



План за устойчива градска мобилност на община Димитровград



2021-2027 г.

Съдържание

Списък на таблиците.....	2
Списък на фигурите.....	2
Списък на снимките	2
Използвани съкращения	3
Въведение	4
Институционална и законодателна рамка	7
Приложими нормативни актове на европейско и национално ниво	7
Възможни източници на финансиране	10
Анализ на текущото състояние	13
Територия, населени места, релеф, полезни изкопаеми, климат и води	13
Населени места.....	13
Релеф.....	17
Климат	17
Полезни изкопаеми	18
Води.....	18
Икономика.....	19
Население и демографски процеси	24
Заетост, безработица и доходи на населението.....	29
Състояние на инфраструктурата в общината: транспортна свързаност и достъпност и териториална интегрираност	31
Пътна мрежа.....	31
Обществен транспорт	41
Изпълнени проекти и в процес на изпълнение	46
Изводи.....	47
Околна среда	48
Качество на въздуха.....	49
Води.....	51
Почви.....	51
Управление на отпадъците	51
Шум	53
Защитени територии	53
Зелени площи	54
Основни изводи от текущото състояние.....	56
SWOT анализ	58
Цели и приоритети на ПУГМ Димитровград	61
Цел на ПУГМ Димитровград.....	61
Целеви групи	61
Визия	61
Стратегически цели и приоритети на ПУГМ Димитровград.....	62
План за изпълнение.....	64
Индикативен бюджет	70
Индикатори за продукт	72
Индикатори за резултат	75
Източници на информация	77

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Списък на таблиците

Таблица 1. Притоци на река Марица, минаващи през територията на община Димитровград.	19
Таблица 2. Места за настаняване в община Димитровград. Източник: Национален туристически регистър.	22
Таблица 3. Регистрирани туристически атракции в община Димитровград. Източник: Регистър на туристическите атракции.	23
Таблица 4. Население под, в и над трудоспособна възраст през 2021 г. Източник: НСИ.	26
Таблица 5. Състояние на общинската пътна мрежа. Източник: община Димитровград.	34
Таблица 6. Състояние на общинската улична мрежа. Източник: община Димитровград.	36
Таблица 7. Защитени зони по НАТУРА 2000 на територията на община Димитровград.	53
Таблица 8. Приоритети и мерки на ПУГМ Димитровград.	63

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Основни документи за политика, приети от ЕК. Източник: ЕСП.	8
Фигура 2. Област Хасково.	13
Фигура 3. Населени места в община Димитровград.	13
Фигура 4. Топографска карта на община Димитровград.	17
Фигура 5. Средни годишни температури и валежи в община Димитровград.	17
Фигура 6. Общ брой население в община Димитровград. Източник: НСИ.	25
Фигура 7. Общ брой мъже и жени в община Димитровград. Източник: НСИ.	25
Фигура 8. Население в селата и в града. Източник: НСИ.	25
Фигура 9. Дял на населението на възраст 65+ години от общия брой население (%). Източник: НСИ.	26
Фигура 10. Брой население по пол и възраст през 2021 година. Източник: НСИ.	26
Фигура 11. Деца от 0 до 14 годишна възраст в община Димитровград.	27
Фигура 12. Общ брой деца 0-14 годишна възраст. Източник: НСИ.	27
Фигура 13. Естествен прираст на населението в община Димитровград.	28
Фигура 14. Механичен прираст на населението в община Димитровград.	28
Фигура 15. Коефициент на безработица в община Димитровград. Източник: АЗ.	29
Фигура 16. Линия на бедност по области през 2021 година. Източник: НСИ.	30
Фигура 17. Отговори на анкетираните за качеството на атмосферния въздух.	49
Фигура 18. Отговори на анкетираните за качеството на питейната вода.	49

СПИСЪК НА СНИМКИТЕ

Снимка 1. Изглед от град Димитровград.	4
Снимка 2. град Димитровград.	14
Снимка 3. Град Меричлери.	14
Снимка 4. Магистрала „Марица“.	32
Снимка 5. Главна улица в град Димитровград.	35
Снимка 6. Железопътна гара Димитровград.	42
Снимка 7. Новоизградената гара в село Ябълково.	43
Снимка 8. Автогара Димитровград.	43
Снимка 9. Популация на Адамов минзухар в Пропадналото блато.	54
Снимка 10. Мемориален парк „Пеньо Пенев“.	55
Снимка 11. Парк „Н. Й. Вапцаров“.	55
Снимка 12. Парк „Марица“.	56

Използвани съкращения

АЗ	Агенция по заетостта
АМ	Автомагистрала
ГИС	Географска информационна система
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ГРАО	Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСП	Европейска сметна палата
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИСАК	Интегрирана система за администриране и контрол
ИСУН	Информационна система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИТСР	Интегрирана териториална стратегия за развитие
МПС	Моторно превозно средство
НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОБ	Общински бюджет
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПОС	Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.
ПРР	Програма „Регионално развитие“ 2021-2027 г.
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РБ	Републикански бюджет
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция на околната среда и водите
РОП	Регистър за обществени поръчки
РПМ	Републиканска пътна мрежа
ТСБ	Териториално статистическо бюро

Въведение

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Димитровград представлява стратегически средносрочен документ за количествено и качествено удовлетворяване потребностите от мобилност на хората и бизнеса. Той служи за планиране и управление на мобилността (на хора и стоки) за функционални градски/крайградски райони.

ПУГМ на община Димитровград обхваща периода 2021-2027 години и формулира общинските приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и управлението на мобилността на територията на общината.



Снимка 1. Изглед от град Димитровград.

В последните десетилетия възникват нови подходи спрямо планирането на градската мобилност, породени от стремежа на местните власти да преодолеят остарелите тенденции и да разработят стратегии, които да стимулират преминаването към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — например ходене пеш, каране на велосипед, обществен транспорт и нови видове модели за използване и притежаване на автомобили. Много градове в ЕС експериментират с иновационни решения по отношение на мобилността и споделят своя опит чрез различни мрежи за обмен на информация между градовете.

През март 2011 година ЕК публикува Транспортната Бяла Книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система (COM(2011)0144 final)”. За целта следва да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове с определена големина съгласно националните стандарти и базирано на насоките на ЕС. Комисията предлага да се използват регионалните фондове за развитие и кохезионния фонд за градове и региони, които са представили

актуални и одобрени от независим орган Одитен сертификат за устойчива градската мобилност.

Понятието „градска мобилност“ се отнася до възможността за лесно придвижване на хората между различни точки в града или градските региони с помощта на наличната транспортна мрежа и услуги. Съществуват много фактори, които влияят върху градската мобилност, като например демография, земеползване, управление, наличие на обществен транспорт, използване на автомобили и местна икономика.

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. Поради това се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението по отношение на мобилността. Плановите за устойчива градска мобилност могат да помогнат на градовете да използват по ефективен начин съществуващата транспортна инфраструктура и услуги и да предприемат мерки за градска мобилност по разходоефективен начин. Тези планове следва да бъдат разработени в сътрудничество, което обхваща различни области и сектори на политиката (транспорт, земеползване и териториално устройство, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, пътна безопасност и др.), не само между отделните равнища на управлението и администрацията, но и с органите в съседните райони — както градски, така и селски.

Като цяло, за да достигне целта си до 2050 година, ЕС трябва да намали емисиите си с 80-95% под нивата от 1990 година в контекста на необходимите намаления в развитите страни като група. Анализът на новите технологии за превозни средства и управление на трафика ще бъдат от централно значение за намаляване на транспортните емисии в ЕС и останалата част от света. Намаляване на парниковите газове (ПГ) с поне 60% до 2050 година в сравнение с нивата от 1990 година, а той остава значителен и все още растящ източник на ПГ. Целта на транспортния сектор е до 2030 година да намали емисиите на ПГ с около 20% под нивото им от 2008 година. Като се има предвид значителното нарастване на емисиите от транспорт през последните две десетилетия, това би ги довело въпреки всичко до ниво с 8% над това от 1990 година. Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложена в стратегията „Европа 2020“ и новия план за енергийна ефективност от 2011 година, главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите. В градовете преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от по-ниските изисквания към пробега на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът на средства за обществен транспорт е

по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеша и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69% от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете. Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда, е съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства. Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара. Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.

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

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

Институционална и законодателна рамка

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е гарантиране на достъпа; повишаване на сигурността; намаляване на замърсяванията (на въздуха и на шума); превръщането на транспорта в ресурсно ефективен отрасъл; подобряване привлекателността на територията и качеството на живот на хората общината.

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

Основанията за разработването на ПУГМ като стратегическия документ са изискванията, поставени в нормативните актове на европейско и национално ниво, в които са формулирани концепциите и приоритетите за пространствено развитие на териториите в това число и за развитие на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Приложими нормативни актове на европейско и национално ниво

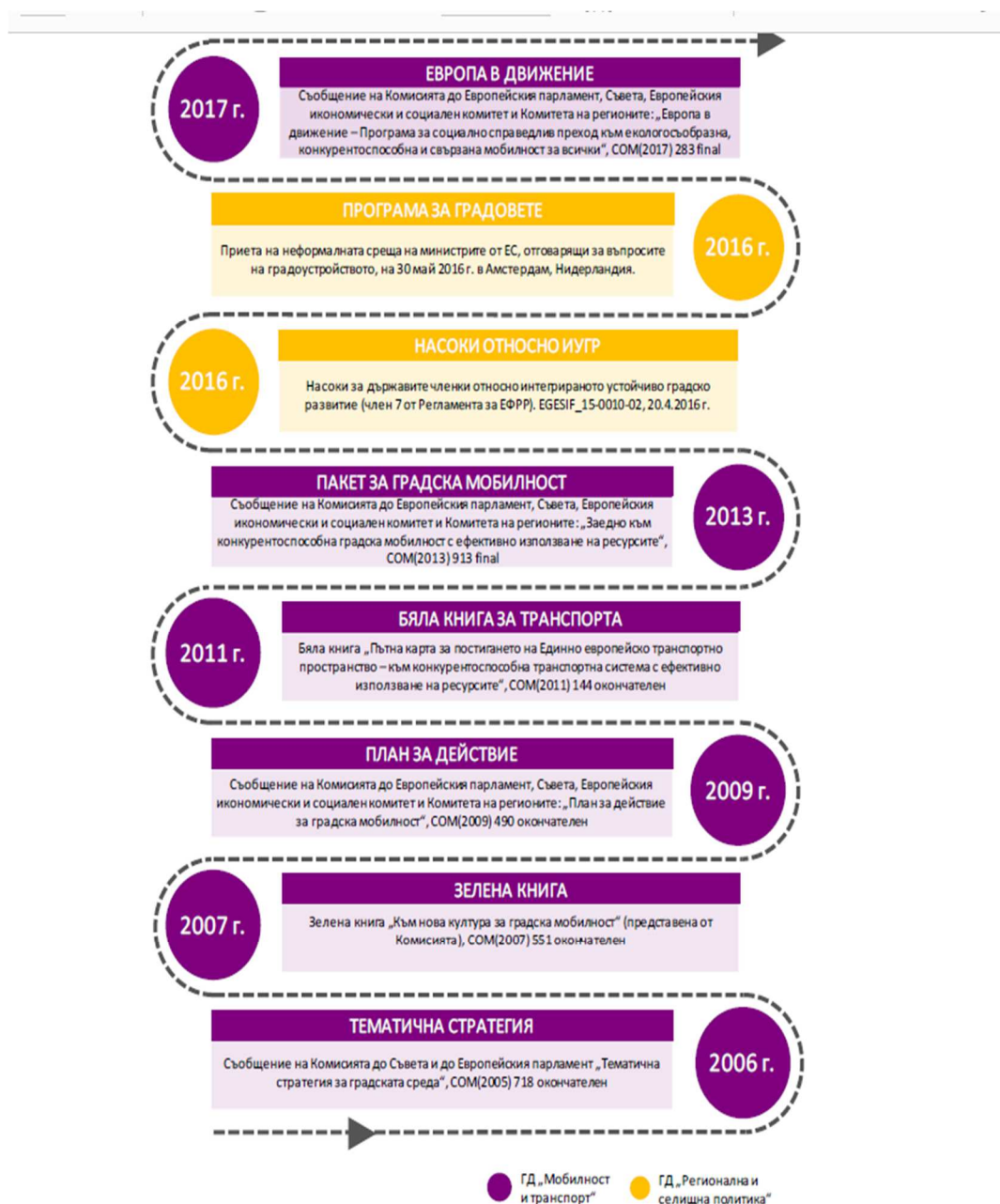
Основни международни актове:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия - 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия – 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия – 2011 г. ;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ – 2013 г.;
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие 2020 г.;
- Европейска зелена сделка 2019 г.;
- Стратегия „Транспорт 2050“ на ЕС.

Фигура 1. Основни документи за политика, приети от ЕК. Източник: ЕСП.



План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

В тази връзка в доклада за България за 2019 година ЕК отправя препоръки за развитието на транспортната система в страната, включващ задълбочен преглед относно „предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“. Набелязани са нужди от инвестиции на национално ниво с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

„Създаване на интелигентни системи за транспорт и пътно движение, предназначени за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване“

Национални стратегически и планови документи

- Национална програма за развитие „България 2030“;
- Национална стратегия за регионално развитие (2012-2022 г.);
- Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р.България до 2020 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Р.България (2010-2020 г.);
- Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Р.България (2011-2020 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор (2008-2020 г.);
- Оперативна програма „Региони в растеж „ 2014-2020 г.“;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“;
- Оперативна програма „Околна среда 2014-2020 г.“;
- Програма за европейско териториално сътрудничество Гърция – България“ 2014-2020 г.

Национално законодателство

- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;

Наредби

- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии;
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии;
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка;
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – 2013 г.

Регионални и общински документи

- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021-2027 г.;
- Общински план за развитие на община Димитровград 2014-2020 г.;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Димитровград 2014-2020 г.;
- План за устойчива градска мобилност на община Димитровград 2018-2022 г.;
- Общ устройствен план на община Димитровград.

Възможни източници на финансиране

Основните източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност в следващите години са традиционно Програма за развитие на регионите 2021-2027 (ПРР) и новият инструмент – Национален план за възстановяване и развитие (НПВУ).

По приоритетна ос 1 - Устойчиво градско развитие на ПРР, ще бъдат подкрепени 10 големи градски общини в България: Видин, Плевен, Русе, Велико Търново, Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, Столична община и Благоевград.

Приоритет 2 на програмата - Интегрирана териториална свързаност обхваща 40 градски общини. Заложените мерки за устойчива мобилност, включително градска, са идентични за двата приоритета. Те включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, включително, но не само: разработване на планове за управление на движението, въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

Програмата насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния обществен транспорт. Мерките за устойчива градска мобилност са допустими на територията и на селски общини, които не граничат с градски, при ясно обоснована необходимост и интегриран характер на инвестицията.

Предвидени за финансиране са мерки за изграждане на зарядни станции като елемент на устойчивата градска мобилност на териториите на градските общини в страната в съответствие с ПИРО. Всички останали мерки, свързани с изграждането на зарядни станции, ще се финансират от Програмата за транспортна свързаност (ПТС).

В допълнение проектът "Зелена мобилност" от НПВУ с индикативен бюджет 51.13 млн. евро е насочен към 40 градски общини, без 10-те най-големи. Предвидено е да се осъществи под формата на пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която да предшества интегрираните проекти за устойчива градска мобилност по ПРР. Задължително изискване към проектите е да бъдат подготвени и изпълнявани в партньорство между две или повече общини с един или няколко оператори на обществения транспорт. Селските общини са допустими като асоциирани партньори по проектите при обосновка по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони. Предвидените дейности включват: нулево-емисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете; съпътстващи мерки съгласно предпроектните проучвания - изграждане на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт; изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти; разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението.

В допълнение, за насърчаване на електромобилността като част от местните стратегии за устойчива градска мобилност е предвидено да допринася и **приоритет**

5 Въздух на Програмата за околна среда 2021-2027 г. чрез пилотна схема за финансиране чрез финансови инструменти на мерки за постепенното прекратяване използването на конвенционални МПС с високи емисии (дизелови, приоритетно pre-Euro и Euro 1) и преминаване към електрически автомобили. Помощта е насочена към граждани, живеещи в общини с нарушено качество на въздуха, които трябва да предадат за рециклиране регистрирани високо-емисионни дизелови автомобили. Предвидена е и подкрепа за въвеждане на зони с ниски емисии, която да бъде концентрирана в градове с лошо качество на въздуха и значителни проблеми с трафика.

Анализ на текущото състояние

Община Димитровград се намира в Южен централен регион за планиране. Административно принадлежи към област Хасково и е разположена в нейната северозападна част, като обхваща приблизително 10% (567.6 км²) от територията на областта.

На север общината граничи с общините Чирпан и Опан (област Стара Загора), на изток – с община Симеоновград (област Хасково), на юг с общини Хасково и Минерални бани, на запад с община Първомай (област Пловдив).

Фигура 2. Област Хасково.

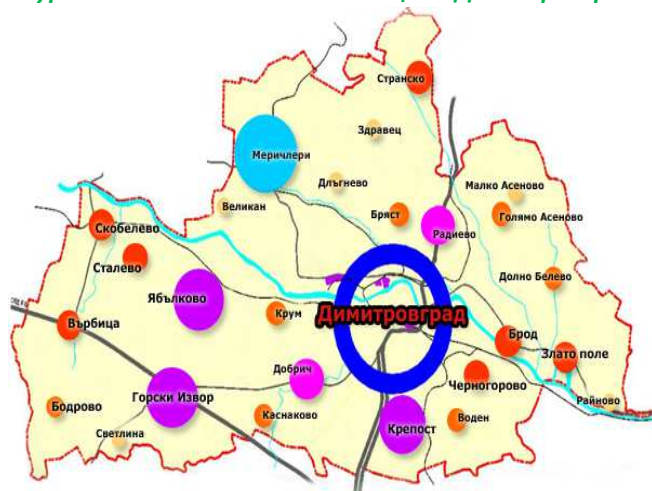


Територия, населени места, релеф, полезни изкопаеми, климат и води

Общината заема площ от 567.6 км², като от тях 73.4% са земеделски земи, 12.9% терени на горския фонд, 7.9% населени места и 2.8% водни площи. Терените, заети от транспортни и инфраструктурни съоръжения, са 0.83% от територията на общината. 2.23% е използвана за добив на полезни изкопаеми, но днес по-голямата част представлява неизползваеми открити рудници.

