

План
за устойчива градска мобилност
на град Харманли
2023 – 2035



м. Юли 2023 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение.....	9
Източници на финансиране	12
Институционална и законодателна рамка.....	14
Приложими нормативни актове на европейско и национално ниво	14
Анализ на текущото състояние	19
Територия, населени места, релеф, полезни изкопаеми, климат и води	19
Географско местоположение	19
Населени места	20
Релеф	21
Климат	21
Полезни изкопаеми	22
Води	22
Биоразнообразие	23
Защитени територии и зони	25
Баланс на територията на община Харманли	26
Икономика	27
SWOT – анализ - икономическо развитие	35
Население и демографски процеси	37
Заетост, безработица и доходи на населението	45
Образование на територията на община Харманли.....	47
Градоустройство и „зелена система“	55
Състояние на инфраструктурата в общината: транспортна свързаност и достъпност и териториална интегрираност.....	57
Пътна мрежа и достъпност на територията	57
Изпълнени проекти и такива в процес на изпълнение	70
Околна среда	75
Качество на въздуха	76
Води	80
Почви	82
Управление на отпадъците	82

Шум.....	84
Радиационен фон	85
Изводи.....	86
Основни изводи от текущото състояние	87
SWOT анализ	87
Модално разпределение на пътуванията и Анкетно проучване на транспортните нагласи	89
Градска мобилност – текуща ситуация и ключови проблеми.....	91
Пешеходно движение	90
Велосипедно движение	91
Обществен транспорт	92
Улична мрежа и автомобилно движение	94
Паркиране.....	97
Изводи и основни насоки за развитие на транспорта	97
Цел на ПУГМ Харманли.....	99
Принципи на ПУГМ	99
Целеви групи	100
Визия	101
Стратегически цели и приоритети на ПУГМ Харманли	102
Стратегическа цел 1: Устойчива транспортна свързаност и интегрираност.....	102
Стратегическа цел 2: Екологична мобилност	102
Стратегическа цел 3: Планиране, разработване и внедряване на ИТС	102
Стратегическа цел 4: Устойчива безопасност и сигурност на участниците в движението	102
Мерки и дейности.....	104
Мярка 1: Пешеходно движение	104
Мярка 2: Велосипедно движение.....	109
Мярка 3: Обществен транспорт	112
Мярка 4: Улична мрежа и автомобилно движение	114
Мярка 5: Паркиране	116
Мярка 6: Градска мобилност	118

Бюджет и график	119
Механизъм за наблюдение и оценка на цялостното изпълнение на ПУГМ	120
Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ.....	120
Организация на работата по наблюдението и оценката.....	120
Актуализация на ПУГМ	120
Индикатори	121
Индикатори за изпълнение.....	121
Индикатори за резултат	122
План за изпълнение на ПУГМ, Харманли	124
Източници на информация	128

Списък на таблиците

Таблица 1. ЕКАТТЕ на населените места в община Харманли

Таблица 2. Население в община Харманли към 01.02.2011 г. (по възрастови групи)

Таблица 3. Средногодишно население през 2022 г., по области, общини и местоживее

Таблица 4. Население по населени места и пол в община Харманли

Таблица 5. Население по местоживее и пол

Таблица 6. Живородени брачни и извънбрачни

Таблица 7. Естествено движение на населението

Таблица 8. Механично движение на населението, по области, общини и пол

Таблица 9. Население под, във и надтрудоспособна възраст

Таблица 10. Детски градини, деца, педагогически персонал, места и групи в детските градини през учебната 2022/2023 година

Таблица 11. Училища, паралелки, учители, учащи и завършили в общообразователни и специални училища през учебната

Таблица 12. Безработни в община Харманли за периода 2013 – 2019 г.

Таблица 13. Песимистичен вариант за демографско развитие на Община Харманли

Таблица 14. Оптимистичен вариант за демографско развитие на община Харманли

Таблица 15. Реалистичен вариант за демографско развитие на община Харманли

Таблица 16. Пътищата в населените места на община Харманли, km

Таблица 17. Състояние на пътищата с покритие в община Харманли

Таблица 18. Общински пътища в община Харманли (km)

Таблица 19. Междуградски автобусни линии

Таблица 20. Междубластни автобусни линии на община Харманли

Таблица 21. Автобусни линии от селата и Харманли

Таблица 22. Разписание на влаковете през гара Харманли към 20.03.2020 г.

Таблица 23. Разписание на влаковете през гара Харманли към 20.03.2020 г.

Таблица 24. Проекти на община Харманли по оперативни програми – 2013 г. и 2014-2020 г.)

Таблица 25. Проекти на община Харманли по оперативни програми (2007-2013 г.)

Таблица 26. Проекти на община Харманли по ОП (2014-2020 г.)

