изменения.

Мярка 2.12. Разширяване на „синя зона“.

2.12.1. Въвеждане на платено паркиране по всички улици в ЦГЧ;

2.12.2. Въвеждане на платено паркиране по всички паркинги - общинска собственост в ЦГЧ.

Градска логистика

Основна задача на Общината е да съгласува интересите на всички участници в логистичната верига и да превърне настоящите практики за градски товарни превози, с подкрепата на информационните и комуникационните технологии (ИКТ) и интелигентните транспортни системи (ИТС), в една добре организирана градска логистика.

2.13. Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта.

2.13.1. Управление и контрол при зареждането на търговските обекти:

➤ Въвеждане на часови график по схемите за зареждане (товаро-разтоварни дейности) на производствени и търговски обекти, с оглед намаляване натоварването на трафика в пиковите часове;

➤ Зареждане на магазини, които не разполагат с необходимия гараж или съоръжения за зареждане - в нощните или в ранни сутрешни часове или в краен случай - в извън пиковите такива, за да не се нарушава спокойствието на жителите и гостите на града във времето за почивка;

➤ Осъществяване на постоянен мониторинг и стриктно съблюдаване на графиците за зареждане на търговски обекти и строително-ремонтни дейности в централната градска част с цел намаляване на трафика в пиковите часове;

2.13.2. Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения;

2.13.3. Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение:

➤ Въвеждане на допълнителни изисквания за смяна на старите товарни автомобили с по-екологични и нискоемисионни такива;

➤ Преференции за логистичните фирми използващи електромобили за дистрибуция и разнос в града;

➤ Подобряване на контрола на колите на градската логистика в града;

➤ Забрана за влизане на товарни автомобили над 4,5 т в централна градска част.

Други

Мярка 2.14. Развитие на Устойчива градска мобилност.

2.14.1. Актуализиране на мерки за Устойчива градска мобилност;

2.14.2. Подготовка на проектни предложения за изпълнение на мерки за интегриран градски транспорт;

2.14.3. Изпълнение на проектни предложения за изпълнение на мерки за интегриран градски транспорт.

Мярка 2.15. Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали.

- 2.15.1. Провеждане на работни срещи с потенциални партньори;**
- 2.15.2. Сформиране на партньорства за кандидатстване по процедури за устойчива градска мобилност.**

Интелигентни транспортни системи

Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широк спектър от технологии и интегрирани софтуерни решения, които имат за цел да предоставят иновативни транспортни услуги, да осигурят ефективно управление на движението, да предоставят по-добра информация на всички участници, да гарантират безопасността на движението и да постигнат по-голяма ефективност на транспортните системи и други цели.

С изпълнението на проект "Развитие на интегрирана система на градския транспорт на Добрич" по Процедура BG16RFOP001-1.001-039 "Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020" по ОПРР 2014-2020 г. Община град Добрич се изгради Интелигентна система за управление на трафика (ИТС) и Система за управление на общественя транспорт (СУОТ).

ИТС следи в реално време позицията на всяко превозно средство на градския транспорт и дали то се отклонява от разписанието си. Ако регистрира закъснения или избързвания, тя налага корекции на светофарните фази, а при катастрофи, аварии или други затваряния на улици и булеварди, автоматично адаптира графика на линиите на градския транспорт, за да не се наруши нормалното обслужване на пътниците.

Внедри се дигитално управление и контрол на трафика чрез онлайн платформа и се изгради видеонаблюдение на транспортния трафик в гр. Добрич. Оптимизираха се режимите на работа на някои от светофарните уредби за подобряване контрола и управлението на автомобилния трафик, приоритет при преминаването на автобуси/тролейбуси от градския транспорт.

С цел повишаване на ефективността на транспортната система и нейното развитие, общината предвижда осъществяването на следните действия/инициативи/ мерки:

Мярка 3.1. Надграждане на Интелигентни транспортни системи.