Населени места

Фигура 3. Населени места в община Димитровград.



Общината се състои от 27 населени места, а именно: градовете Димитровград (общински център) и Меричлери и селата: Бодрово, Брод, Бряст, Великан, Воден, Върбица, Голямо Асеново, Горски извор, Длъгнево, Добрич, Долно Белево, Здравец, Златополе, Каснаково, Крепост, Крум, Малко Асеново, Радиево, Райново, Светлина, Скобелево, Сталево, Странско, Черно-горово и Ябълково.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Град Димитровград – административен център на едноименната община, регионален търговски, промишлен и транспортен център, намиращ се на 15 км от областния център град Хасково, около 220 км от София. Населението е 33 771 души през 2021 година¹, а землището – 62.44 км².



Снимка 2. град Димитровград.

Град Меричлери – намира се в близост до границата между Хасковска и Старозагорска област и отстои приблизително на 12 км от Димитровград, известен с минералната си вода, която е втора в Европа и трета в света по съдържание на минерали и химични елементи. Населението през 2021 година е 1 443 души, а землището – 46.222 км².



Снимка 3. Град Меричлери.

¹ Данните са взети от ГРАО към 15.12.2021 година и се отнася за лица, регистрирани по постоянен и настоящ адрес.

Село Бодрово – намира се на около 23 км от Димитровград и на 28 км от Хасково с население през 2021 година 155 души и землище от 24.85 км². Край селото минава река Каялийка и в близост са Хасковските минерални бани.

Село Брод – намира се на около 7 км източно от Димитровград с население през 2021 година 488 души и землище от 20.36 км². Разположено е на левия бряг по поречието на река Марица.

Село Бряст – намира се на около 5.7 км от Димитровград с население през 2021 година 100 души и землище от 15.04 км². На територията му има язовири, в които жителите ловят риба.

Село Великан – намира се на около 12 км от Димитровград с население през 2021 година 31 души и землище от 6.432 км².

Село Воден – намира се на около 6 км от Димитровград с население през 2021 година 245 души и землище 13.318 км².

Село Върбица – намира се на около 21 км от Димитровград, на пътя Е80 от Хасково за Пловдив. Населението наброява 169 души през 2021 година, а землището е 17.817 км².

Село Голямо Асеново – намира се на около 9 км от Димитровград до защитената местност Пропадналото блато. Населението през 2021 година е 126 души, а землището – 20.396 км².

Село Горски извор – намира се на около 16 км от Димитровград, на пътя Е80 от Хасково за Пловдив с население през 2021 година 884 души и землище от 44.379 км². Горските природни дадености на селото са останали сега само в името, тъй като вековните гори, в които някога е възникнало сегашното село, са унищожени отдавна.

Село Длъгнево – намира се на около 9 км от Димитровград с население 113 души през 2021 година и землище от 8.952 км².

Село Добрич – намира се на около 7 км от Димитровград на река Банска, над която има четири моста. Населението наброява 833 души през 2021 година, а землището е от 32.027 км².

Село Долно Белево – намира се на около 10 км от Димитровград и землището от 18.234 км² е осеяно предимно с тракийски надгробни могили. Населението е 131 души през 2021 година.

Село Здравец – намира се на около 10 км от Димитровград, известно с лековитата за очите чешма. Населението е 155 души през 2021 година, а землището – 9.312 км².

Село Златополе – намира се на около 10 км от Димитровград със землище от 14.473 км², в близост до левия бряг на река Марица и едноименната защитена местност - единствен начин за съхраняване на естествените местообитания на много редки птици. Населението през 2021 година е 303 души.

Село Каснаково – намира се на около 9 км от Димитровград с население 260 души през 2021 година и землище от 13.809 км². Известно е със запазено тракийско светилище на Афродита и нимфите с три извора, които се смятат за лековити.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Село Крепост - намира се на около 4 км от Димитровград на пътя Димитровград-Хасково. Населението през 2021 година наброява 1 269 души, а землището е от 33.17 км². Известно е с черешовите си масиви и останките от тракийско светилище и късноантична църква.

Село Крум – намира се на около 8 км от Димитровград в непосредствена близост до река Марица, а южно през землището на селото минава магистрала Марица. Населението през 2021 година е 272 души, а землището – 9.329 км².

Село Малко Асеново – намира се на около 9 км от Димитровград и е с население 76 души през 2021 година. Землището на селото е от 10.374 км².

Село Радијево – намира се на около 7 км от Димитровград и е общинска граница. Населението през 2021 година е 774 души, а землището – 16.097 км².

Село Райново – намира се на около 17 км от Димитровград на левия бряг на река Марица, като преобладаващата част от землището на селото е от широколистни, а на места – смесени гори – Райновската гора, богата на дивеч и редки растителни видове за България. Населението през 2021 година е 38 души, а землището на селото е от 8.157 км².

Село Светлина – намира се на около 19 км от Димитровград на 5 км от път Е80 и постепенно се обособява като вилна зона за жителите на града и Хасково. В близост до селото, заобиколено от гори, има два язовира за риболов. Населението през 2021 година наброява 30 души, землището на селото е от 9.134 км².

Село Скобелево – намира се на около 20 км от Димитровград на жп линията Калотина-София-Пловдив-Свиленград и през селото преминава река Марица, а недалеч е и река Каялийка с малък водопад. Населението през 2021 година наброява 390 души, землището на селото е от 10.345 км².

Село Сталево – намира се на около 17 км от Димитровград на жп линията Калотина-София-Пловдив-Свиленград, заобиколено от три хълма, от които най-високият – Хасар е обявен за историческа паметник на културата. Населението през 2021 година наброява 236 души, землището на селото е от 22.391 км².

Село Странско – намира се на около 13 км от Димитровград с население 314 души през 2021 година и землище – 26.419 км².

Село Черногорово – намира се на около 5 км от Димитровград, разположено на жп линията Калотина-София-Пловдив-Свиленград до язовир, който се използва за спортен риболов. Населението през 2021 година наброява 822 души, землището на селото е от 23.308 км².

Село Ябълково – намира се на около 14 км от Димитровград на жп линията Калотина-София-Пловдив-Свиленград. Край селото е открита селищна могила с културни пластове от 3 епохи – Праистория, Античност и Средновековие. Населението през 2021 година наброява 1 049 души, землището на селото е от 30.822 км².

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Фигура 4. Топографска карта на община Димитровград.

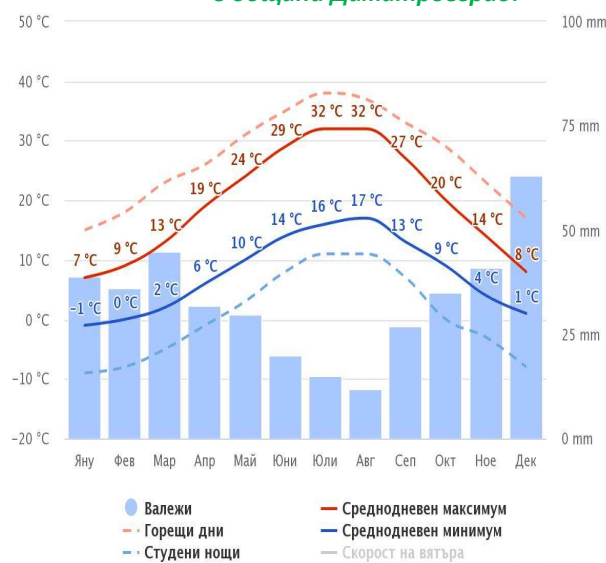


Релеф

Релефът на общината е равнинен и слабо хълмист. Преобладаващата надморска височина (н.в.) е между 100 и 250 метра. Територията попада в Горнотракийската низина и северните части на Хасковска хълмиста област. Най-високата точка от 308.7 метра н.в. се намира в югозападната част на общината на границата с община Първомай, а най-ниската – 82 метра н.в. – в коритото на река Марица край село Райново. Край село Сталево се намира и втората най-висока точка в общината – хълмът Хасар с н.в. 287.5 метра, обявен за обект на недвижимото културно-историческо наследство.

Климат

Фигура 5. Средни годишни температури и валежи в община Димитровград.



Релефът и отвореността на територията на общината на изток и югоизток създават условия за формиране на преходноконтинентален климат, който се характеризира с мека и къса зима, сухо и горещо лято и недостатъчно количество валежи. Наблюдава се продължително устойчиво задържане на температурите през пролетно-летния-есенен период, чиято продължителност е от 200 до 220 дни. Средната начална дата на устойчиво задържане на температурите над 10° C е преди 31 март, а средната крайна дата - от 4 до 9 ноември.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Община Димитровград попада в климатичния район на Горнотракийската низина на Преходната климатична област. Преходно-континенталният климатичен профил се обуславя от положителната средномесечна температура на въздуха през месец януари, която варира между 0° и 1° C и от сравнително високата средномесечна юлска температура 23.6° C. Климатичните режими, характерни за територията на общината, благоприятстват стопанската дейност като създават добри условия за развитие на земеделието, за изграждане и поддържане на различни видове инфраструктура. Като неблагоприятни фактори за стопанството могат да бъдат посочени недостатъчните валежи и летните засушавания. Същите фактори, наред със слабата ветрова циркулация и високият брой на дните с мъгли, създават предпоставки за задържане на замърсители във въздуха и намаляват самопочиствателната способност на атмосферата (особено през топлото полугодие). Климатът на община Димитровград се определя като преходноконтинентален до средиземноморски. Средната годишна температура за Димитровград е по-висока от средната за страната +12.6° C, което обуславя интензивни процеси на изпарение, особено през летните месеци. Най-топъл месец е юли (23.6° C). Абсолютните максимални температури могат да достигнат 40 – 41.5° C., което поставя предизвикателства в областта на енергийната ефективност в сферата на охлаждането на сградите. През зимата средните месечни температури са положителни (януари – 0.1° C), но са възможни застудявания, при които абсолютните минимални температури падат под -20° C. През зимата има само няколко дни, през които се задържа снежна покривка, и то с малка височина – 3-8 см. Годишният брой на дните със снежна покривка достига около 15 дни, като с най-голяма честота е през месец януари. В зависимост от изменението на температурата се наблюдават и промени в относителната влажност на въздуха, която се характеризира със значителна стабилност в отделните сезони. През месеците от ноември до март валежите са относително високи, но спадат от април до септември-октомври.

Ветровете са предимно от север и северозапад и са със слаба скорост.

Полезни изкопаеми

Земните пластове са богати предимно на каменни въглища, варовик и глина. Суровинните ресурси възлизат приблизително на 140 млн.т. в горния и 155 млн.т. в долния пласт. Понастоящем повечето от мините са с преустановен добив. Поради естеството на работа продължава процесът на експлоатация (и разширение) на находищата от варовик – за циментовото производство на „Вулкан цимент“, както и на находищата на инертни материали.

Води

В общината има значителен воден ресурс. През нейната територия преминава средното течение на река Марица по протежение от около 40 км и получава пет големи притока, а именно реките: Каялийка, Старата река, Банска река, Мерицлерска река и Мартинка.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Таблица 1. Притоци на река Марица, минаващи през територията на община Димитровград.

Име	Приток	Дължина (км)	Площ на водосборния басейн (км ²)	Селища, покрай които минава
Каялийка	десен	39	226	Бодрово, Върбица, Скобелево
Старата река	ляв	44	156	село Великан
Банска река	десен	34	337	Каснаково, Добрич, Димитровград
Меричлерска река	ляв	37	117	Меричлери, Димитровград
Мартинка	ляв	55	395	Брод, Странско

Въпреки наличието на реки, снабдяването с питейна вода през пролетта, лятото и есента в някои населени места е затруднено поради малкото количество валежи и необходимостта от напояване в земеделието. За тази цел е изградена мрежа от 50 микроязовира, като 46 от тях са общински, а останалите са собственост на ДП „Управление и стопанисване на язовири“. Микроязовирите са на територията на 16 от населените места: в село Бодрово - 4, в село Бряст - 4, в село Горски извор - 6, в Димитровград - 2, в село Добрич - 1, в село Долно Белево - 1, в село Здраве - 1, в село Каснаково - 1, в село Крепост - 2, в село Малко Асеново - 1, в град Меричлери - 6 в село Райново - 1, в село Светлина - 3, в село Сталево - 2, в село Странско - 10, в село Ябълково - 3 броя и един микроязовир не е в населено място.

В град Меричлери най-голямата природна забележителност е минерален извор „Соленци“, чиято минерална вода е солена на вкус и представлява смес от природна сода, глауберова и готварска сол в приблизително процентно съотношение 40:38:22, както и литий, калий, натрий, калций, магнезий, желязо, флуорид, йодид, бромид, хлорид, сулфат, хидрокарбонат, хидрофосфат, метасилициева киселина. Химическият анализ показва сходство с прочутата минерална вода в Карлови Вари и някои други минерални води в Судетска област. Ползена е за лечение на стомашно-чревни и жлъчно-чернодробни заболявания. Минералният извор не се използва и оползотворява пълноценно.

Икономика

Преработваща промишленост

Характерно за икономиката на община Димитровград са промишлените предприятия, осигуряващи заетост и приходи на преобладаваща част от местното население. Водещите са: „Неохим“ АД – голямо предприятие², разполагащо към

² **Микропредприятие:** предприятие с по-малко от 10 служители и с годишен оборот (парите, получени през даден период) или годишен баланс (отчет за активите и пасивите на дадено дружество), не по-голям от 2 милиона евро;

Малко предприятие: предприятие с по-малко от 50 служители и с годишен оборот или баланс, не по-голям от 10 милиона евро;

момента с най-модерната инсталация за производство на амоняк, азотна киселина и амониева селитра; „Вулкан цимент“ АД, произвеждащо цимент, и „Климатех“ АД, произвеждащо климатична, вентилационна, въздухопречиствателна и отоплителна техника, „ЗКИ-ВОЛТА“ ООД, произвеждащо каучукови смеси и др. На територията на общината се намира и ТЕЦ „Марица 3“ ЕАД. Микро, малки и средни предприятия преобладават в текстилния и трикотажния сектор, както и в хранително-вкусовата промишленост, млекопреработвателни предприятия, търговия и дистрибуция и т.н. Фирмите с чуждестранно участие са в отраслите промишленост, търговия и услуги. Димитровград е на едно от първите места сред общините по обем на чуждестранни инвестиции.

По данни на НСИ през 2020 година броят на нефинансовите предприятия в община Димитровград са 2 635, произвели продукция за 774 117 хил.лв.

По обем чуждестранни инвестиции Димитровград е на едно от първите места сред общините. Фирмите с чуждестранно участие са в отраслите промишленост, търговия и услуги. Общината е предпочетена от един от най-големите доставчици на автомобилни компоненти в света „Язаки“. „Язаки“ Димитровград е най-новият (след Ямбол и Сливен) завод на „Язаки“ в България. Той е официално открит през 2017 г. с производствена площ от 19 000 м². Друга голяма инвестиция е на американската компания „Варок“ Заводът в Димитровград е разположен на площ от 30 хил. м² с перспектива да бъдат застроени още 5 хил. м², а инвестицията е в размер на 8 млн. евро за производство на малки осветителни тела за автомобилната индустрия (рефлектори и фарове за мъгла, стоп светлини, мигачи). Концернът „Щрабаг“ реализира също нова инвестиция в Димитровград, като изгражда модерна асфалтова база, която ще обслужва цяла Южна България.

По брега на река Марица в землището на село Райново функционира пясъчна кариера. На границата с община Симеоновград се добиват строителни материали – гнайсошисти от находище „Райново“ с обща площ на кариерата 99.951 дка.

Лека промишленост

Развита е текстилната, трикотажната и шивашката промишленост чрез микро и малки предприятия. На територията на община Димитровград има производство и на кожени изделия – куфари, чанти и аксесоари от предприятието „Пролет“ ООД. Развита е и хранително-вкусовата промишленост с производство на хляб и сладкарски изделия, млекопреработка и месопреработка.

В Радиievo живеят и работят много млади хора. В селото има цех за производство на спално бельо, сладкарски цех, няколко хранителни магазина, механа и мотел-ресторант, кафене, ресторант и сладкарница, които осигуряват до някаква степен трудовата заетост на жителите и предлагат забавление на всеки, който желае да опита от вкусните ястия, които се предлагат в местните заведения. В селото има и

Средно предприятие: предприятие с по-малко от 250 служители и с годишен оборот, не по-голям от 50 милиона евро, или годишен баланс, не по-голям от 43 милиона евро;

Голямо предприятие: предприятие с 250 или повече служители и с годишен баланс над 43 милиона евро.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

фотоволтаична централа, която произвежда „слънчев ток“, която е изградена на мястото на бившия рудник „Миньор“.

На територията на общината са разположени 37 фотоволтаични централи с общ капацитет от 278.73 MW.

Селско стопанство

Балансът на територията на община Димитровград, се отличава с висок относителен дял на земеделските земи, като преобладават тези от IV, V и VI категория. Най-много площи през последните години са засети с пшеница, слънчоглед, рапица и ечемик – около 50% от насажденията. Общината е с традиции в зеленчукопроизводството (домати, пипер, картофи и др.), макар че общото количество отглеждани зеленчуци намалява. Овощарството също е добре развито, като преобладават площите с череши, сливи и ябълки. Добри средни добиви от декар се получават от дини и пъпеши, но засетите площи с тези култури намаляват. Лозарството е застъпено предимно с винени сортове, с които са засети 302 дка през 2018 г., а с десертни само 47 дка. По данни на Българската агенция за безопасност на храните има и обекти за първично производство на гъби в селата Горски извор, Стрнско и Добрич.

По данни на Областна дирекция „Земеделие“ Хасково през 2020 година в община Димитровград площта на земеделските земи е 399 701 дка, от които обработваемите са 350 564 дка (87.71%). Броят на регистрираните в ИСАК земеделски стопани през същата година са 469 със заявена площ от 28 114.19 ха.

Животновъдството в община Димитровград е сравнително слабо развито и преобладава в личните стопанства с малко на брой или единични глави животни. Представено е предимно от дребни животновъдни ферми за отглеждане на говеда, биволи, овце.

Горско стопанство

Горският фонд най-добре е представен в селата: Райново (59 % от землището), Светлина (37.8 %), Златополе (28 %), Воден и Крепост (по 27.4 %), Крум (25.1%), Добрич (24.7 %) и т.н., като преобладават издънки, широколистни дървета и много малък дял иглолистни дървета. Стопанското значение на горите е за добив основно на дървесина, както и за недървесни продукти – смола, борина, сено, листников фураж, кори, лико, семена, инертни материали, събиране на гъби, горски плодове (орехи, лешници и др.), билки и др. растения, улов на животни, паша на селскостопански животни, пчеларство и др. Горите на Димитровградска община не са качествени, тъй като две трети от тях са издънкови. Предвид силната индустриализация в общината повечето дървета около града и околните села служат за пречистване на въздуха и имат водоохранна и водозащитна функция.

Услуги

Този сектор е най-силно застъпен в следните области:

- хотелиерство и ресторантьорство;
- финансови и банкови услуги;
- информационни услуги;
- операции с недвижими имоти;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- ремонтни услуги;
- търговия;
- транспортни услуги за пътнически и товарен превоз.

На територията на община Димитровград се намира и най-голямото тържище в България, управлявано от общинско предприятие "Стопанисване, поддържане и изграждане на общински пазари и тържища" с приблизителна площ от 75 дка.

Туризъм

Туризмът като отрасъл в икономиката не заема приоритетно място в социално-икономическото развитие на живота на населението в общината, макар че на територията ѝ съществуват природни дадености, културно-исторически обекти и минерална вода, които обуславят успешно развитие на почти всички видове алтернативен туризъм. На територията на община Димитровград и с първостепенна важност за балнеоложки туризъм е град Мерицлери. Макар и със сравнително скромни измерения Мерицлери разполага с потенциала на лечебни минерални води и развитие на балнеоложки туризъм. Община Димитровград разполага и с потенциал за развитието на културно-познавателния туризъм. Голям брой от историческите забележителности, защитени местности и паметници на културата изграждат добър туристически облик на общината.

Съгласно Националния туристически регистър местата за настаняване с валидна категоризация, регистрирани от кмета на община Димитровград са 10.

Таблица 2. Места за настаняване в община Димитровград. Източник: Национален туристически регистър.

Вид	Име на обекта	Населено място	Стаи (бр.)	Легла (бр.)	Категория
хотел	Ди Ен Ди	град Димитровград	14	32	1
мотел	Райски кът	село Радицево	26	49	3
семеен хотел	Семеен хотел „Естило“	град Димитровград	20	35	1
семеен хотел	Семеен хотел „Афродита“	град Димитровград	20	30	3
мотел	Марица	град Димитровград	10	24	1
Бунгала	МБК	село Крепост	13	18	1
стаи за гости	Таня Кирякова	град Димитровград	2	3	
стаи за гости	Сан Марино	село Горски извор	4	10	1
хостел	Сиера	град Димитровград	7	14	1
хотел	Славяни	град Димитровград	23	42	3

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

През 2021 година местата за настаняване в общината са 10 с общ брой стаи 119 и 257 легла. В същия регистър на територията на общината са регистрирани 24 кафесладкарници, 20 питейни заведения, 12 ресторанта, 29 заведения за бързо обслужване и 5 бара.

В Регистъра на туристическите атракции на Министерство на туризма за община Димитровград са вписани 14.

Таблица 3. Регистрирани туристически атракции в община Димитровград. Източник: Регистър на туристическите атракции.

Име на атракция	Вид	Местоположение	Среда
Средновековна крепост	Паметник на културата от Античността и Средновековието	Местност Хасара на 1 км от село Сталево	природна
Антично светилище	Паметник на културата от Античността и Средновековието	Местност Беш Бунар в непосредствена близост до местност Хасара	природна
Църква Св.Св. Константин и Елена	Художествен паметник	Село Крепост	градска
Исторически музей	Музей	Град Димитровград	градска
Дом-музей Пеньо Пенев	Музей	Град Димитровград	градска
Културен маршрут на Съвета на Европа	Културен маршрут, популяризиращ архитектурата на тоталитарните режими през 20 век	Град Димитровград	градска
Мемориален парк Пеньо Пенев	Градски парк	Град Димитровград	градска
Парк Никола Йонков Вапцаров	Градски парк	Град Димитровград	градска
Парк Марица	Градски парк	Град Димитровград	градска

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Име на атракция	Вид	Местоположение	Среда
Пропадналото блато	Защитена местност	Землищата на селата Голямо Асеново (общ. Димитровград) и Бял извор (общ. Опан)	природна
Златаполе	Защитена местност	Части от землищата на селата Нова Надежда (общ. Хасково) и Брод, Райново и Златаполе (общ. Димитровград)	природна
Нощувка на малък корморан	Защитена местност	Землищата на Димитровград и село Радицево	природна
Соленци	Минерален извор	град Мерицлери	природна
Светилище на нимфите и Афродита	Паметник на културата от Античността и Средновековието	Местност Гяур Бунар югоизточно от село Каснаково	природна

През 2020 година в общината са реализирани 2 958 нощувки за 1 554 лица, като приходите са 120 502 лева.

Краткият обзор на общинската икономика води до следните изводи:

- територията на община Димитровград е с много плодородна земя;
- приоритетен дял в структурата на местната икономика заема преработвателната промишленост;
- добре развита мрежа от микро, малки и средни предприятия, наличие на големи предприятия;
- земеделието е добре развито;
- животновъдството в по-голямата си част е от тип „лично стопанство“;
- горският фонд е недостатъчно развит на територията на общината;
- добре развита мрежа от услуги;
- недостатъчно развит туристически продукт.

Население и демографски процеси

Характерно за много общини в страната и в Хасковска област е концентрацията на население в градовете и обезлюдяване на по-малките села. В община Димитровград населението е концентрирано в града и в най-големите села – Горски извор, Добрич,

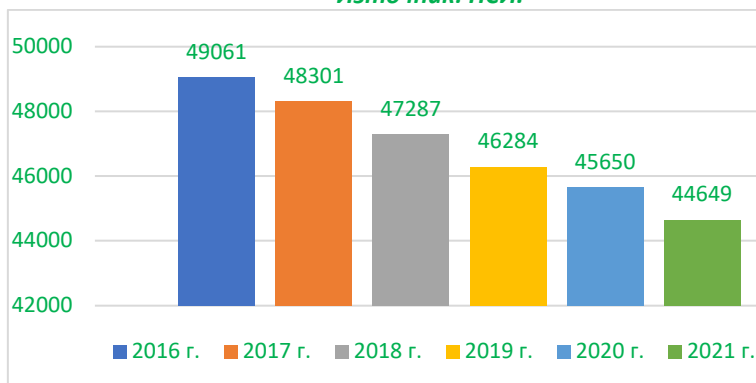
План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Крепост, Радиево, Черногорово и Ябълково; в останалите села има по-малко на брой и предимно застаряващи жители.

Според данните на НСИ през 2021 година жителите на общината са общо 44 649 души, от които 21 500 мъже и 23 149 жени (съответно 48.15% мъже и 51.85% жени). За периода 2016-2021 години населението в общината е намаляло общо с 4 412 души.

Фигура 6. Общ брой население в община Димитровград.

Източник: НСИ.



Фигура 7. Общ брой мъже и жени в община Димитровград.

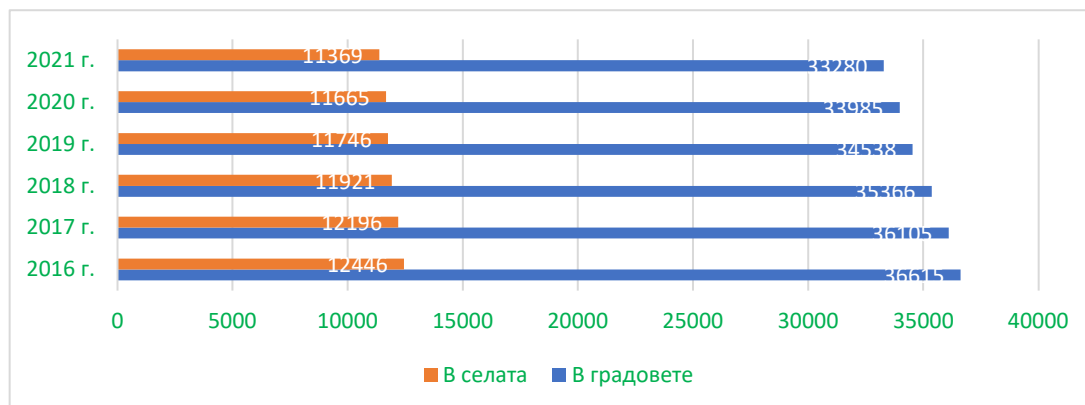
Източник: НСИ.



През същия период (2016-2021 година) мъжете в общината намаляват общо с 2 265, а жените – с 2 147 души, като мъжете в градовете намаляват с 1 699, а жените – с 1 636; в селата мъжете намаляват с 566, а жените – с 511 души.

В последните години в градовете на общината и то предимно в Димитровград живеят приблизително три пъти повече жители, отколкото в селата.

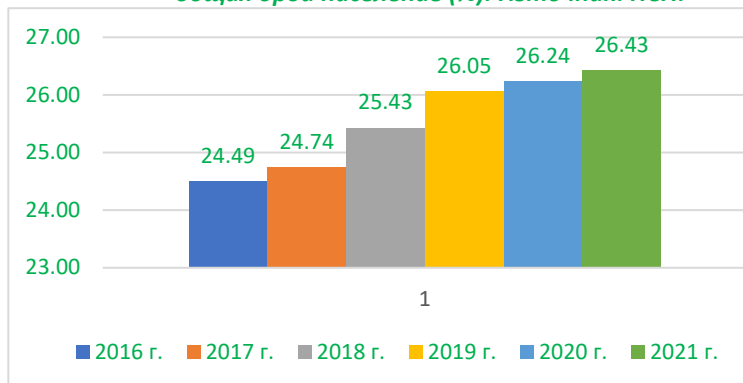
Фигура 8. Население в селата и в града. Източник: НСИ.



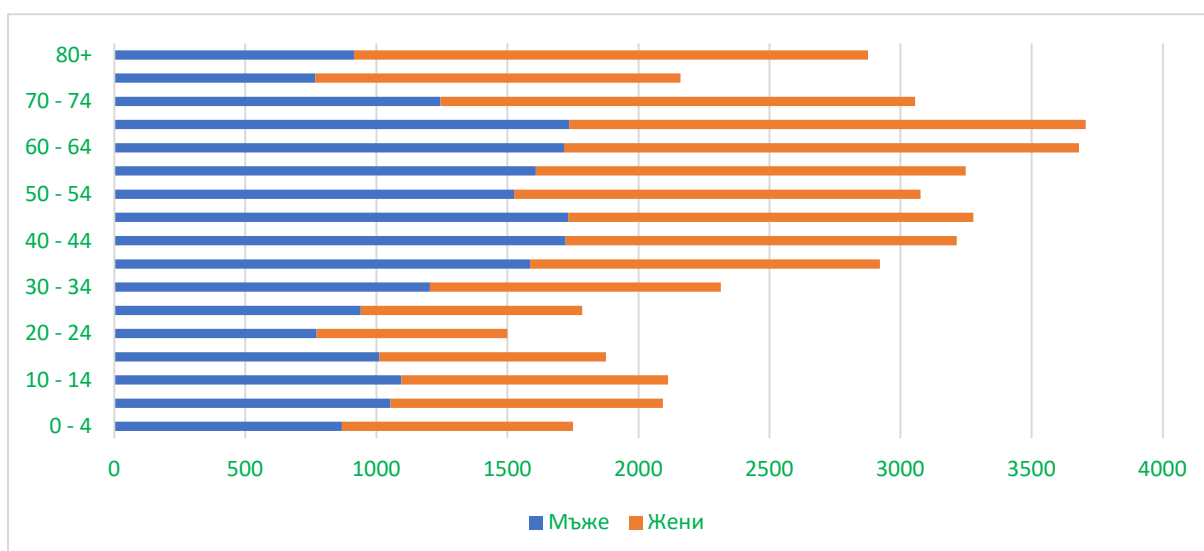
План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

За община Димитровград, както и за цялата страна, е налице демографско остаряване. Процесът на застаряване на населението продължава и се наблюдава постепенно увеличаване на дела на жителите на възраст 65 и повече години от общия брой население.

Фигура 9. Дял на населението на възраст 65+ години от общия брой население (%). Източник: НСИ.



Фигура 10. Брой население по пол и възраст през 2021 година. Източник: НСИ.



Трудоспособните жители в общината на възраст 15-64 години през 2021 наброяват 24 934 души или 55.84% от цялото население. Коефициентът на демографско заместване³ за същата година е 50.96%, което означава, че за всеки 100 души, на които предстои да напуснат работната сила, има най-много 51 човека, на които предстои да се включат в нея.

Таблица 4. Население под, в и над трудоспособна възраст през 2021 г. Източник: НСИ.

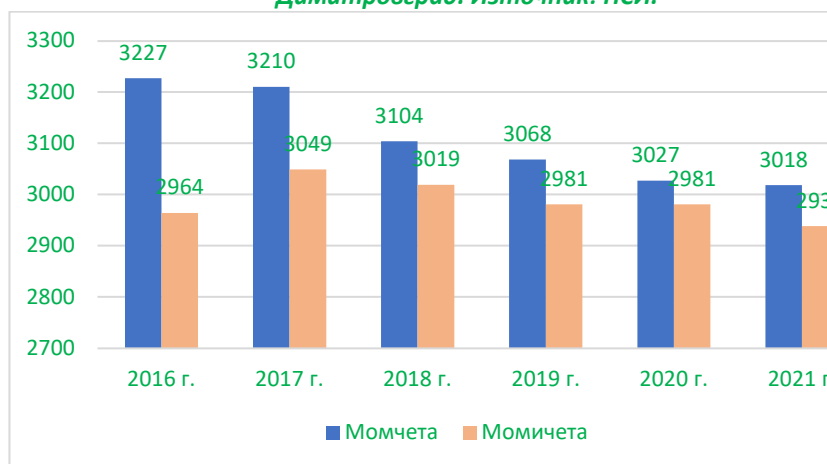
	Общо			В градовете			В селата		
	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени
Община Димитровград	44 649	21 500	23 149	33 280	15 958	17 322	11 369	5 542	5 827

³ Коефициентът на демографско заместване показва съотношението между лицата, които влизат в трудоспособна възраст (на възраст 15-19 години) и лицата, които излизат от нея (60-64 годишна възраст). Изчислява се в проценти.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

	Общо			В градовете			В селата		
	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени
Под трудоспособна възраст	6 342	3 224	3 118	4 824	2 433	2 391	1 518	791	727
В трудоспособна възраст	24 934	13 361	11 573	19 244	10 157	9 087	5 690	3 204	2 486
Над трудоспособна възраст	13 373	4 915	8 458	9 212	3 368	5 844	4 161	1 547	2 614

Фигура 11. Деца от 0 до 14 годишна възраст в община Димитровград. Източник: НСИ.



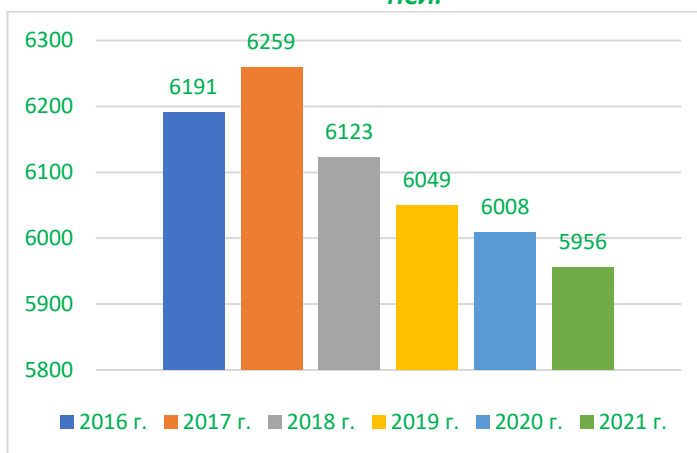
Относителният дял на децата от 0 до 14 годишна възраст през 2021 година в община Димитровград е 13.34%, което е близо до средната стойност за страната (13.2%).

През 2021 година на територията на общината са родени общо 299 деца, от които 166 момчета и 133 момичета.

За периода 2016-2021 години намалява абсолютният брой деца с 235.

Поради намаляване на общия брой население в общината относителният дял на децата спрямо общия брой население се увеличава през същия период, както следва: 2016 – 12.62%, 2017 – 12.96%, 2018 – 12.95%, 2019 – 13.07%, 2020 – 13.16% и 2021 – 13.34%.

Фигура 12. Общ брой деца 0-14 годишна възраст. Източник: НСИ.