- 3.1.1. Надграждане на Интелигентна система за управление на трафика;**
- 3.1.2. Надграждане на Система за управление на общественя транспорт;**
- 3.1.3. Инсталиране на информационни електронни табла на спирките;**
- 3.1.4. Надграждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите;**
- 3.1.5. Надграждане на уебсайт за следене на движението на общественя градски транспорт в реално време.**

Мярка 3.2. Изграждане на нови системи.

- 3.2.1. Изграждане на автоматизиран контрол на зони за платено паркиране;**
- 3.2.2. Система за информиране на водачите на МПС за свободни паркоместа;**
- 3.2.3. Автоматична система за откриване на преминаващи на червен светофар;**
- 3.2.4. Система за симулиране и моделиране на трафика;**
- 3.2.5. Система за електронно таксуване в градския транспорт;**

3.2.6. Система за видеонаблюдение в градския транспорт.

Мярка 3.3. Подобряване контрола и мониторинга на ИТС.

3.3.1. Монтиране на видеокамери в транспортните средства;

3.3.2. Монтиране на видеокамери по спирките в града;

3.3.3. Монтиране на устройства за проследяване на трафика;

3.3.4. Надграждане на Център за мониторинг.

8. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2024 - 2030 г.

Институционална рамка

Институционалната рамка за изпълнение на мерките за устойчива градска мобилност на Община град Добрич за периода 2024-2030 г. обхваща публични структури: органи, 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 град Добрич и Общински съвет град Добрич; Общински комисии; браншови организации; производствени предприятия; търговски вериги; стопански субекти в сферата на услугите; превозвачи и други транспортни оператори; банки; застрахователни компании; здравни и образователни институции; районни полицейски управления; неправителствени организации; местни медии и др.

Регионално ниво

Областна администрация Добрич, Областен съвет за регионално развитие, Областна комисия по транспорт, Областно пътно управление, Областна дирекция на Министерството на вътрешните работи, Сектор „Пътна полиция“, Областен отдел „Контролна дейност - Държавна автомобилна инспекция“, Областно управление „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, транспорта, икономиката, енергетиката, туризма, финансите, вътрешните работи, околната среда и водите, електронното управление, 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.

Планът за действие представя в таблична форма информация относно следното за всяка една от мерките, включени в приоритетите цели, които общината си е поставила:

- **Очаквани резултати** от изпълнението на мерките;
- **Индикативен срок за изпълнение** - краен целеви срок за изпълнение или „постоянен“, ако за реализацията на съответната мярка се очаква постоянно (периодично) да бъдат извършвани конкретни дейности;
- **Индикативни източници на финансиране** - посочени са потенциалните източници на финансиране на мерките:

- ✓ ПРР = Програма „Развитие на регионите“ 2021 - 2027 г.
- ✓ ПОС = Програма „Околна среда“ 2021 - 2027 г.
- ✓ ФМ на ЕИП = Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
- ✓ ОБ = Общински бюджет
- ✓ РБ = Републикански бюджет
- ✓ ДПФИ = Други програми, фондове, частни инвестиции
- ✓ ПВУ = План за възстановяване и устойчивост

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА ПЕРИОДА 2024 - 2030 Г.