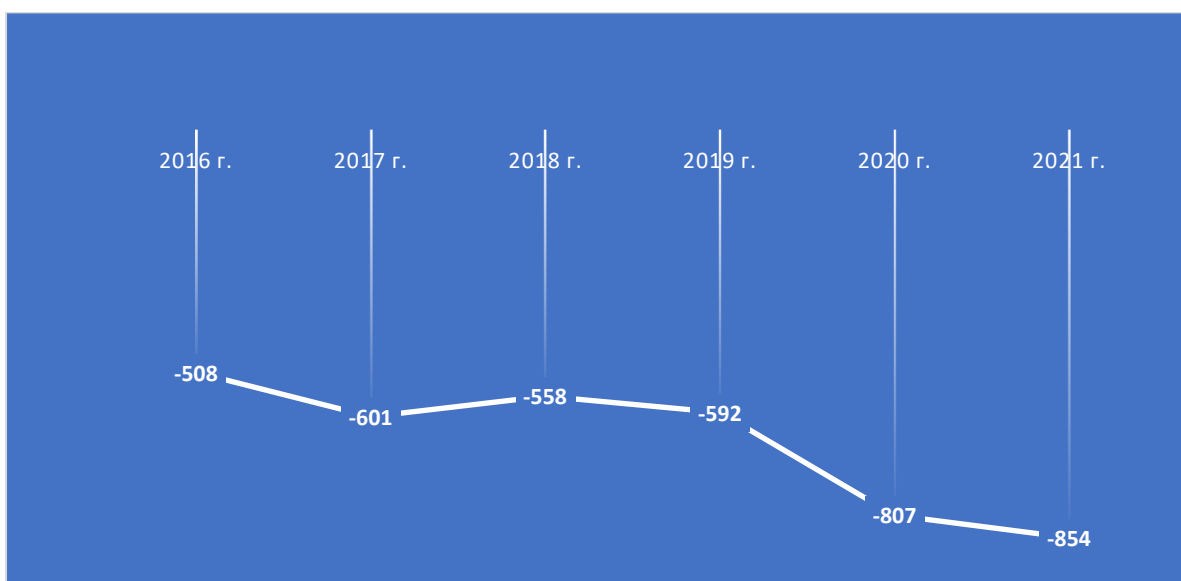


План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

За влошаването на възрастовата структура у нас съществено допринасят мащабните емиграционни процеси предимно сред младите възрастови групи. Емигрирането на цели млади семейства (заедно с децата) и млади хора в детеродна възраст обуславя ускоряването на процеса на остаряване. Поради нарастването на общата смъртност и забавянето на растежа на средната продължителност на живота скоростта на остаряване на населението все още не оказва значителен натиск върху икономиката и социалните системи, но с всяка изминала година рискът се увеличава. Процесът на застаряване на населението е характерен както за селата, така и за града.

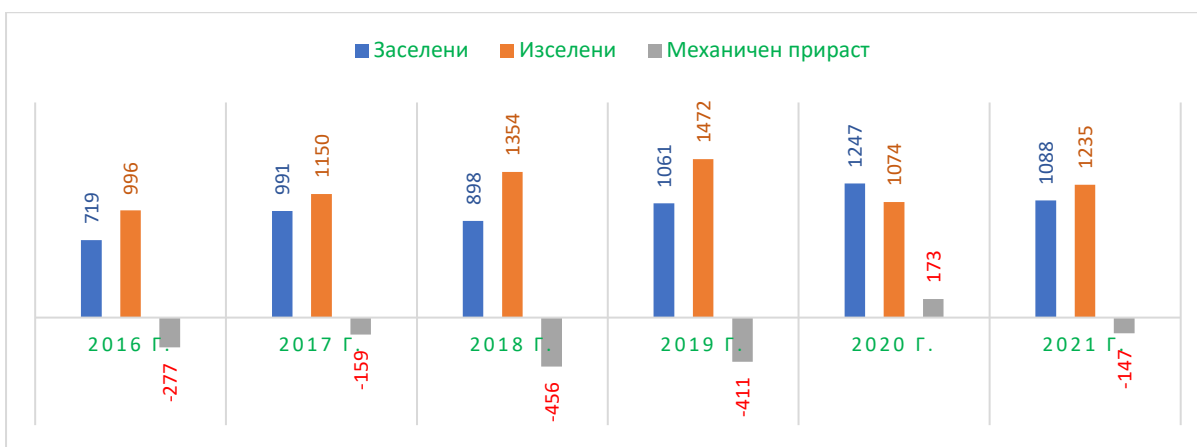
Естественят прираст (разликата между раждаемостта и смъртността) на населението в общината за периода 2016-2021 година е постоянно отрицателен, което е характерно както за областта, така и за цялата страна.

Фигура 13. Естествен прираст на населението в община Димитровград. Източник: НСИ.



Механичният прираст на населението в общината (разликата между заселени и изселени жители) е отрицателен през 5 от 6 години в разглеждания период (2016-2021), с изключение на 2020 година, когато е положителен.

Фигура 14. Механичен прираст на населението в община Димитровград. Източник: НСИ.



План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Вследствие на протичащите демографски процеси в общината се налагат следните изводи:

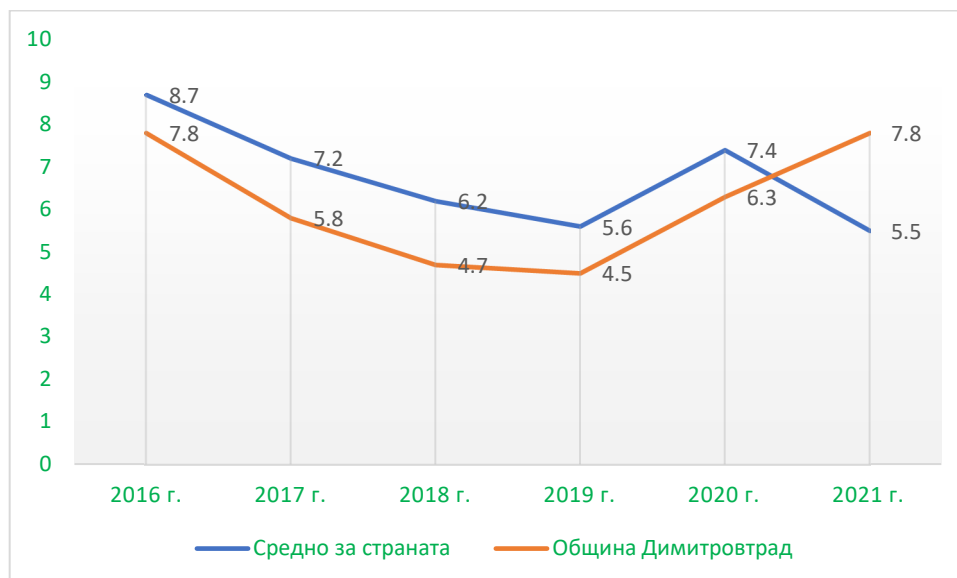
- продължаващо намаляване и застаряване на населението;
- задълбочава се дисбалансът в териториалното разпределение на населението;
- населението в трудоспособна възраст намалява, а това в над трудоспособна възраст се увеличава. Нисък коефициент на демографско заместване;
- намаляване на абсолютния брой на живородените;
- отрицателен естествен и механичен прираст.

Заетост, безработица и доходи на населението

За периода 2016-2021 години по данни на НСИ в община Димитровград са наети по трудово и служебно правоотношение следният брой лица: 2016 – 11 910, 2017 – 12 408, 2018 – 13 039, 2019 – 13 612, 2020 – 12 479 и 2021 – 11 765. През 2021 година най-голямо намаление на наетите се наблюдава в „Хотелиерство и ресторантьорство“.

Съгласно данни от Агенцията по заетостта (АЗ) от 2016 до 2019 година включително плавно намалява коефициентът на безработицата в община Димитровград, като той е значително по-нисък от средния за страната. През 2020 и 2021 години в цялата страна нараства безработицата и причината е пандемията COVID-19. В средата на 2021 година ситуацията започва да се нормализира и много от ограниченията отпадат, но в общината безработицата плавно се увеличава и достига нивата от 2016 година.

Фигура 15. Коефициент на безработица в община Димитровград. Източник: АЗ.



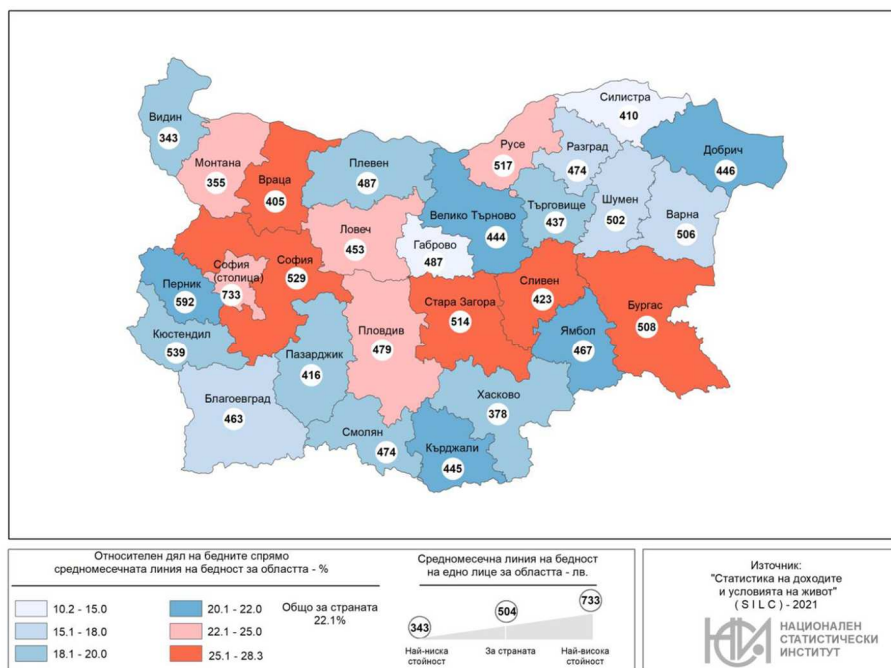
Средната брутна месечна заплата в общината през същия период е по-ниска от тази за страната и разликата се запазва през целия разглеждан период, както следва: 2016 – 716 (за страната – 990), 2017 – 739 (за страната 1 095), 2018 – 849 (за страната 1 171),

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

2019 – 930 (за страната 1 313), 2020 – 1 016 (за страната 1 462), 2021 – 1 183 (за страната 1 612) лева (по данни на НСИ). През 2021 година икономическите дейности с най-високо средномесечно трудово възнаграждение на наетите по трудово и служебно правоотношение са: „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“, „Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива“, „Финансови и застрахователни дейности“. Най-нископлатени са наетите в икономическите дейности „Хотелиерство и ресторантьорство“, „Селско, горско и рибно стопанство“.

През 2021 година линията на бедност за България е 504.33 лева средномесечно на лице от домакинство. При този размер на линията под прага на бедност са били 1.532 млн. лица, или 22.1% от населението на България. Това става ясно от данни на НСИ. В сравнение с 2020 година размерът на линията на бедност нараства с 11.8%, а относителният дял на бедното население намалява с 1.7 процентни пункта. Според изчисленията на НСИ ако в доходите на домакинствата се включат доходите от пенсии, но се изключат останалите социални трансфери (обезщетения, социални и семейни помощи и добавки), равнището на бедност се повишава от 22.1 до 31.5 процента, или с 9.4 процентни пункта. За област Хасково линията на бедност през 2021 година е 378 лева, която е една от най-ниските в страната.

Фигура 16. Линия на бедност по области през 2021 година. Източник: НСИ.



В област Хасково през 2021 година относителният дял на бедност на мъжете е 19.9%, а този на жените – 18.2%.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Състояние на инфраструктурата в общината: транспортна свързаност и достъпност и териториална интегрираност

Община Димитровград има територия, на която се пресичат транспортни артерии с регионално, национално и международно значение. През Димитровград минават два от десетте паневропейски транспортни коридори – IX и X, а в близост до границите на общината преминава и коридор № VIII.

Освен това, Димитровград е една от най-важните разпределителни гари в Южна България. През общината минават: железопътна линия № 1 от Националната железопътна мрежа на България Калотина-София-Пловдив-Свиленград (общо 350 км). През средата на общината от запад на изток железопътна линия 1 минава по протежение 38.8 км.

Железопътна линия № 4 от Националната железопътна мрежа на България Русе-Горна Оряховица-Стара Загора-Меричлери-Димитровград-Подкова (общо 400 км) минава през средата на общината от север на юг по протежение 30.5 км..

Пътна мрежа

Общата дължина на Републиканската пътна мрежа, преминаваща през територията на община Димитровград, е 125.9 км, а именно:

- участък от 26.4 км от АМ „Марица“ (от км 20 до км 46.4);
- участък от 20.3 км от Републикански път I-5 (от км 265.4 до км 285.7);
- участък от 16.8 км от Републикански път I-8 (от км 275.5 до км 292.3);
- началният участък от 21.1 км от Републикански път III-506 (от км 0 до км 21.1);
- участък от 33.5 км от Републикански път III-663 (от км 17.8 до км 51.3);
- началният участък от 7.8 км от Републикански път III-807 (от км 0 до км 7.8)

Европейски транспортен коридор № IX

с трасе: Хелзинки - Санкт Петербург - Псков - Витебск - Киев - Любашевка - Кишинев - Букурещ - Русе - Димитровград – Александруполис и осигурява връзка между държавите от Североизточна Европа през Румъния и България с пристанище Александруполис на Егейско море. Общата дължина на пътя на територията на България в направление Русе - Велико Търново - Габрово - Стара Загора - Димитровград - Кърджали е 455 км, плюс 20 км ново строителство.

Европейски транспортен коридор № X

с трасе: Залцбург - Любляна - Загреб - Белград - Ниш - Скопие - Велес - Солун, с разклонения: Грац - Марибор - Загреб; Будапеща - Нови Сад - Белград; Ниш - София - Димитровград - Истанбул, по IV коридор; Велес - Битоля - Флорина - Виа Игнатиа до Игуменица. Коридорът се движи в посока на Трансевропейската Автомагистрала "Север-Юг" (ТЕМ), следваща традиционния маршрут в югоизточна Европа и Балканите.

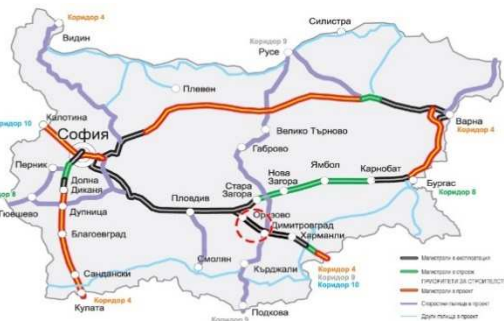
Европейски транспортен коридор № VIII, минаващ край територията на община Димитровград

с трасе: Дурас - Тирана - Кафтан/Кафасан - Скопие - Деве Баир - Гюешево - София - Пловдив - Бургас - (Варна) е връзката между Адриатическо море и страните от

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

черноморския регион, Русия и страните от Централна Азия и пресича Албания, Македония и България. Общата дължина на коридора на българска територия е 639 км (КПП "Гюешево" - Перник - София - Бургас - Варна).

Магистрала „Марица“



Снимка 4. Магистрала „Марица“.

Автоматистрала (АМ) „Марица“ свързва АМ „Тракия“ с Република Турция при ГКПП Капитан Андреево и дублира републикански път I-8. По нея преминават европейски пътища E80 и E85. Част е от Паневропейски транспортен коридор № 4.

Пътища от Републиканската пътна мрежа

Републикански път I-8 е с направление запад-изток с трасе: Калотина-София-Пловдив-Свиленград-ГКПП Капитан Андреево. По цялото си протежение пътят съвпада с Европейски път E80, а в участъка от Хасково до ГКПП Капитан Андреево – и с Европейски път E85. На територията на община Димитровград минава през селата Върбица и Горски извор.

Републикански път I-5 е с направление север-юг с трасе: Русе-Велико Търново-Стара Загора-Димитровград-Хасково-Кърджали-ГКПП Маказа. На територията на община Димитровград минава през село Радицево и град Димитровград.

Третокласният Републикански път III-663 свързва териториите на областите Стара Загора и Хасково и е с дължина 56 км. На територията на община Димитровград минава през градовете Меричлери и Димитровград, пресича Републикански път I-5 и продължава през селата Брод, Златополе и Райново.

Третокласният Републикански път III-807 преминава през територията на областите Стара Загора и Хасково. Той се отклонява от Републикански път I-8 в центъра на село Върбица, община Димитровград, преминава през село Скобелево, пресича река Марица и навлиза в област Стара Загора.

Третокласният Републикански път III-506 преминава през териториите на областите Хасково и Кърджали. Той се отклонява от Републикански път I-5 южно от град Димитровград, преминава през селата Добрич и Горски извор, пресича Републикански път I-8 и преминава през село Светлина, след което напуска територията на община Димитровград.

Общинска пътна мрежа

Общинската пътна мрежа е с дължина 108.7 км и голяма част от нея се нуждае от основен ремонт, тъй като е с изтекъл експлоатационен срок. Установена е липсата на голям брой пътни знаци или съществуващите са компрометирани, маркировката на

по-голямата част от пътищата липсва или не отговаря на изискванията. Липсват планове за организация на движението както в града, така и за останалите населени места.

Делът на общинските пътища със сериозни деформации е 38%, настилките са в незадоволително състояние, основните видове деформации са единични или мрежовидни пукнатини и слягания.

Липсващата сигнализация и маркировка възлиза на около 83%.

Общото състояние на банкетите е незадоволително и не са достатъчно широки. Липсващите банкети са 15%.

Състоянието на ограничителните системи също е незадоволително, като 9% от тях напълно липсват, а основните несъответствия са: разрушаване от корозия, деформации, липсващо начало и/или край.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Таблица 5. Състояние на общинската пътна мрежа. Източник: община Димитровград.

Наименование	Дължина (км)	Състояние				
		Отлично (км)	Добро (км)	Задоволително (км)	Незадоволително (км)	Лошо (км)
HUV1001 Радиево-Голямо Асеново-Малко Асеново	6.300	0.80	1.20	2.00	2.30	0.00
HKV1002 от път I-5 Димитровград-Черногорово-Воден-граница общ.	10.000	2.30	4.90	2.80	0.00	0.00
HKV1003 Димитровград-Хасково-Крепост до път I-5	1.600	0.00	1.60	0.00	0.00	0.00
HKV1005 от път I-5-Крум-Ябълково	10.000	2.80	3.50	3.00	0.70	0.00
HKV1006 от път I-5-Радицево-Бряст	3.500	0.00	1.60	0.30	0.60	1.00
HKV1007 III-506-Горски Извор-Добрич-Крум-жп гара Крум	4.600	0.00	2.00	0.80	1.00	0.55
HKV1008 III-506--Каснаково-граница общ.	2.800	0.00	2.80	0.00	0.00	0.00
HKV1009 Горски извор-Ябълково-жп гара Ябълково	7.500	0.50	1.40	1.50	2.90	1.20
HKV1010 от път III-663, Брод-Симеоновград-Златополе-Долно Белево	4.300	0.53	1.10	0.00	0.00	2.67
HKV1011 от път III-663, кв. Мариино-Бряст-Здравец-Странско	15.000	2.40	0.40	2.10	3.50	6.60
HKV1015 от път I-8-Върбица-Горски извор/-Върбица-Бодрово-граница общ. Езерово	4.600	0.20	0.50	0.80	1.60	1.50
HKV1016 от път III-807-Скобелево-жп гара Скобелево	0.400	0.00	0.00	0.00	0.00	0.40
HKV1016 от път III-806-Гарваново -граница общ.-Горски извор до път I-8	4.600	0.00	0.00	0.00	0.5.	4.10
HKV1256 /III-806,Хасково-Минерални бани/-Гарваново-Граница общ. (Хасково - Димитровград)-Горски извор-/I-8/	4.600					
HKV2004 граница-аерогара Хасково	1.300	0.00	0.20	0.00	0.00	1.10
HKV2012 от път HKV2013 - Мерицлери - Длъгнево- до път HKV1011	8.200					
HKV2013- III-663 -Мерицлери – граница Михайлово – граница Димитриево)	8.000	0.40	0.50	1.50	1.50	4.30
HKV2014 Великан-път III-663-Зетово-п.к. Мерицлери	2.300	0.00	0.50	0.00	0.60	1.20
PDV1210 /III-667/ Първомай – Скобелево - Сталево – Ябълково – граница Караджалово	9.100	0.00	2.70	2.30	0.60	3.50
SZR1225 граница Димитриево - Странско-граница-Бял Извор-път I-5	4.600	0.62	0.50	0.00	3.20	0.28

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Съществуват и местни пътища с обща дължина 8 км.

276 пътни знаци от общинската пътна мрежа не отговарят на изискванията на Наредба 18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци и следва да бъдат подменени, а 75 пътни знака липсват. Пътната маркировка на всички пътища с дължина 96 км не отговаря на изискванията на Наредба 2 за сигнализация на пътищата с пътна маркировка.

Общинска улична мрежа

Уличната мрежа на територията на общината е 402.6 км.

Уличната мрежа в град Димитровград е съставена предимно от главни улици от IV клас, които имат ширина от 6, 7 и 9 метра. Основната част от уличната мрежа е с асфалтова настилка и малка част - паваж.



Снимка 5. Главна улица в град Димитровград.

Улиците от главната улична мрежа са асфалтирани и са в добро експлоатационно състояние. По-голямата част от булевардите са ремонтирани в последните години, има одобрени проекти и съгласувани планове за организация на движението. Подменени са пътните знаци и е положена нова пътна маркировка.

По-особено внимание заслужава второстепенната улична мрежа, която включва V клас – събирателни улици и VI клас - обслужващи улици. Като цяло тя е в добро състояние, но определени участъци имат нужда от по-сериозен ремонт с цел постигане на дълготрайност, тъй като основните проблеми са провадания вследствие аварии в подземната инфраструктура.

235 знаци по уличната мрежа не отговарят на изискванията на Наредба 18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци. Има пешеходни пътеки за освежаване. Сигнализацията с пътна маркировка с дължина 21 000 метра не отговаря на изискванията на Наредба 2 за сигнализация на пътищата с пътна маркировка

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Таблица 6. Състояние на общинската улична мрежа. Източник: община Димитровград.

Наименование	Дължина (м)	Състояние				
		Отлично (м)	Добро (м)	Задоволително (м)	Незадоволително (м)	Лошо (м)
Главни улици						
бул. „Трети март“	765	765	0	0	0	0
бул. „Христо Ботев“	1 642	240	950	452	0	0
бул. „Димитър Благоев“	2 560	1 020	680	860	0	0
бул. „Стефан Стамболов“	1 950	1 020 ⁴	95	550	0	0
бул. „Г.С.Раковски“	3 195	625	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Панорамен път“ и ул. „Хасковска“	н.д.	3 446	8 862	н.д.	н.д.	н.д.
бул. %Съединение“ и ул. „Възраждане“	н.д.	15 316	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Второстепенна улична мрежа						
ул. „Захари Зограф“	1 758	100	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Емилиян Станев“	1 120	270	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Патриарх Евтимий“	750	165	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Хр. Г. Данов“	350	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Химик“	220	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Неофит Бозвели“	310	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Ромен Ролан“	745	705	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
ул. „Гоце Делчев“	850	-	750	100	-	-

⁴ 330 м реконструкция са обект на текущо изпълнение.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Наименование	Дължина (м)	Състояние				
		Отлично (м)	Добро (м)	Задоволително (м)	Незадоволително (м)	Лошо (м)
ул. „Йорданка Николова“	210	210	-	-	-	-
ул. „Иван Богоров“	440	-	200	110	130	-
ул. „Втори септември“	590	-	500	90	-	-
ул. „Александър Стамболийски“	240	-	240	-	-	-
ул. „Васил Левски“	660	-	520	140	-	-
ул. „Хан Аспарух“	680	-	480	130	70	-
ул. „Петър Парапанов“	320	320	-	-	-	-
ул. „Петър Берон“	530	-	440	90	-	-
ул. „Гео Милев“	480	-	360	120	-	-
ул. „Шандор Петьофи“	380	-	260	100	20	-
ул. „Сливница“	411	-	350	61	-	-
ул. „Първи май“	750	-	160	-	590	-
ул. „Хаджи Димитър“	290	-	-	50	240	-
ул. „Панайот Хитов“	290	-	-	-	290	-
ул. „Панайот Волов“	300	-	-	70	230	-
ул. „Милин камък“	311	-	-	30	241	40
ул. „Козлодуй“	300	-	-	-	300	-
ул. „Оборище“	200	-	-	120	50	30
ул. „Веслец“	120	-	-	30	70	20
ул. „Тодор Каблешков“	190	-	-	190	-	-

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Наименование	Дължина (м)	Състояние				
		Отлично (м)	Добро (м)	Задоволително (м)	Незадоволително (м)	Лошо (м)
ул. „Бузлуджа“	840	-	20	250	360	210
ул. „Шейново“	200	-	200	-	-	-
ул. „Шипка“	220	-	220	-	-	-
ул. „Любен Каравелов“	530	-	530	-	-	-
ул. „Добри Чинтулов“	240	-	220	20	-	-
ул. „Васил Друмев“320	320	-	40	220	60	-
ул. „Н. Й. Вапцаров“	420	-	100	270	50	-
ул. „Илинден“	650	-	170	420	60	-
ул. „Георги Бенковски“	220	-	80	40	100	-
ул. „Марица“ кв. Марийно	910	-	300	400	110	100
ул. „Бригадирска“ кв. Марийно	1 120	-	100	350	420	250
ул. „Септемврийци“ кв. Черноконево	1 400	-	550	350	300	200
ул. „Хеброс“ кв. Черноконево	1 020	-	250	370	200	200
ул. „Райко Даскалов“ кв. Черноконево	1 500	750	600	-	150	-

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Настилките на улиците са в задоволително състояние, като основните видове деформации са мрежовидни пукнатини и слягания. Сериозни деформации имат 16% от уличната мрежа.

88% от улиците са с липсваща сигнализация и маркировка. Банкетите не са достатъчно широки, а 32% от тях изобщо липсват. Ограничителните системи са засегнати от корозия, а и липсват начало и/или край.

Пешеходни зони и пешеходни пътеки

Общият брой пешеходни пътеки е 117, от които 82 са сигнализирани с пътни знаци и маркировка, 5 са осветени, а 11 са в райони на кръстовища, регулирани със светофарни уредби.

Зони за паркиране

- зона за паркиране пред автогара Димитровград с 30 места;
- 2 зони за паркиране пред жп гари;

“Синя зона” е определена в следните граници:

- север – бул. “Г. С. Раковски”;
- юг – бул. “Д. Благоев”;
- запад – ул. “Ромен Ролан”, ул. “Казинбарцика”, ул. “Цар Борис I”;
- изток – ул. “Иван Вазов”, ул. “Гр. Кирков”.

Краткотрайно паркиране „Синя зона”:

- Северна пътна лента по бул. „Г. С. Раковски” от кръстовището с ул. „Капитан Петко Войвода” до кръстовището с бул. „Стефан Стамболов”;
- Източната пътна лента на ул. “Ромен Ролан” от кръстовището с бул. “Д. Благоев” до магазин “Билла”;
- Западната пътна лента на ул. “Цар Борис I” от кръстовището с бул. “Г. С. Раковски” до кръстовището с ул. “Казинбарцика”;
- Южната пътна лента на бул. “Д. Благоев” от кръгово кръстовище пред нова Автогара до бензиностанция „Еко”;
- Двете страни на пътно платно на ул. “Иван Вазов” от кръстовището с бул. “Д. Благоев” до кръстовището с бул. “Г. С. Раковски”;
- Южната пътна лента по бул. “Г. С. Раковски” от бл. № 6 на ул. “Христо Смирненски” до кръстовището с ул. “Цар Борис I”.
- Северната пътна лента на бул. “Д. Благоев” от кръгово кръстовище пред нова Автогара до кръгово кръстовището пред спортна зала „Младост”;
- Двете страни на пътното платно на сервизната улица зад сградите на Централна поща, Драматичен театър „Апостол Карамитев” и хотел „Москва”;
- Южната пътна лента по бул. “Г. С. Раковски” от кръстовището с ул. “Цар Борис I” до кръстовището с ул. „Св. Св. Кирил и Методий” – общо 26 паркоместа, от които 11 пред сградата на бивш търговски комплекс „Детски свят” и 15 пред сградата на бивш “Търговски дом”, от които 2 за инвалиди;
- Северната пътна лента по бул. “Д. Благоев”, пред блок № 9, от хотел “Москва” до пешеходна пътека пред нова Автогара - общо 30 паркоместа, от които 2 за инвалиди;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- Южната пътна лента по бул. "Д. Благоев", от кръговото кръстовище до нова Автогара до кръстовището с ул. „Ромен Ролан” - общо 24 паркоместа, от които 3 за инвалиди;
- В началото на ул. „Ромен Ролан”, при кръстовището с бул. „Д. Благоев” - общо 10 паркоместа;
- Паркинг, намиращ се от южната страна на сервизната улица зад сградата на Централна поща между улиците „Елин Пелин” и „Отец Паисий” - общо 11 паркоместа, от които 1 за инвалиди;
- Паркинг, намиращ се зад сградата на Драматичен театър „Апостол Карамитев” и хотел „Москва” - общо 30 паркоместа, от които 2 за инвалиди;
- Паркинг, намиращ се на Зеленчуков пазар на ул. „Елин Пелин” - общо 42 паркоместа, от които 2 места за паркиране на пътни превозни средства, обслужващи хора с увреждания.

В район “Неделен пазар” са определени следните места за кратковременно платено паркиране:

- Южната пътна лента на бул. “Д. Благоев”, срещу блокове № 1 и 3 (от кръгово пред спортна зала „Младост” до пресечката с ул. „Ромен Ролан”);
- Паркинг, намиращ се източно от спортна зала „Младост”;
- Паркинг, намиращ се западно от сградата на старата автогара;
- Паркинг на бул. „Стефан Стамболов” 2 (УПИ V кв.187 – имот с идентификатор 21052.1015.274 по КК на Димитровград);
- Паркинг, намиращ се източно от магазин “Прима” на бул. “Стефан Стамболов”;
- Паркинг в района на бивш Бригадирски лагер;
- Паркинг на ул. „Емилиян Станев”, имот с идентификатор 21052.1016.23 по КК на Димитровград;
- Паркинг на ул.„Ивайло” - имот с идентификатор 21052.1015.2308 по КК на Димитровград.

В район “Неделен автопазар” са определени следните места за кратковременно платено паркиране:

- По западната пътна лента на бул. “Ст. Стамболов” от кръстовището с ул. “Захари Зограф” до моста на река Марица;
- По северният тротоар на ул. “Захари Зограф” от бул. “Ст. Стамболов” до ул. “Вилхелм Пик”;
- Площадката пред северния вход на бивш “Минен Техникум” с вход от ул. “Захари Зограф”.

Велосипедни алеи

На територията на общината има изградена една велоалея с дължина 0.728 км.



Кръстовища

Общият брой на кръстовищата е 1 134, от които 185 са сигнализирани с пътни знаци, а 3 се регулират със светофарни уредби. 150 от кръстовищата се нуждаят от промяна на организацията на движение.

Подлези и надлези

Изградени са 5 надлеза, които са в добро състояние, обезопасени с оградни съоръжения.

Места за пресичане около учебни заведения и детски градини

Общият брой учебни заведения на територията на община Димитровград е 31, от които 24 са със сигнализирани места за пресичане, а освен това има и 19 с пешеходни ограждения.

За 12 учебни заведения (училища и детски градини) е въведен режим на забранено паркиране.

За организиране на пътното движение около учебните заведения и за предотвратяване на пътни инциденти с деца периодично се обновява пътната маркировка и сигнализация, както и предпазните ограждения пред входовете на учебните заведения, осигуряват се дежурства от училищата и пътна полиция в пиковите часове.

Обществен транспорт

Въздушен транспорт

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Въздушен транспорт няма. Най-близкото летище до град Димитровград за граждански полети е летище Пловдив (Крумово, община Родопи) на разстояние 92 км.

Железопътна мрежа

Железопътна линия 1 от Националната железопътна мрежа на България Калотина-Свиленград минава на територията на община Димитровград през селата Скобелево, Сталево, Ябълково, Крум, след това Димитровград, спирка „Строител“, Димитровград юг.

Железопътна линия 4 от Националната железопътна мрежа на България Русе – Подкова минава на територията на община Димитровград през град Меричлери, село Бряст, Димитровград-север, село Крепост.

На територията на община Димитровград има 4 жп гари:

- жп гара Димитровград;
- жп гара Димитровград – север;
- жп гара Ябълково;
- жп гара Меричлери,

както и функциониращи 10 жп спирки.



Снимка 6. Железопътна гара Димитровград.

След модернизацията жп гара Димитровград отговаря на всички европейски изисквания за енергийна ефективност, техническа безопасност и достъпна среда.

Железопътната гара в село Ябълково е новоизградена, в Скобелево е възстановен автентичния вид на сградата (построена през 1873 година от Барон Хирш).



Снимка 7. Новоизградената гара в село Ябълково.

Обществен автобусен транспорт

От 2012 година в град Димитровград функционира нова съвременно изградена автогара, която е своеобразен център за транспортните фирми, опериращи на територията на общината. Автогарата има 5 сектора и е ключов транспортен терминал, който обслужва линии от общинската, областна и републиканска транспортни схеми. Поддържа се и една международна линия за Атина.



Снимка 8. Автогара Димитровград.

На територията на община Димитровград функционира обществен транспорт. Изпълняваните маршрутни разписания по утвърдената общинска транспортна схема са 51, от които 6 по трите градски линии; 45 по дванадесетте междуселищни линии, свързващи общинския център с населените места от общината. Общият брой на възложените на външни превозвачи и изпълнявани маршрутни разписания по общинската, областната и републиканската пътна мрежа е 78.

Общинският център – град Димитровград, има връзка с всички населени места, намиращи се на територията на общината, като за 2021 година са превозени общо 622 000 пътници.

Транспортните средства, обслужващи обществения автобусен пътнически транспорт са 29, като автопаркът е със средна възраст над 10 години.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Учениците от училищното и предучилищно образование се превозват с 9 броя училищни автобуси, които са в добро техническо състояние и са на средна възраст 10 години.

Маршрутните разписания по утвърдената областна транспортна схема, по които община Димитровград е възложител, са 19, от които: 12 по линия Димитровград - Хасково; 3 по линия Крепост-Хасково; 4 по линия Димитровград-Хасковски минерални бани.

Маршрутните разписания по утвърдената републиканска транспортна схема, по които община Димитровград е възложител, са 7 по линии Димитровград-Стара Загора; Димитровград-Чирпан; Димитровград-София.

Фирмите-превозвачи са: „Юнион Ивкони“ ООД, „Цанка Тенчева“ ЕТ и „Пламен Петков – Бултранс“ ЕТ.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Автобусна линия	Брой курсове	Дължина (км)	Забележка	Общ годишен пробег (км)
София-Димитровград	3	245	Ежедневни – в 15:45 и 05:45, в делнични дни - в 09:00 часа	204 330
Димитровград-Меричлери	4	32.8	Ежедневни - в 06:40, 09:40, 13:00 (с дължина 41.6 км) и 17:30 часа, в учебни дни има още 2 допълнителни курса в 12:20 и 18:45 часа.	62 020
Хасково-Крепост	3	9.3	Ежедневни	10 183.5
Димитровград-Хасково	5	16	Ежедневни	29 200
Димитровград-Чирпан	2	43	Ежедневни	31 390
Димитровград-Стара Загора	2	55	Ежедневни	40 150
Димитровград-Воден	10	18	В делнични дни - в 06:30, 07:30, 11:20, 14:00, 16:30 и 17:30 часа, в празнични дни - в 07:00, 09:30, 13:30 и 17:15 часа	35 208
Димитровград-Бодрово	5	64.6	Ежедневни - в 12:30 и 17:20 часа, в делнични дни - в 07:00 часа, в празнични дни – в 07:30 и 17:00 часа	78 295.2
Димитровград-Райново	5	41.6	Ежедневни - в 12:20 и в 14:30 часа, в делнични дни – в 06:30 и в 17:30 часа, в празнични дни – в 17:00 часа	55 868.8
Димитровград-Долно Белево	1	41.6	Ежедневни - в 08:10 часа	15 184
Димитровград-Горски извор	3		В делнични дни – в 06:10 (с дължина 19.5 км) и 14:10 часа (с дължина 44 км), ежедневен – в 10:50 часа (с дължина 44 км)	31 808
Димитровград-Малко Асеново	4	14.1	Ежедневни – в 13:10 и 17:30 часа, в делнични дни – в 06:30 часа, в празнични дни – в 08:10 часа	15 439.5
Димитровград-Скобелево	2	55	В делнични дни – в 07:30 часа, ежедневно – в 12:00 часа	33 715
Димитровград-Странско	3	39	Ежедневно – в 13:30 и 17:30 часа, в делнични дни – в 06:30 часа	38 142
Димитровград-Светлина	3	52	В делнични дни – в 08:25 и в 16:10 часа, в празнични дни – в 14:10 часа	31 876

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Общият годишен пробег на обществения транспорт е 712 810 км.