ЦЕЛ	НАПРАВЛЕНИЕ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	ПЕРИОД год.	ИНДИКАТИВНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.1.	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на общински пътища, улична мрежа и съоръженията към нея	1.1.1.	Ремонти на общински пътища.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.1.	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на общински пътища, улична мрежа и съоръженията към нея	1.1.2.	Ремонт на обекти на уличната мрежа.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.1.	Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Запад.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.2.	Ремонт и изграждане на довеждаща инфраструктура в зона Запад.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.3.	Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Север.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.4.	Монтиране на видеонаблюдение в индустриалните зони.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.1.	Ремонт и изграждане на транспортна инфраструктура.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.2.	Благоустройство и озеленяване на междублокови пространства, ремонт и изграждане на детски и спортни площадки.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.3.	Изграждане и/или обновяване на спирки на градския транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.4.	Монтиране на камери за видеонаблюдение по спирките на градския транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.5.	Модернизация на депо на обществения транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.4	Внедряване и надграждане на системи на градския транспорт на град Добрич	1.4.1.	Внедряване и модернизация на системите за градски транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.4	Внедряване и надграждане на системи на градския транспорт на град Добрич	1.4.2.	Изграждане на нови електронно-информационни табла.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.4	Внедряване и надграждане на системи на градския транспорт на град Добрич	1.4.3.	Хармонизиране работата на системите на градския транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.1.	Регулярна актуализация на официалния сайт на общината.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.2.	Информирание на населението на фейсбук страницата на общината.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.3.	Надграждане на сайт за проследяване в реално време на обществения градски транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.4.	Надграждане на мобилно приложение за достъп на гражданите с цел проследяване в реално време на обществения градски транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.5.	Образователни, обучителни и разяснителни кампании за разбиране същността на мерките.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.1.	Изготвяне на Генерален план за организация на движението.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.2.	Изготвяне и поддържане на карта на велоалейната мрежа в Добрич.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.3.	Актуализация на транспортната схема.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.4.	Други.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.1.	Осигуряване на достъп до културна инфраструктура.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.2.	Осигуряване на достъп до културни събития.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.3.	Осигуряване на достъп до образователна инфраструктура.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.4.	Осигуряване достъп до туристически места и обекти.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.5.	Осигуряване на достъп до социална инфраструктура.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.7	Оптимизиране на достъпа до недвижими културни ценности и събития, рекреационни и туристически места, туристически обекти, образователна и социална инфраструктура	1.7.6.	Осигуряване на достъп до инфраструктура за рекреация.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.1.	Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.2.	Изграждане на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.3.	Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.4.	Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.5.	Изграждане на достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи, „достъпни маршрути“) за хора с двигателни затруднения.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.6.	Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.7.	Оптимизация на работата на светофарните уредби.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.8.	Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.9.	Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на най-оживените кръстовища и пресичания на улици.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.10	Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки и велосипедни алеи.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.11	Изграждане на енергоефективно улично осветление на град Добрич с въвеждане на интелигентна система за управление.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.9	Въвеждане на обучение по градска мобилност	1.9.1.	Изработване на брошури за пътна безопасност.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.9	Въвеждане на обучение по градска мобилност	1.9.2.	Провеждане на обучения в училищата от град Добрич на тема пътна безопасност.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Безопасна градска мобилност	1.9	Въвеждане на обучение по градска мобилност	1.9.3.	Изработване на видео урок за пътната безопасност.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	Поетапна подмяна на автомобилния парк в масовия градски транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	Доставка на екологични превозни средства.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.3.	Доставка на електробуси с нулеви емисии.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.4.	Доставка на зарядни станции.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки	2.2.1.	Оптимизиране на транспортните линии.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки	2.2.2.	Осигуряване на шофьори за градския обществен транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки	2.2.3.	Доставка на транспортни средства.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки	2.2.4.	Изграждане на нови спирки за градския обществен транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.3	Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	2.3.1.	Подмяна на автомобилния парк на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екологични превозни средства, като такива на природен газ (CNG).	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.3	Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	2.3.2.	Въвеждане на мерки за даване на преференции за електрически автомобили, с оглед увеличаване на техния брой.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.3	Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	2.3.3.	Повишаване информираността и разпространение на знания за влиянието на климатичните промени и адаптацията сред администрацията и населението.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.1.	Провеждане на периодичен анализ на транспортната обстановка в град Добрич и в частност влиянието на различни фактори върху нея и на тази основа оптимизиране на транспортната схема на масовия градски транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.2.	Провеждане на рекламни и мотивационни кампании сред жителите за ползите от преимущественото ползване на обществения транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.3.	Провеждане на срещи с бизнеса и търговските обекти с цел подобряване на транспортното обслужване и обхващане на нови части от територията на общината, обслужвани от автобусните линии.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.4.	Подобряване на надеждността, комфорта и сигурността на предоставената транспортна услуга с цел повишаване интереса на гражданите.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.5.	Създаване на по-ефективна и достъпна инфраструктура на обществените транспортни мрежи.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.6.	Въвеждане на платено паркиране в масово посещаваните зони.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.4	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.7.	