Таксиметров превоз се осъществява от около 62 автомобила.

Община Димитровград (единствената българска община), заедно с градове като Будапеща, Прага, Виена и Дубровник участва в международния проект „CHESTNUT- Изработване на обстойни стратегически планове за устойчив градски транспорт“. Проектът е изпълнен в периода месец декември 2016 - месец май 2019 година. В резултат от изпълнението му са закупени 20 електрически велосипеди, разположени в пунктове в 2 зони на града. До месец май 2019 година използването на велосипедите е абсолютно безплатно за населението и гостите на града, а след това с решение на Общинския съвет е въведена символична цена от 2 лв./час. Велосипедите имат три вида режими – конвенционалното каране с човешка тяга, каране изцяло на електромотор и комбинирано. Батерията е стандартна и осигурява каране средно време 120 км. независима работа на мотора.

От години община Димитровград развива проекти, свързани с използването на зелена енергия. Служители на администрацията използват електрически триколки, за да изпълняват задълженията си. За целта в два от кварталите на града са монтирани и две станции за зареждане на електрически батерии.

Материалната база, с която разполагат лицензираните транспортни фирми, които обслужват отделните линии и транспортни схеми в голямата си част не отговаря на съвременните изисквания за енергийна ефективност и опазване на околната среда.

Начин на придвижване на жителите на общината

Няма данни за начина на придвижване на жителите на общината, но се очертават следните факти:

- велосипедна инфраструктура на територията на община Димитровград няма;
- увеличава се както броят на личните МПС на глава от населението, така и броят на лекотоварни и товарни автомобили, влекачи, строителни машини, мотоциклети и мотопеди;
- предпочитаният начин за придвижване на населението е с лични МПС.

Изпълнени проекти и в процес на изпълнение

- Изграждане на елипсовидно кръгово кръстовище на бул. „Трети март“, ремонт над жп линия;
- Изграждане на кръгово кръстовище и рехабилитация на бул. „Димитър Благоев“;
- Рехабилитация на бул. „Стефан Стамболов“, укрепване и възстановяване на пътен мост на река Марица, реконструкция на булеварда;
- Рехабилитация на бул. „Г. С. Раковски“;
- Рехабилитация на път I-5, минаващ през Димитровград, превантивен ремонт на негов участък Стара Загора – Димитровград и прилежащите му съоръжения;
- Ремонт на път III-663;
- Ремонт на ул. „Захари Зограф“ и паркинги пред блок 17, 18, 19, 20, 24 и 25 и пред парк „Марица“;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- „Инженеринг – проектиране, изпълнение на СМР и авторски надзор на обект: „Рехабилитация на улици на територията на гр. Димитровград“, подобект: ул. „Емилиян Станев“ от о.т.134 до о.т.404 и ул. „Софроний Врачански“ №3“;
- „Инженеринг – проектиране, изпълнение на СМР и авторски надзор на обект: „Рехабилитация на улици на територията на гр. Димитровград“, подобект: „ул. Христо Г. Данов от о.т. 361 до кръстовище с ул. Патриарх Евтимий“;
- „Инженеринг – проектиране, изпълнение на СМР и авторски надзор на обект: „Рехабилитация на улици на територията на гр. Димитровград“, подобект: „Улици и паркинги пред бл. 13 и 15 на ул. „Емилиян Станев“ и на ул. „Химик““;
- „Инженеринг – проектиране, изпълнение на СМР и авторски надзор на обект: „Рехабилитация на улици на територията на гр. Димитровград“, подобект: „Улици и паркинги пред бл.17 и 19 на ул. „Емилиян Станев“ и на ул. „Неофит Бозвели“ 2 и 4“;
- „Изграждане на техническа инфраструктура на бившата консервена фабрика, гр. Димитровград, етап I; „Изграждане на техническа инфраструктура (водопровод, асфалтиране) на улица „Ромен Ролан“ от о.т.1219 до о.т.1807 по КК на Димитровград; „Изграждане на техническа инфраструктура на бившата консервена фабрика, гр. Димитровград, етап II“;
- Ремонт на участък от ул. „Гоци Делчев“;
- Ремонт на участък от ул. „Йорданка Николова“;
- Реконструкция на ул. „Петър Парапанов“ от о.т. 1230-1462-1461; Реконструкция на второстепенна улица от о.т. 1186 до о.т. 1461 и обособяване на паркинг от улицата при о.т. 1186-1184;
- Рехабилитация на ул. „Септемврийци“ от о.т. 41 до о.т. 66; Рехабилитация на ул. „Септемврийци“ от о.т. 39 до о.т. 41 и от о.т. 66 до 1071;
- Основен ремонт на ул. „Райко Даскалов“ – 600м; Основен ремонт на ул. „Райко Даскалов“ от църквата – 750м, кв. Черноконево;

Общата дължина на ремонтираните участъци от общинската пътна мрежа е 37.38 км. За периода 2014-2021 година са направени ремонти на участъци от пътищата от общинската пътна мрежа, както следва:

• НКВ1001 – 2.50 км;	• НКВ1009 – 0.90 км;
• НКВ1002 – 5.70 км;	• НКВ1010 – 1.63 км;
• НКВ1003 – 1.60 км;	• НКВ1011 – 6.30 км;
• НКВ1005 – 6.60 км;	• НКВ1015 – 3.10 км
• НКВ1006 – 0.80 км;	• НКВ2004 – 0.20 км;
• НКВ1007 – 1.75 км;	• НКВ1013 – 1.90 км
• НКВ1008 – 2.80 км;	• НКВ1210 – 1.60 км

Изводи

При направения анализ на текущото състояние на републиканската пътна мрежа, минаваща през територията на общината, общинската пътна мрежа, улиците, обществения транспорт се налагат следните изводи:

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- Текущото състояние на пътищата от Републиканската пътна мрежа не е задача на общината, но има огромно значение за транспортната свързаност и достъпност и териториална интегрираност;
- 80% от общинската пътна мрежа се нуждае от рехабилитация и основен ремонт, което застрашава безопасността и сигурността;
- Общинската улична мрежа се нуждае от ремонт и рехабилитация;
- Необходимо е изграждането на велосипедна мрежа с велосипедни алеи в града, които да осигуряват високо ниво на безопасност на придвижването, а освен това е необходимо изграждането на велосипедни паркинги пред училища, здравни и културни заведения (читалища, театър, галерии, музеи) и др.
- Свързаността на селищата от общината с административния ѝ център се осъществява с автобуси и редовни пътнически линии на БДЖ;
- От Димитровград има автобусна и железопътна връзка с други общини, общински центрове и области;
- Обновени са железопътни и автогари;
- Жп транспортът не се използва ефективно;
- Отсъстват интермодални връзки между възможните видове транспорт и атрактивни предложения от страна на местната власт, които да насърчат комбинирането на личен и обществен транспорт, например системата Park&Ride;
- Непрекъснато нараства средната мощност на леките и товарните автомобили;
- Увеличава се относителния дял на автомобилния транспорт пред останалите видове транспорт;
- Отчита се висок относителен дял на автомобилите “втора употреба” с не функциониращи катализаторни устройства;
- Средната възраст на МПС в експлоатация е висока;
- Съществува специализиран превоз на лица в социална изолация или с необходимост от специални здравни грижи.

Околна среда

В рамките на проект „Разработване на програма за качество на атмосферния въздух на община Димитровград“, процедура BG16M1OP002-5.002: Разработване/ актуализация на общинските програми за качество на атмосферния въздух“ по Оперативна програма „Околна среда 2014-2020“ е проведено регионално представително проучване на населението на град Димитровград.

Един от въпросите изследва общественото мнение за основните проблеми, свързани с: качеството на атмосферния въздух; наличието на достатъчно зелени площи; събирането, извозването и третирането на отпадъците; качеството на питейната вода; режима на водоснабдяването.

От анкетираното население само 17.3% са отговорили, че няма проблем с качеството на атмосферния въздух, а 76% от анкетираното население смята, че зелените площи на територията на общината са достатъчно на брой и по площ.

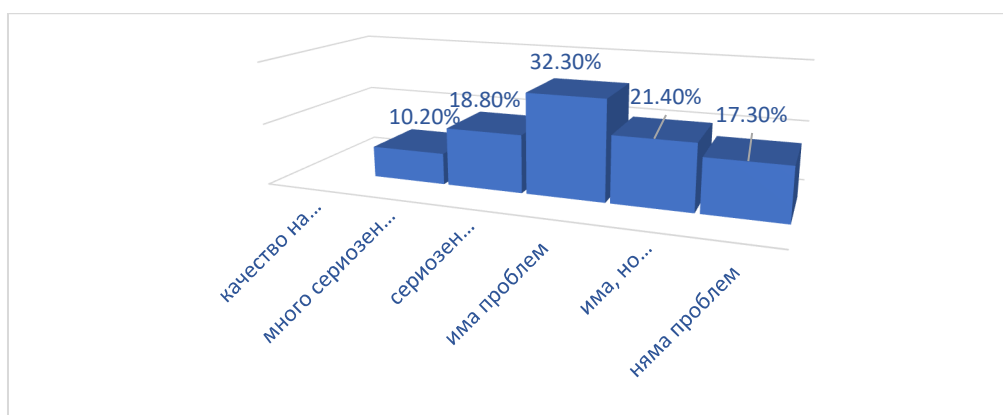
План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

57.2% са на мнение, че няма проблем с отпадъците, 89.8% - няма проблем с режима на водоснабдяване.

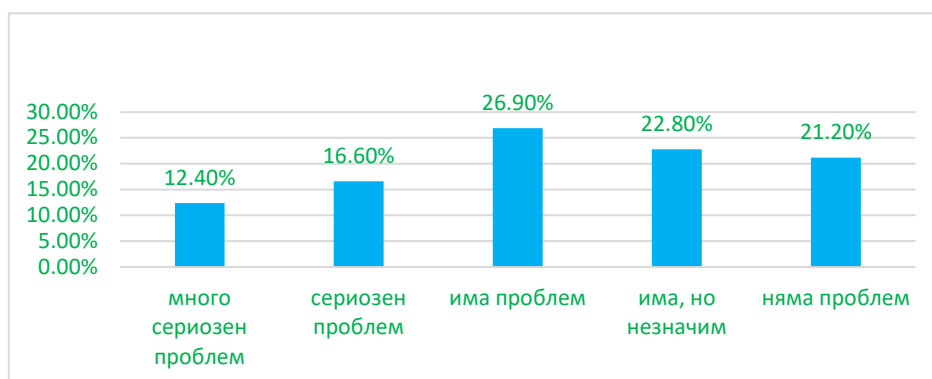
78.8% от анкетираните смятат, че има проблем с качеството на питейната вода.

По-малко от половината от анкетираните – 46.2% са на мнение, че няма проблем с чистотата на града.

Фигура 17. *Отговори на анкетираните за качеството на атмосферния въздух.*



Фигура 18. *Отговори на анкетираните за качеството на питейната вода.*



Под 5% от анкетираните жители смятат, че в града има и други проблеми освен горепосочените, а именно:

- шум и замърсяване от химическия комбинат;
- силен автомобилен трафик;
- лоши миризми;
- нужда от преасфалтиране на улиците;
- липса на достатъчен брой детски площадки;
- не се пръска срещу насекоми.

Качество на въздуха

Община Димитровград е сред общините с превишени стойности в качеството на въздуха по показателя ФПЧ₁₀. В тази връзка общината изпълнява програма за подобряване качеството на атмосферния въздух. Наблюдението и контролът върху качеството на атмосферния въздух на територията на община Димитровград се осъществява от един постоянен пункт за мониторинг – АИС Раковски. Контролираните

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

показатели са фини прахови частици ФПЧ_{10} , серен диоксид SO_2 , азотен диоксид NO_2 , сероводород H_2S , озон O_3 , амоняк NH_3 , въглероден оксид CO и метео параметри.

Географската и климатична характеристика на района определят съществуващи неблагоприятни метеорологични условия по отношение възможности за дифузия или друго развитие на самопочистващите процеси в атмосферния въздух. Значителната честота на тихото време означава задържане на емитираните замърсители в границите на района. Това е предпоставка за отлагане на прах и съдържащите се в него токсични компоненти. най-вече в общинския център. Близостта до водната повърхност и относително високата влажност на въздуха обуславят възможности за хидратиране на замърсителите. с образуване на нови токсични съединения.

Съгласно годишния отчет на Регионалната еко инспекция Хасково се наблюдава стабилна тенденция за намаляване на регистрираните средногодишни концентрации на фини прахови частици във въздуха на Хасково и Димитровград.

През 2020 г. в Хасково и Димитровград измерените средногодишни концентрации на фини прахови частици са по-ниски от средногодишна норма от $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Установена е трайна тенденция за спад на замърсяването на атмосферния въздух с тези частици и подобряване на качеството на въздуха в Димитровград. За 2020 година средноденонощните превишения на фини прахови частици във въздуха над Димитровград са били 4 на брой. Те са установени в автоматичната станция "Раковски" в града. Според нормите се допускат не повече от 35 превишения в рамките на една календарна година.

Източниците на емисии в атмосферния въздух в района на Димитровград са стопанските субекти от:

- преработващия сектор - с големи отраслови единици в енергетиката. химическата и циментовата промишлености ;
- обслужващия сектор - транспорт. търговия. услуги и др.
- жилищния сектор - емисиите. свързани с локалното отопление на жилищата.

В района на гр. Димитровград се контролират в емисионно отношение три дружества : ТЕЦ "Марица 3" АД, "Неохим " АД и "Вулкан Цимент" АД.

В замърсяването на въздуха от транспортна дейност най-голям дял има частният и търговският транспорт (около 90%), докато общественият транспорт (градски и междуградски линии) е с дял от 9% и 1% от общинския парк превозни средства.

Наличието на достатъчно свободни площи на територията на общината е благоприятна основа за планирането и осъществяването на екологосъобразна транспортна инфраструктура.

- Най-студените месеци (декември, януари и февруари) се характеризират както с най-голям брой дни с регистрирани превишения на замърсяване на въздуха, така и с най-съществени превишения на средноденонощната норма. През летните месеци превишенията са рядкост, макар че метеофакторите, свързани с вятъра, през този период са по-неблагоприятни от зимните месеци;
- С най-голям принос от антропогенните източници към концентрациите на ФПЧ_{10} за Димитровград е битовото отопление на дърва и въглища с принос почти 90% от всички антропогенни източници, а при отчитането на регионалния фон – с

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

принос почти 65%. Транспортът е незначителен източник на емисии. Регионалният фон допринася с около $\frac{1}{4}$ към формираното ниво на средногодишна концентрация на ФПЧ_{10} .

- Градът е разделен на 10 зони и за всяка от тях са изчислени емисиите на ФПЧ_{10} . Кварталите с най-високи стойности на емисиите са кв. Христо Ботев, Дружба, Раковски и Димитър Благоев.

Води

Състоянието на повърхностните и подземни води в община Димитровград е в зависимост от състоянието на развитите отрасли на промишлеността, селското стопанство, нивото на развитие на инфраструктурата и технологията на пречистване.

Със своите качествени характеристики в участъка преди град Димитровград река Марица притежава самопречистваща способност. Анализът на наличните данни показва тенденция на спад за стойностите на замърсителите по поречието на реката.

Основни източници на замърсяване на повърхностните води на територията на община Димитровград са: промишлените предприятия от източната и западна индустриални зони на гр. Димитровград - река Марица; предприятията от северна индустриална зона на град Хасково - река Банска; битови отпадни води - река Марица и притоци.

Почви

Замърсяване на почвите е установено в районите, непосредствено намиращи се до и около транспортните артерии Е80; Хасково - Димитровград; Димитровград – Радицево – Стара Загора, както и пътя Горски извор - Димитровград, които са подложени на екологичен риск от вредния ефект на автотранспорта.

По тези трасета преминава интензивен поток от леки коли, товарен и пътнически автотранспорт. Замърсяването има локален характер. Изследванията на почвата с профил 0.30 см (известен като "орен" слой, в който е разположена основната биомаса на кореновата система при тревистите растения) показва, че екологичният проблем е от акумулирането на олово в повърхностния слой на почвата. Успоредно с оловното замърсяване има и допълнително в резултат на изгорелите газове от автотранспорта и въздушния аерозол от микрочастици от износването на гумите.

На територията на община Димитровград са разположени 3 пункта на РИОСВ – Хасково за пробонабиране за изследване състоянието на почвите - в град Мерицлери, селата Горски извор и Голямо Асеново. Мониторингът върху замърсяването на почвите с тежки метали, металоиди и органични замърсители на територията на общината показва положителни резултати. Измерванията през последните години отчитат стойности под определените максимално допустими концентрации. Установява се тенденция на задържане нивата на наблюдаваните индикатори, които са много под границите на максимално допустимите концентрации.

Управление на отпадъците

Битови отпадъци

От началото на 2005 година във всички населени места на територията на община Димитровград е въведено и се извършва организирано сметосъбиране и сметоизвозване. Общо около 40 000 м³ се генерират годишно, които се депонират в Регионално депо за ТБО, разположено в землището на село Гарваново, община Хасково. Общият капацитет на регионалното депо е 650 000 тона.

От 2007 година е изградена и внедрена система за разделно събиране на масово разпространени отпадъци, подходящи за рециклиране. Разработена е програма за разделно събиране на отпадъците от „Екопак България“ АД съвместно с общинската администрация. Дейностите по събиране, транспортиране и предварително сепариране на отпадъците от опаковки се извършват от „Тракия сепариране рециклиране“ АД въз основа на договор с „Екопак България“ АД.

Системи за разделно събиране на другите групи масово разпространени отпадъци (излезли от употреба МПС, излязло от употреба електрическо и електронно оборудване, негодни за употреба батерии и акумулатори) не са изградени от общината.

Строителни отпадъци

Генерираните строителни отпадъци се депонират на места, определени от кметовете на общините. Няма извършено оползотворяване на строителни отпадъци от разрушаване на стари сгради от мобилни съоръжения. В комплексното разрешително, издадено на регионалното депо в село Гарваново, е разрешено използването и се използват изкопни земни маси и инертни строителни отпадъци за ежедневното запръстяване на работния участък от депото.

Неконтролираното изхвърляне на строителни отпадъци от граждани и фирми води до формиране на нерегламентирани сметища главно на входовете и изходите на населените места и замърсяване на зелените площи в самите населени места, което компрометира усилията на общината при управлението на отпадъците.

Производствени и опасни отпадъци

На територията на общината функционира инсталация за оползотворяване на неорганични минерални отпадъци с код R5 при производство на цимент – цех „Циментови мелници“ на „Вулкан Цимент“ АД, Димитровград.

Към „Неохим“ АД и ТЕЦ „Марица 3“ АД съществуват депа за производствени и опасни отпадъци.

В изпълнение на изискванията на Закона за управление на отпадъците лечебните заведения имат сключени договори с лица, притежаващи необходимите разрешителни за дейности по третиране и транспортиране на генерирани болнични отпадъци. Лечебните заведения предават болничните отпадъци за предварително третиране чрез микровълново обеззаразяване на „Екостер“ ООД, гр. Хасково. Третираните по този начин болнични отпадъци се предават за обезвреждане чрез депониране на Регионално депо в село Гарваново, област Хасково. МБАЛ „Св. Екатерина -Димитровград“ ЕООД притежава собствена инсталация за микровълново обеззаразяване на опасни болнични отпадъци. Генерираните отпадъци от лечебната дейност на всички болнични заведения с код 180202 се транспортират до

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

инсинератора за изгаряне на болнични отпадъци в Александровска болница в град София.

Шум

Основни източници на шум в град Димитровград са промишлените обекти и транспорта. Промислените предприятия, контролирани в комплексен разрешителен режим, извършват собствен периодичен мониторинг на шума. По данните, постъпващи в РИОСВ – Хасково, не е констатирано ниво на шумово излъчване, надвишаващо допустимите стойности.

Защитени територии

Територията на община Димитровград попада в обхвата на 8 защитени зони по НАТУРА 2000, както следва:

Таблица 7. Защитени зони по НАТУРА 2000 на територията на община Димитровград.

Наименование	Директива	Площ (ха)	Обхваща област	На територията на община Димитровград
Река Мартинка BG0000442	место-обитания	722.68	Стара Загора и Хасково	селата Брод, Бряст, Голямо Асеново, Златополе, Радиено и Странско
Банска река BG0000442	место-обитания	77.7	Стара Загора, Пловдив и Хасково	град Димитровград и селата Добрич и Каснаково
Златополе BG0002103	птици	84.8	Хасково	селата Брод, Златополе и Райново
Марица - Първомай BG0002081	птици	11 513.08	Пловдив, Стара Загора и Хасково	селата Великан, Скобелево, Сталево и Ябълково
Меричлерска река BG0000287	место-обитания	509.9	Стара Загора и Хасково	градовете Димитровград и Меричлери, селата Брод, Бряст, Длъгнево, Радиено
Река Каялийка BG0000435	место-обитания	71.4	Пловдив и Хасково	селата Бодрово, Върбица, Скобелево и Сталево
Река Марица BG0000578	место-обитания	14 693.1	Пловдив, Стара Загора и Хасково	град Димитровград и селата Брод, Великан, Златополе, Крум, Радиено, Райново, Скобелево, Сталево, Черногорово и Ябълково
Родопи - Средни BG0001031	место-обитания	155 107.69	Кърджали, Пловдив, Смолян и Хасково	селата Бодрово, Горски извор и Светлина

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Територията на община Димитровград попада в обхвата на 3 защитени територии съгласно Закона за биоразнообразието, както следва:

Злато поле - Категория „Защитена местност“ с площ 84.8 ха, обхваща части от територията на общините Димитровград и Хасково, като от община Димитровград са землищата на селата Брод, Златополе и Райново.

Нощувка на малък корморан - Димитровград - Категория „Защитена местност“ с площ 128.24 ха и обхваща землището на село Радиево.

Пропадналото блато - Категория "Защитена местност" с площ 27.29 ха, обхваща части от територията на общини Димитровград и Опан (област Стара Загора), като от община Димитровград е землището на село Голямо Асеново.



Снимка 9. Популация на Адамов минзухар в Пропадналото блато.

Зелени площи

Димитровград е един от най-озеленените градове на България. В зелената система се включват всички паркове, градини, булеварди и улични насаждения в регулацията на града, както и зелени пояси извън града. Зелените насаждения са фактор със специфични функции, които подобряват микроклимата в градската среда, изпълняват прахо и димозащитни функции, омекчават градския шум и действат благотворно върху тонуса на човешкия организъм.

В зависимост от своето предназначение и местоположение по плана на града. зелените насаждения се подразделят на градини и паркове, зелени пояси (крайпътни и крайречни), защитни насаждения (изолационни. водоохранни), гори и улично озеленяване.

В уличното озеленяване на Димитровград преобладават дървесни видове, като: американски ясен, конски кестен, липа, чинар, шестил, бреза, целтис(копривка), топола, явор, топчеста акация, церцис и др.

За широко обществено ползване в Димитровград са създадени богато озеленени квартални и вътрешноквартални градини. както и три големи парка за отдих и релаксация на гражданите - Парк „Марица“. парк „Пеньо Пенев“ и парк „Н.Й.Вапцаров“.

Парк „Пеньо Пенев“

Мемориален парк „Пеньо Пенев“ е създаден като парк в южната част на Димитровград, местност „Габера“, посветен на бригадирското движение и на поета Пеньо Пенев, с обща площ около 350 дка.



Снимка 10. Мемориален парк „Пеньо Пенев“.

Парк „Н. Й. Вапцаров“

Парк „Н. Й. Вапцаров“ е разположен на юг и югозапад от кв. „Славянски“ в Димитровград с обща площ от 821 дка. Изграден е от три сектора - централна част, зоокът и детска площадка, включва и планетариум „Джордано Бруно“.



Снимка 11. Парк „Н. Й. Вапцаров“.

Парк „Марица“

Паркът е разположен е край десния бряг на река Марица между центъра на града и дигата на реката с площ от 1 400 дка.



Снимка 12. Парк „Марица“.

Веднага след входа на парка в централната му част се разкрива голям площад от който започва трилъчие от алеи – централен, източен и западен лъч. В центъра на парка са запазени три вековни дъба, които през 2013 година са обявени за „защитени вековни и забележителни дървета“ със заповед на Министерството на околната среда и водите. В края на централната алея, водеща до река Марица, е обособено място, наречено „Алея на новия живот“, където е традиция всяка година родители и близки на новородени деца да засаждат доброволно декоративни дръвчета, безвъзмездно дарени им от общината. В източната част на парка е изграден единственият за момента на Балканския п-в Международен киноложки център, в който се провеждат изложби на домашни любимци.

Основни изводи от текущото състояние

Населението на общината намалява и застарява, което е типично за населението в областта и в страната.

Община Димитровград се отличава с висока гъстота на пътната мрежа спрямо средната стойност за страната. Високата степен на изграденост на пътната мрежа в общината задоволява нуждите и потребностите на населението.

Пътната мрежа в община Димитровград е добре развита, като републиканската пътна мрежа в по-голямата си част се отличава с добро състояние.

Състоянието на голяма част от общинската пътна мрежа е незадоволително и/или лошо, което налага необходимост от предприемане на ремонтни и възстановителни дейности.

Необходимо е своевременно, а не догонващо провеждане на „спешни“ ремонти, особено на общинската пътна мрежа, така че всички населени места от общината да имат добър достъп до РПМ, осигуряващ интегрираното развитие на общината и пълноценното ѝ функциониране като единен организъм.

Наблюдава се нарастващ брой на личните автомобили и свързаното с това повишено отделяне на вредни емисии в околната среда и наднормено шумово замърсяване.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Необходимо е прилагането на мерки за намаляване използването на лични МПС и увеличаване използването на обществен транспорт, велосипеди или ходене пеша.

Градският транспорт следва да се оптимизира и да се свърже с всички начини на придвижване на населението – автобуси, велосипеди, пеша и влакове, като се подобри и улесни за ползване системата за таксуване.

Общинската администрация полага усилия за опазване на околната среда на територията на общината, които водят до добри резултати в последните години.

Липсва ИТС инфраструктура на всички пътища от градската и общинска мрежа, както и интегрирани (телематични) системи за управление на трафика.

Общинската администрация предприема своевременни мерки за ремонти на улиците и има много улици, както и участъци от улици в отлично състояние.

Липсва велосипедна инфраструктура, което налага необходимостта от нейното планиране, проектиране и осъществяване с мерки за безопасност и необходимите за тази цел съоръжения - велосипедни паркинги, стойки и т.н., както и осигуряване на зони за наемане на велосипеди.

В града има инсталирани 2 зарядни станции за електрически превозни средства, но е необходимо да се планира и изгради електрозахранваща инфраструктура с цел развитието на този вид транспорт.

Предварителният избор на приоритети за развитие в областта на устойчивата градска мобилност е съобразен изцяло с изпълнените или изпълнявани в община Димитровград проекти.

SWOT анализ

На базата на направения анализ и факторите, въздействащи на развитието, са идентифицирани силни и слаби страни на община Димитровград, като са очертани и благоприятните възможности и потенциалните заплахи, породени от въздействието на външната среда.

Силни страни

- Стратегическо разположение на общината;
- Близко разположение до две държави – Републики Турция и Гърция;
- Добре развита и в добро състояние Републиканска пътна мрежа;
- Добре развита мрежа от регионална и местна транспортна инфраструктура;
- Потенциал за регионално и трансгранично сътрудничество;
- Достъпност до железопътен транспорт за пътници и товари;
- Достъпност до първокласни и второкласни пътища;
- Наличие на автомагистрала „Марица“;
- Достъпност до развита виртуална мобилност към света поради наличието на информационни и широколентови услуги;
- Наличие на автогара в добро състояние;
- Наличие на жп гари в добро състояние;
- Развит обществен транспорт;
- Приет Общ устройствен план на територията на община Димитровград;
- Наличие на схема на обществения транспорт;
- Достатъчен брой спирки на обществения транспорт;
- Свързаност на населените места с общинския център;
- Наличие на транспортна свързаност с градове от други общини и/или области;
- Развиващо се трансгранично сътрудничество със съседните страни;
- Изключително богатото културно и природно наследство, минерален извор и исторически обекти са предпоставка за налагане на устойчив, интегриран и печеливш туристически продукт;
- Административен капацитет за провеждане на местни политики за планиране и управление;
- Устойчива политическа и социална стабилност и етническа толерантност в селищата със смесено население.

Слаби страни

- Неблагоприятни демографски тенденции;
- Относително ниски доходи на населението;

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

- Значителни вътрешни неравенства по социално-икономически и инфраструктурни показатели;
- Амортизирани общински пътища, улици и тротоари;
- Липса на специализирани велоалеи с осигурено високо ниво на безопасност и ниска степен на използване на велосипедите като превозно средство;
- Липса на електромобилност;
- Липса на информационни инициативи и програми за изграждане на устойчива мобилност;
- Ниска мобилност на населението в някои селища;
- Липса на Генерален план за организация на движението на Димитровград;
- Липса на Планове за организация на движението на общинските пътища;
- Липса на стратегия за ремонт на общинската пътна мрежа;
- Липса на система за видеонаблюдение в селата.

Възможности

- Подобряване състоянието на общинската пътна мрежа и улици;
- Привличане на инвестиции в региона;
- Планиране и организиране на схеми за свързаност на различните транспортни мрежи, а оттам – и за интермодален транспорт на пътници и товари;
- Автоматизиране на управлението на трафика;
- Проектиране и изграждане на мрежа от велоалеи;
- Изграждане на допълнителни паркоместа;
- Повишаване на електромобилността и изграждане на електрозарядни станции;
- Интегриране на туристическия и транспортен сектор за постигане на устойчив достъп до туристически обекти и природни забележителности;
- Наличие до набор от финансови инструменти за развитието на града (Оперативни програми, Национален план за възстановяване и развитие, Трансгранично сътрудничество и т.н.);
- Провеждане на информационни кампании с образователна цел за привличане на цялата общественост за ползите от устойчива градска мобилност;
- Активно използване на публично-частните партньорства;
- Развитие на ефективно трансгранично и регионално сътрудничество.

Заплахи

- Продължаващо негативно развитие на демографските процеси и външна миграция на млади хора, обезлюдяване в перифериите на общината;
- Изтичане на квалифицирана работна сила от общината;
- Задълбочаване на териториалните диспропорции в заетостта и доходите, в качеството на живота;

- Продължаване и/или задълбочаване на инфлацията;
- Забавяне на реализацията на значими инфраструктурни проекти;
- Природни рискове – земетресения, наводнения, горски пожари и др.;
- Неблагоприятно влияние на климатичните промени;
- Външни условия с негативно въздействие.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Цели и приоритети на ПУГМ Димитровград

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства, за да се намалят задръстванията и вредните емисии.

Цел на ПУГМ Димитровград

Основната цел на ПУГМ Димитровград е да подобри достъпността до и през градския район, както и в неговите рамки за всички, независимо от дохода и социалния статус; да се повиши качеството на живот и привлекателността на градската среда; да се подобри пътната безопасност и общественото здраве на населението; да се намали замърсяването на въздуха и шума, парниковите газове, емисии и потребление на енергия. Планът за устойчива градска мобилност е свързан със съществуваща дългосрочна стратегия за бъдещото развитие на градския район и за бъдещото развитие на транспортната и мобилната инфраструктура и услуги. Той включва и план за действие за краткосрочното изпълнение на стратегията, в който се посочва графикът за изпълнение, като ясно се разпределят отговорностите и се установяват необходимите ресурси и финансиране.

Целеви групи

Целевите групи са вътрешни и външни.

Вътрешни целеви групи

- Служители на общинската администрация и кметствата в общината;
- Местното население на община Димитровград;
- Местния бизнес;
- Регионални структури на МВР;
- Регионални структури на МОСВ;
- Неправителствен сектор.

Външни целеви групи

- Потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници и др.;
- Подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината;
- Потенциални инвеститори;
- Транспортни фирми.

Визия

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на Димитровград е формулирана на основата на анализа на настоящата ситуация и постигането на стратегическите

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана.

Развиващ се и поддържан разнообразен, бърз и удобен транспорт с осигурена достъпност, сигурност и безопасност на придвижване в чиста околна среда за повишаване на икономическото развитие и качеството на живот на хората – живеещи, работещи или приходящи.

Стратегически цели и приоритети на ПУГМ Димитровград

Основавайки се на местната специфика, които да съответстват на местните нужди и специфичните потенциали на територията на община Димитровград, както и на дефинираната визия за развитие, се очертават следните стратегически цели:

Стратегическа цел 1: Устойчива транспортна свързаност и интегрираност

Осигуряване на по-добра транспортна достъпност до града, укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места и местата за туризъм и отдих, формиране на устойчиви транспортни връзки със съседни изяви полюси на развитието в региона. Това включва не само подобряване на качеството на транспортната инфраструктура и осигуряване на бърз и удобен транспорт за обслужване на населението, а така също принос към реализирането на потенциалите на общината – например, в областта на туризма, както и достъп до щадящи околната среда форми на транспорт.

Стратегическа цел 2: Екологична мобилност

Най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да намали замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в сектора и да се повиши неговата устойчивост. Усилията на общинската администрация са в подобряване на състоянието на уличната и общинската пътна мрежа, увеличаване на дела на екологичен транспорт, създаване на условия за придвижване с велосипед или пеша и чрез насърчаване на електромобилността.

Стратегическа цел 3: Планиране, разработване и внедряване на ИТС

Използването на интелигентни транспортни системи ще осигури по-доброто управление на операциите и предоставяне на нови услуги (умен паркинг, умни кръстовища, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н). С ИТС може да се управлява трафикът, да се разрешат проблеми на градския транспорт като задръствания, паркиране, произшествия и аварийни ситуации, мониторинг на въздействията върху околната среда. Тяхното въвеждане създава условия за оптимална транспортна мобилност, поемаща и управляваща различните потоци.

Стратегическа цел 4: Устойчива безопасност и сигурност на участниците в движението

Основните причини за пътнотранспортните произшествия в страната са повишения трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

движение, недоброто качество на транспортната инфраструктура. Усещането за липса на безопасност пречи за нарастването на дела на избралите да се придвижват пеша или с велосипед. Безопасността е свързана също така с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и др. Това може да се постигне чрез осветеност и повдигане на пешеходните пътеки, обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение, изграждане на система за следене на пътната безопасност, подобряване на достъпността за всички хора с акцент върху тези със специални нужди, създаване на безопасност на спирките и около тях.

Таблица 8. Приоритети и мерки на ПУГМ Димитровград.