Утвърждаване на адекватна тарифна политика в масовият градски транспорт, съобразена с националното законодателство и социалната политика на общината в областта на транспорта.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.1.	Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.2.	Ремонт и поддържане на централна пешеходна зона.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.3.	Ремонт на тротоари.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.4.	Обособяване на места за отдих.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.5.	Осигуряване на подходящи условия – изграждане на тоалетни, чешми и други.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.6.	Поддържане на чистотата и сигурността в градския парк.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.7.	Поддържане на настилка на алеите в градския парк.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.1.	Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, осветяване и сигнализиране на пешеходните пътеки, където е възможно.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.2.	Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.3.	Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.4.	Подмяна на осветителните тела на уличното осветление в общината.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.5.	Модернизация на уличното осветление на гр. Добрич чрез използване на LED осветителни тела.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.6.	Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничко-потока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за звуков сигнал за пешеходно пресичане на хора с увреждане.	2024- 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.7.	Възстановяване на експлоатационното състояние и поддръжка на съществуващите подлезни, където това е целесъобразно.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.6	Подобряване на условията на пешеходното движение	2.6.8.	Монтиране на видеонаблюдение на местата за пресичане.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.7	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	2.7.1.	Провеждане на кампания, целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.7	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	2.7.2.	Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.7	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	2.7.3.	Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Световен ден на предизвикателството“.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.8	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт в града	2.8.1.	Изграждане на велоалеи в град Добрич.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.8	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт в града	2.8.2.	Изграждане на велостоянки в град Добрич.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.8	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт в града	2.8.3.	Изработване и поддържане на карта на велоалейната мрежа в Добрич.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.9	Подобряване на пътните условия за движение на велосипедистите	2.9.1.	Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др..	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.9	Подобряване на пътните условия за движение на велосипедистите	2.9.2.	Подобрения на опасни кръстовища и пресичания - напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки; продължаване на настилка на велосипедни алеи през кръстовище, ако велоалеята е с предимство.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.9	Подобряване на пътните условия за движение на велосипедистите	2.9.3.	Изграждане на видеонаблюдение по уличната мрежа на град Добрич.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.9	Подобряване на пътните условия за движение на велосипедистите	2.9.4.	Провеждане на кампании за толерантност на пътя.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.10	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	2.10.1	Установяване на здравословни навици за повече движение в града, както и развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.10	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	2.10.2	Организиране на кампании с ученици за ходене на училище с велосипед.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.10	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	2.10.3	Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.11	Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	2.11.1	Въвеждане на еднопосочно движение в ЦГЧ и обособяване на паркоместа в рамките на уличното платно.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.11	Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	2.11.2	Реализиране на паркинги в зоните предвидени в ОУП на Община град Добрич.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.11	Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	2.11.3	Изграждане на паркинги с подземни и/или надземни нива за паркиране.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.11	Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	2.11.4	Недопускане промяна на предназначение на съществуващи гаражи – изисква законови изменения.	2024 – 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.12	Разширяване на „синя зона“	2.12.1	Въвеждане на платено паркиране по всички улици в ЦГЧ.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Паркиране	2.12	Разширяване на „синя зона“	2.12.2	Въвеждане на платено паркиране по всички паркинги - общинска собственост в ЦГЧ.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Градска логистика	2.13	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	2.13.1	Управление и контрол при зареждането на търговските обекти.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Градска логистика	2.13	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	2.13.2	Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Градска логистика	2.13	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	2.13.3	Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.14	Развитие на устойчива градска мобилност	2.14.1	Актуализиране на мерки за устойчива градска мобилност.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.14	Развитие на устойчива градска мобилност	2.14.2	Подготовка на проектни предложения за изпълнение на мерки за интегриран градски транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.14	Развитие на устойчива градска мобилност	2.14.3	Изпълнение на проектни предложения за изпълнение на мерки за интегриран градски транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.15	Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали	2.15.1	Провеждане на работни срещи с потенциални партньори.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.15	Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали	2.15.2	Сформиране на партньорства за кандидатстване по процедури за устойчива градска мобилност.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.1.	Надграждане на Интелигентна система за управление на трафика.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.2.	Надграждане на Система за управление на общественя транспорт.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.3.	Инсталиране на информационни електронни табла на спирките.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.4.	Надграждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.5.	Надграждане на уебсайт за следене на движението на общественя градски транспорт в реално време.	2024 - 2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.1.	Изграждане на автоматизиран контрол на зони за платено паркиране.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.2.	Система за информиране на водачите на МПС за свободни паркоместа.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.3.	Автоматична система за откриване на преминаващи на червен светофар.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.4.	Система за симулиране и моделиране на трафика.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.5.	Система за електронно таксуване в градския транспорт.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.2	Изграждане на нови системи	3.2.6.	Система за видеонаблюдение в градския транспорт.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.3	Подобряване контрола и мониторинга на ИТС	3.3.1.	Монтиране на видеокамери в транспортните средства.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Използване на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.3	Подобряване контрола и мониторинга на ИТС	3.3.2.	Монтиране на видеокамери по спирките в града.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

Надграждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.3	Подобряване контрола и мониторинга на ИТС	3.3.3.	Монтиране на устройства за проследяване на трафика.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Надграждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.3	Подобряване контрола и мониторинга на ИТС	3.3.4	Надграждане на Център за мониторинг.	2024-2030	ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ, ПВУ

9. Система за наблюдение и оценка

Системата за наблюдение/мониторинг и оценка на изпълнението на „Мерките за устойчива градска мобилност“ осигурява систематично събиране, анализ и използване на информация с цел управленски контрол и вземане на решения. Целта на мониторинга е да осигури ефективно и ефикасно изпълнение на приоритетите и мерките. Той предоставя навременна информация за планираната и извършената работа, като тази информация е достъпна за всички заинтересовани страни. Осъществяването на текущото наблюдение ще подпомогне процеса на идентифициране на рискове и съответно да способства за вземане на адекватни мерки за тяхното преодоляване.

Докато наблюдението/мониторингът се осъществява периодично, оценката се осъществява на междинен и краен период. На база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, Мерките подлежат на оценка и актуализация и са обвързвани с Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Добрич 2021-2027 г..

➤ Органи за наблюдение на изпълнението на Мерките за устойчива градска мобилност:

- Кметът на общината, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление;
- Общинската администрация - основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация, Общинско дружество „Градски транспорт“ ЕООД, Общинска комисия за безопасност на движението;
- Представителите на партньорите/заинтересовани страни на общинската администрация, участващи в изпълнението на мерките за устойчива градска мобилност.

➤ Организация на работата по наблюдението и оценката

Наблюдението на изпълнението на мерките ще се извършва на оперативно ниво от страна на оторизирани за целта експерти от общинската администрация, които ще бъдат отговорни за събирането, обработката и анализа на първичните и вторичните информационни източници.

Напредъкът в изпълнението на мерките ще се отчита на ниво реализация на отделен проект.

Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на мерките ще се извършва от външни експерти и/или експерти от общинска администрация, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени доклади относно напредъка в изпълнението на мерките.