Приоритет	Мерки
1. Поддържане на транспортната инфраструктура	1.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската пътна мрежа
	1.2. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на общината.
	1.3. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства.
	1.4. Внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт.
	1.5. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм.
2. Осигуряване на безопасна градска мобилност	2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на уличната мрежа и съоръжения в община Димитровград.
	2.2. Изграждане на велосипедна инфраструктура.
	2.3. Изграждане на допълнителни места за паркиране.
	2.4. Въвеждане на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места в общината.
	2.6. Разработване на генерални планове за организация и регулиране на движението.
	2.7. Разширяване на пешеходни зони
	2.8. Обезопасяване на пешеходни зони и велосипедни алеи
	2.9. Оптимизиране на паркирането в града
3. Популяризиране и стимулиране на устойчива мобилност	3.1. Провеждане на широка кампания за популяризиране на мерките и ползите от използване на екологични и устойчиви начини на придвижване.
	3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи.
	3.3. Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходно и велосипедно придвижване.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

План за изпълнение

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
Приоритет 1. - Поддържане на транспортната инфраструктура			
Мярка 1.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската пътна мрежа			
1.1.1. Основен ремонт на НКV1001/I-5 Бял Извор-Димитровград/Радиево-Голямо Асеново-Малко Асеново/	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.2. Основен ремонт на НКV1002/I-5- Димитровград - Черногорово-Воден-Граница общ.(Димитровград-Хасково)-Узунджово/III-807/	2 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.3. Основен ремонт на НКV1003 1-5, Димитровград-Хасково-Крепост	300	НПВУ, ПРР	24
1.1.4. Основен ремонт на НКV1005/I-5,Димитровград-Хасково/Крум-Ябълково-Сталево	2 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.5. Основен ремонт на НКV1006/I-5, Бял Извор-Димитровград/Радиево-Бряст/	500	НПВУ, ПРР	24
1.1.6. Основен ремонт на НКV1007/III – 506 – Добрич – Крум – жп гара Крум/	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.7. Основен ремонт на НКV1008/III – 506 – Добрич – Горски извор/Каснаково – граница община Димитровград	300	НПВУ, ПРР	24
1.1.8. Основен ремонт на НКV1009/I-8/Горски извор-Ябълково-ж.п.гара Ябълково/	1 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.9. Основен ремонт на НКV1010/от път III-663, Брод-Симеоновград/Злато поле – Долно Белево/	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.10.Основен ремонт на НКV1011/III-663, Меричлери-Димитровград /кв.Марийно-Бряст-Здравец-Странско/	2 500	НПВУ, ПРР	48
1.1.11.Основен ремонт на НКV1015/I-8/Върбица - Горски извор/Върбица - Бодрово - Граница (общ. Димитровград – Първомай)	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.12.Основен ремонт на НКV1016/III-807, /Върбица-Чирпан/ Скобелево - ж.п. гара Скобелево/	50	НПВУ, ПРР	24

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
1.1.13.Основен ремонт на НКV1016/III-806, /Хасково-Мин.бани/-Гарваново-Граница общ.(Хасково-Димитровград)-Горски извор/-III-807/	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.14.Основен ремонт на НКV2004/I-5,Димитровград-Хасково/- граница общ. (Димитровград-Хасково)-аерогара Хасково-Узунджово/-III-807	100	НПВУ, ПРР	24
1.1.15.Основен ремонт на НКV2013/ Меричлери-Длъгнево-/НКV1011	1 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.16.Основен ремонт на III-663, Зетъово-Димитровград/-Меричлери-Граница общ.(Димитровград-Чирпан)-Димитриево-Граница общ. (Чирпан-Стара Загора)-Михайлово	1 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.17.Основен ремонт на НКV2014/III-663, Зетъово-п.к. Меричлери/-Великан	300	НПВУ, ПРР	30
1.1.18.Основен ремонт на НКV1210/III-667, Първомай – Караджалово – граница общ.(Първомай – Димитровград) / Скобелево – Сталево/НКV1009	1 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.19.Основен ремонт на SZR1223/Димитриево-Граница с община (Чирпан-Димитровград) Странско - Граница общ. (Първомай-Димитровград) Странско - Граница община (Димитровград-Опан) Бял Извор-I-5/	700	НПВУ, ПРР	36
1.1.20.Поставяне на пътни знаци	200	НПВУ, ПРР	24
1.1.21.Полагане на пътна маркировка	500	НПВУ, ПРР	36
1.1.22. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	50	НПВУ	12
Мярка 1.2. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на общината			
1.2.1. Доставка на 10 превозни средства за градския и/или междуселищния обществен транспорт с нулеви емисии	5 000	НПВУ, ПРР, ПОС	60
1.2.2. Интегриране на доставените превозни средства в градския и/или междуселищния обществен транспорт	-	-	60

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
1.2.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
Мярка 1.3. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства			
1.3.1. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства	250	НПВУ, ПОС, ПТС	48
1.3.2. Повишаване на дела на електромобилността	100	НПВУ, ПОС, ПТС	48
1.3.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
Мярка 1.4. Внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт			
1.4.1. Внедряване на ИТС	500	НПВУ, ПРР	60
1.4.2. Поетапно интегриране на обществения транспорт	100	ПРР	60
1.4.3. Подобряване на връзките между градски, междуселищен автобусен, железопътен и въздушен транспорт	100	ПРР	60
1.4.4. Ремонт на съществуващи и/или изграждане на удобни спирки за обществения транспорт със защита от метеорологичните условия	500	ПРР	48
1.4.5. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
1.5. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм.			
1.6.1. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до природни забележителности, съобразен и за хора в затруднено положение	300	ПРР, ПОС	60

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
1.6.2. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до недвижими културни ценности, съобразен и за хора в затруднено положение	300	ПРР, ПОС	60
1.6.3. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до туристически обекти и места за почивка и туризъм, съобразен и за хора в затруднено положение	300	ПРР, ПОС	60
Приоритет 2. – Осигуряване на безопасна градска мобилност			
Мярка 2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската улична мрежа			
2.1.1. Поетапен основен ремонт и рехабилитация на улични платна с обща дължина 7 000 метра	3 000	НПВУ, ПРР	80
2.1.2. Поетапен ремонт и рехабилитация на тротоари, съобразени и за хора в затруднено положение	8 000	НПВУ, ПРР	80
2.1.3. Поставяне на нови улични знаци и табелки	200	НПВУ, ПРР	80
2.1.4. Подмяна на улично осветление с енергоспестяващо и изграждане на ново улично осветление, съобразено с пешеходни пътеки и велоалеи	500	НПВУ, ПРР	48
2.1.5. Ремонт на съществуващи и изграждане на допълнителни светофарни уредби със светлинно и звуково регулиране	300	НПВУ, ПРР	24
2.1.6. Промяна на организацията на движение на кръстовищата	300	НПВУ, ПРР	36
2.1.7. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
Мярка 2.2. Изграждане на велосипедна инфраструктура			
2.2.1. Планиране на мрежа от велосипедни алеи, обхващаща и отдалечените от центъра квартали	50	НПВУ, ПРР	12
2.2.2. Изграждане на мрежа от велосипедни алеи	1 000	НПВУ, ПРР	36

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
2.2.3. Поставяне на паркинг стойки за велосипеди, включително пред здравни и образователни заведения, театър, музеи, обществени сгради	100	НПВУ, ПРР	36
2.2.4. Създаване на зони за отдаване на велосипеди под наем	150	НПВУ, ПРР	36
2.2.5. Закупуване на велосипеди за гражданите и гостите на града със системи за проследяване и предотвратяване на кражби	200	НПВУ, ПРР	36
2.2.6. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
Мярка 2.4. Въвеждане на мерки за успокояване движението на входовете на населените места			
2.4.1. Намаляване на скоростта чрез маркировка и настилка с различен цвят и текстура	300	НПВУ	24
2.4.2. Поставяне на осветени и дублирани пътни знаци на входовете на града	100	НПВУ	24
Мярка 2.5. Разработване на генерални планове за организация и регулиране на движението			
2.6.1. Разработване на генерален план за движението в град Димитровград	100	НПВУ	24
2.6.2. Разработване на генерален план за движението до населените места в общината и интегрирането му с този на град Димитровград	100	НПВУ	24
2.6.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	10	НПВУ	12
Мярка 2.7. Разширяване на пешеходни зони			
2.7.1. Поставяне на съоръжения за намаляване на скоростта и за ограничаване на паркирането по пешеходните пространства и тротоари към главните улици	100	НПВУ, ПРР	36
2.7.2. Обособяване и обозначаване на нови пешеходни зони и извеждане на потоците от автомобили от тях	50	НПВУ, ПРР	36

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
2.7.3. Обзавеждане на пешеходните зони с градска мебел (поставяне на зеленина, пейки, кошчета и др.), подмяна на осветлението	100	ПРР, ПОС	36
2.7.4. Поддръжка на тротоари	500	НПВУ, ПРР	36
Мярка 2.8. Обезопасяване на пешеходни зони и велосипедни алеи			
2.8.1. Въвеждане на системи за безопасност на пешеходни пътеки и при пресичане на пешеходци	500	НПВУ, ПРР	36
2.8.2. Изграждане на ограничители и модератори на скоростта за безопасно пресичане на пешеходци и придвижване на велосипедисти (тип легнал полицаи, гумени ограничители и др.)	300	НПВУ, ПРР	36
2.8.3. Поставяне на предупредителни пътни знаци	50	НПВУ, ПРР	36
Мярка 2.9. Оптимизиране на паркирането в града			
2.9.1. Изграждане на нови зони за паркиране	200	НПВУ, ПРР	36
2.9.2. Въвеждане на различни методи за заплащане на такса за платен паркинг	100	ПРР	24
2.9.3. Изследване на възможностите и обособяване на зони за паркиране в жилищните квартали	100	ПРР	36
Приоритет 3. – Популяризиране и стимулиране на устойчива мобилност			
Мярка 3.1. Провеждане на широка кампания за популяризиране на мерките и ползите от използване на екологични и устойчиви начини на придвижване			
3.1.1. Въвеждане на стимули за екологични и устойчиви начини на придвижване	1.0	общински бюджет	12
3.1.2. Провеждане на кампания сред населението за популяризиране на мерките и ползите от екологични и устойчиви начини на придвижване	0.2	общински бюджет	12
Мярка 3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи			

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
3.2.1. Провеждане на информационни кампании с фирми за транспорт и логистика	0.1	-	12
3.2.2. Провеждане на информационни кампании с представители на бизнеса	0.1	-	24
3.2.3. Провеждане на информационни кампании за ученици в горни класове	0.1	-	периодично

Индикативен бюджет

Общият индикативен бюджет на ПУГМ Димитровград е 42 410 хил.лв., разпределен както следва:

- Приоритет 1: 24 480 хил.лв.;
- Приоритет 2: 16 430 хил.лв.;
- Приоритет 3: 1.5 хил.лв.

Необходими действия и индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ Димитровград

Използваният метод за разработване на индикаторите за наблюдение и оценка на ПИРО е т.н. SMART – акроним от английски думи за определяне на ясни цели, чрез които да се очакват и конкретни резултати.

- S (Specific) – целта трябва да е специфична;
- M (Measurable) – целта трябва да е измерима;
- A (Achievable) – целта трябва да е постижима;
- R (Realistic) – целта трябва да е реалистична;
- T (Timely) – целта трябва да има някакъв срок.

Типът на индикатора, който ще се прилага към съответен приоритет зависи от конкретната формулировка и мерки в ПУГМ. Най-общо индикаторите за продукт измерват напредъка по отношение на приоритетите и мерките, а индикаторите за резултат – по отношение на целите. Въпреки това е възможно за даден приоритет да се формулира както индикатор за продукт, така и индикатор за резултат. Индикаторите за продукт могат да измерват и постигането на мерките, но не е задължително да се формулират за всяка отделна мярка, дейност или проект – включването на индикатори по отношение на мерките зависи от конкретната ситуация.

- В цялостния процес на наблюдение и оценка при спазване на принципа за партньорство участват общинският съвет, кметът на общината, кметовете на кметства и кметските наместници, общинската администрация, социалните и икономическите партньори, неправителствените организации, представителите на гражданското общество в общината.
- Основната дейност по наблюдението на изпълнението на ПУГМ Димитровград е изготвянето на ежегодни доклади, които се публикуват на страницата на общината. Те служат за изготвяне на междинен доклад и окончателен доклад за изпълнение, които също се публикуват на страницата на общината, а също така и като основа за актуализация. Докладите се изготвят от общинската администрация или от външни изпълнители.
- Междинният доклад следва да се изготви до края на 2025 година, а окончателният – до края на 2030 година. Докладите се обсъждат и приемат от общинския съвет.

Индикатори за продукт

Индикаторите за продукт се отнасят до наблюдението и оценката на изпълнението на определените приоритети и/или мерки за развитие на общината. По някои от приоритетите те могат да се отнасят за предвидени или изпълнявани конкретни проекти с важно значение за развитието на територията на общината. Дефинираните индикатори са количествено измерими и осигуряват обективност по отношение на оценките и изводите за конкретните постижения при реализацията на приоритетите и постигнатото пряко въздействие в съответната област.

Индикатори за резултат

Индикаторите за резултат имат значение за цялостната оценка на ефективността на плана и политика за устойчиво интегрирано местно развитие за съответния период. Степента на въздействие се отчита с количествено и/или качествено измерими индикатори, а в някои случаи – с качествени оценки относно достигнатата степен в социалното, икономическото и инфраструктурното развитие на общината и приноса на това развитие за общото развитие на региона.

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Индикатори за продукт

Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация
Основен ремонт на общинската пътна мрежа	км	0	108.7	годишно	община Димитровград, РОП, медии
Поставени пътни знаци и табелки	бр.	0	350	годишно	община Димитровград
Положена пътна маркировка	км	0	100	годишно	община Димитровград, РОП, медии
Превозни средства с нулеви емисии	бр.	0	10	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Зарядни станции	бр.	0	15	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Внедряване на ИТС	бр.	0	1	2009 година	община Димитровград, РОП, медии
Подобрен достъп до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм	бр.	0	10	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Ремонт на улици от общинската улична мрежа	м	0	70 000	3 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Ремонт на тротоари от общинската улична мрежа	м	0	100 000	3 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Новопоставени знаци и табелки	бр.	0	200	3 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Ремонтирани съществуващи и изградени допълнителни светофарни уредби със светлинно и звуково регулиране	бр.	0	10	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация
Променена организация на движение на кръстовищата	бр.	0	150	годишно	община Димитровград
План на мрежа от велосипедни алеи, покриващи и отдалечените от центъра квартали	бр.	0	1	2004 година	община Димитровград, РОП, медии
Изградена веломережа	бр.	0	1	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Поставени на паркинг стойки за велосипеди	бр.	0	25	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Изградени допълнителни зони за паркиране	бр.	0	6	2 пъти за периода	община Димитровград, РОП, медии
Ремонтирани и/или изградени спирки за градския транспорт в Димитровград	бр.	0	45	2005 година	община Димитровград, РОП, медии
Генерален план за движението в град Димитровград	бр.	0	1	2005 година	община Димитровград, РОП, медии
Интегриран с генералния план на града генерален план за движение в населените места в общината	бр.	0	1	2005 година	община Димитровград, РОП, медии
Проведени кампании сред населението за популяризиране на мерките и ползите от екологични и устойчиви начини на придвижване	бр.	0	3	3 пъти за периода	община Димитровград
Проведени информационни кампании с фирми за транспорт и логистика	бр.	0	2	2 пъти за периода	община Димитровград
Проведени информационни кампании с представители на бизнеса	бр.	0	2	2 пъти за периода	община Димитровград

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация
Проведени информационни кампании с ученици от горните класове	бр.	0	4	2 пъти за периода	община Димитровград

Индикатори за резултат

Очакваните резултати от изпълнението на ПУГМ Димитровград (2029 година) са:

Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност	Целева стойност 2009 г.
Увеличение използването на обществен транспорт	%	община, транспортни фирми	годишно	0	20
Намаляване използването на лични автомобили	%	община	годишно	0	20
Намаляване емисиите от обществения транспорт	%	община, РИОСВ	годишно	0	10
Увеличаване на енергийната ефективност на обществения транспорт и автомобили	%	община, транспортни фирми	годишно	0	10
Увеличена безопасност на пешеходците	%	община, МВР	годишно	0	20
Намален брой инциденти с участие на пешеходци	%	община, МВР, здравни заведения	два пъти за периода	0	10
Увеличен брой пешеходци	%	община	годишно	0	10
Намаляване паркирането по тротоарите и запазване на тяхната структура	%	община	годишно	0	50
Увеличаване на дела на придвижващите се с велосипед	%	община	годишно	0	30
Намален брой инциденти с участие на велосипедисти	%	община, МВР, здравни заведения	два пъти за периода	0	20

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност	Целева стойност 2009 г.
Повишаване качеството на атмосферния въздух	%	община, РИОСВ	годишно	0	20
Повишаване на дела на електромобилността	%	НСИ, ААП	два пъти за периода	0	10
Увеличен брой на хора с увреждания, придвижващи се свободно в града	брой	община	годишно	0	150
Повишаване удовлетвореността на граждани и гости на общината	%	община, медии	годишно	0	20
Повишаване доверието в местната власт	%	НСИ, медии	годишно	0	20

План за устойчива градска мобилност на община Димитровград

Източници на информация

Основните източници на информация, използвани при изготвянето на ПУГМ на община Димитровград, са следните:

- НСИ;
- ИСУН;
- ИТСР на Южен централен район;
- Министерство на туризма;
- Българска агенция по безопасност на храните;
- План за устойчива градска мобилност на община Димитровград 2018-2022 година;
- Агенция по заетостта;
- Областна служба „Земеделие“ Хасково;
- Общински план за развитие 2014-2020 година община Димитровград;
- План за устойчива градска мобилност 2018-2022 година на община Димитровград;
- ОУП на община Димитровград;
- Доклади за напредъка, годишни доклади, междинни оценки на изпълнението на стратегически документи на общината;
- Информация от регионални структури – ТСБ, РИОСВ и др.;
- Данни от съседни общини;
- Данни, предоставени от община Димитровград;
- Данни за област Хасково.