➤ Актуализация на Мерките за устойчива градска мобилност

Необходимост от актуализиране на „Мерките за устойчива градска мобилност“ може да възникне вследствие на дългосрочното планиране на документа (седем годишен период) и динамичните процеси, които протичат на територията на общината, нормативната уредба и ценовите параметри на необходимите инвестиции. Резултатите от това са основа за евентуална актуализация на целия или на части от документа, най-вече по реализация, дефинираните срокове, както и заложените индикатори.

Актуализирането следва да обхваща промени със съществено значение, които не противоречат на общите цели на документа и съответно могат да бъдат свързани с:

- Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирани нови потребности;
- Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирането на нови възможности за финансиране чрез програми и проекти;
- Планиране на нови мерки, свързани с конкретна държавна и европейска политика;
- Възникване на други промени след преоценка на тяхното съответствие с целите и приоритетите и др.;

Процедурата за актуализация на документа има следните основни стъпки:

- Събиране на необходимата информация, подготовка на обосновка за предлаганите промени и извършване на консултации с експерти от заинтересованите страни;
- Организиране на срещи, групови дискусии и други форми на обсъждане на предложенията;
- Експерти от общината подготвят окончателното(ите) предложение(я) за изменение;
- Предложението(ията) се приема(т) или отхвърля(т) след публично обсъждане.

Индикатори за изпълнението на мерките за устойчива градска мобилност

Индикаторите имат съществена роля за оценка на напредъка при изпълнението на настоящите мерки. В приложената таблица са представени техните основни характеристики, позволяващи извършване на тяхното измерване за целите на оценка на постигнатия напредък в изпълнение на целите.

Както бе отбелязано, напредъкът в изпълнението на Мерките за устойчива градска мобилност ще се отчита на ниво реализация на отделна мярка/дейност/проект.

ЦЕЛ	НАПРАВЛЕНИЕ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	МЯРКА	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.1.	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на общински пътища, улична мрежа и съоръженията към нея	1.1.1.	Ремонти на общински пътища.	Дължина на ремонтирани участъци	км	4
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.1.	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на общински пътища, улична мрежа и съоръженията към нея	1.1.2.	Ремонт на обекти на уличната мрежа.	Дължина на ремонтирана улична мрежа	км	16
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.1.	Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Запад.	Площ на ремонтирана инфраструктура	кв. м.	2 000
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на	1.2.2	Ремонт и изграждане на довеждаща инфраструктура в зона Запад.	Площ на ремонтирана инфраструктура	кв. м.	2 000

			съществуващи индустриални зони					
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.3	Ремонт и изграждане на инфраструктура в зона Север.	Площ на ремонтирана инфраструктура	кв. м.	2 000
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.2.	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващи индустриални зони	1.2.4	Монтиране на видеонаблюдение в индустриалните зони.	Брой монтирани камери за видеонаблюдение	брой	20
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.1.	Ремонт и изграждане на транспортна инфраструктура.	Брой ремонтирана и изградена транспортна инфраструктура	брой	20
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на	1.3.2	Благоустрояване и озеленяване на междублокови пространства, ремонт и изграждане на детски и спортни площадки.	Брой благоустроени и озеленени междублокови пространства, ремонтирани и	брой	15

			обществения транспорт/			изградени детски и спортни площадки		
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.3	Изграждане и/или обновяване на спирки на градския транспорт	Брой изградени и/или обновени спирки на градския транспорт	брой	60
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.3	Обновяване на градска среда, модернизация на транспортната инфраструктура /спирки и депо на обществения транспорт/	1.3.4	Монтиране на камери за видеонаблюдение по спирките на градския транспорт	Брой монтирани камери	брой	60
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.4	Внедряване и надграждане на системи на градския транспорт на град Добрич	1.4.1	Внедряване и модернизация на системите за градски транспорт.	Брой внедрени и/или модернизиращи системи	брой	4
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.2	Информиране на населението на фейсбук страницата на общината	Брой публикации	брой	3
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.5	Дейности по повишаване на информираността на гражданите за движението на градския транспорт	1.5.5	Образователни, обучителни и разяснителни кампании за разбиране същността на мерките.	Брой кампании	брой	3
Осигуряване на безопасна мобилност за	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи	1.6.1	Изготвяне на Генерален план за организация на движението.	Брой планове	брой	1

всички граждани			транспорта в град Добрич					
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.2	Изготвяне и поддържане на карта на велоалеийната мрежа в Добрич.	Брой карти	брой	1
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.6	Изготвяне и/или актуализиране на документи, касаещи транспорта в град Добрич	1.6.3	Актуализация на транспортната схема.	Брой актуализации	брой	1
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.6	Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места - намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях.	Изпълнени мерки	брой	5
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.10	Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки и велосипедни алеи.	Брой осветени пешеходни пътеки	брой	20
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.8	Изграждане на безопасна инфраструктура	1.8.11	Изграждане на енергоефективно улично осветление на град Добрич с въвеждане на интелигентна система за управление.	Брой подменени осветителни тела	брой	4000
Осигуряване на безопасна мобилност за всички граждани	Пътна и улична мрежа на град Добрич	1.9	Въвеждане на обучение по градска мобилност	1.9.1	Изработване на брошури за пътна безопасност.	Брой изработени и разпространени брошури	брой	500

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1	Поетапна подмяна на автомобилния парк в масовия градски транспорт.	Брой подменени превозни средства	брой	20
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.2	Доставка на екологични превозни средства	Доставени екологични превозни средства	брой	10
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.3	Доставка на електробуси с нулеви емисии.	Доставени електробуси с нулеви емисии	брой	8
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.1	Интегриране на екологични превозни средства, електробуси с нулеви емисии на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.4	Доставка на зарядни станции.	Брой доставени и монтирани зарядни станции	брой	8
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Внедряване на електромобилност в град Добрич	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии, вкл. изграждане на нови спирки	2.2.4	Изграждане на нови спирки за градския обществен транспорт.	Изградени нови спирки	брой	10

ПРОЕКТ!

Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.2	Ремонт и поддържане на централна пешеходна зона.	Ремонтирана площ	кв. м.	30 035
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.5	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	2.5.3	Ремонт на тротоари.	Площ на ремонтирани тротоари	кв. м	17 000
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Насърчаване на пешеходното движение и придвижването с велосипеди	2.7	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	2.7.3	Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Световен ден на предизвикателството“.	Проведени инициативи	брой	3
Устойчива, екологично чиста, свързана и ефективна мобилност	Други	2.15	Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали	2.14.3	Изпълнение на партньорски проектни предложения за изпълнение на мерки за устойчива градска мобилност.	Изпълнени партньорски проектни предложения	брой	1
Въвеждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.1	Надграждане на Интелигентна система за управление на трафика.	Надградена ИТС	брой	1
Въвеждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.2	Надграждане на Система за управление на общественя транспорт.	Система за управление на общественя транспорт	брой	1
Въвеждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.3	Поставяне на информационни електронни табла по спирките на общественя градски транспорт.	Поставени информационни електронни табла по спирките на общественя градски транспорт	брой	30
Въвеждане на	Интелигентни	3.1	Надграждане на	3.1.6	Надграждане на уебсайт	Брой уебсайтове	брой	1

ПРОЕКТ!

интелигентни транспортни системи	транспортни системи		Интелигентни транспортни системи		за следене на движението на общественя градски транспорт в реално време.	за следене на движението на общественя градски транспорт		
Въвеждане на интелигентни транспортни системи	Интелигентни транспортни системи	3.1	Надграждане на Интелигентни транспортни системи	3.1.7	Надграждане на мобилно приложение за следене на движението на общественя градски транспорт в реално време.	Брой мобилни приложения за следене на движението на общественя градски транспорт	брой	1

Приет с Решение №12-10 от 17.09.2024 г.

на Общински съвет град Добрич