Таблица 27. Изпълнение на ОПР 2014 -2020 г. на община Харманли (хил. лв.)

Таблица 28. Приоритети и мерки на ПУГМ Харманли

Списък на фигурите

Фигура 1. Основни документи за политика, приети от ЕК

Фигура 2. От традиционна към устойчива градска мобилност

Списък на графиките

Графика 1. Проекти на община Харманли по оперативни програми 2007– 2013 г. и 2014-2020 г.

Графика 2. Прогноза за качеството на въздуха в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.

Графика 3. Прогноза за РМ10 в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.

Графика 4. Прогноза за замърсяване с озон, серен и азотен диоксид в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.

Графика 5. Прогноза за замърсяване с полени в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.

Списък на картите

Карта 1. Райони за планиране в Р България

Карта 2. Хасковска област

Карта 3. Климатични райони в България

Карта 4. Транспортна инфраструктура на община Харманли

Карта 5. Състояние на републиканската пътна мрежа

Карта 6. Гъстота на републиканската пътна мрежа по области

Използвани съкращения

ААП	Асоциация на автомобилните производители
АЗ	Агенция по заетостта
АМ	Автомагистрала
БДС	Брутната добавена стойност
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
МВР	Министерство на вътрешните работи
МОСВ	Министерството на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРРБ	Министерството на регионалното развитие и благоустройството
МТ	Министерството на транспорта
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МТСТ	Министерство на труда и социалните грижи
МФ	Министерство на финансите

НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
НЦТР	Национален център за териториално развитие
ОА	Общинска администрация
ОБ	Общински бюджет
ОПГК	Общинско предприятие „Горска компания“
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
ТБО	Твърди битови отпадъци
ТСБ	Териториално статистическо бюро
УЛМ	Устойчива лична мобилност
ЮЦРП	Южен централен район за планиране

Въведение

Едно от големите предизвикателства през XXI е развитието на градската среда, качеството на околната среда и състоянието на транспорта, като основни артерии не само за състоянието на икономиката, но и на живота въобще.

Концепцията за устойчива мобилност придобива много по-широко значение от преодоляване на трафика и възможност за транспортиране. Тя обхваща цялата връзка на хората с градската структура, където отделните видове транспорт се намесват в цялото и по този начин се въвежда интегриран подход при управлението на мобилността. Целта на европейската транспортна политика е системите за превоз на страните-членки да отговарят на икономическите, социални и екологични нужди на обществото. Устойчивата градска мобилност осигурява дългосрочно икономическо развитие на градовете, повишава качеството на живот на техните жители и гарантира опазването на околната среда. Новата концепция за градска мобилност се състои в насърчаване използването на всички видове транспортни средства и комбиниране на различен по категория обществен транспорт с разнообразни видове индивидуален транспорт.

Изготвяне на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) изисква разбиране и имплементиране на фундаменталните икономически, социални и екологични критерии и принципите на устойчиво развитие. Планът за устойчива градска мобилност се фокусира и разработва на ниво градска агломерация. Независимо от това, той трябва да предвиди планирането на градската мобилност да се съобрази с регионалното и националното ниво, като се отчете законодателната рамка (закони, наредби и документи на ЕС), източници на финансиране на градски потоци (ОП, РБ и ОБ), стратегически документи за устройство и развитие на транспорта на национално ниво.

Процесът на разработване на ПУГМ отчита местните условия и специфики – географията на общината, градската агломерация, демографските характеристики и особеностите на местната икономика. Важна роля в процеса на разработване на ПУГМ играе сътрудничеството между заинтересованите страни, проучване на общественото мнение, координирането на политики и интегрирания подход на планиране.

ПУГМ на град Харманли обхваща периода 2023 – 2035 години и формулира общинските приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и управлението на мобилността на територията на градската агломерация и останалите населени места от общината.

ПУГМ цели стимулиране на балансираното развитие и подобрена 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.

ПУГМ на Харманли ще помогне на града да използва по ефективен начин съществуващата транспортна инфраструктура и услуги и да бъдат взети мерки за градска мобилност по разходоефективен начин. Планът 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.

През март 2011 година ЕК публикува *Транспортната Бяла Книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система*. Като основна цел на политиката на „градска мобилност“ в ЕС се предвижда проучване на 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.

Под *„градска мобилност“* се разбира 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.

ЕС предвижда до 2050 г. да постигне конкретни цели в сравнение с 1990 г. като намаляване на въглеродните емисии с 80-95 % и парниковите газове (ПГ) с поне 60 %. 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 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. 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.

Източници на финансиране

Основните източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност са *Програмата за „Развитие на регионите 2021-2027“* (ПРР) и новият инструмент – *„Национален план за възстановяване и развитие“* (НПВУ) финансирани от ЕС.

Програмата за „Развитие на регионите 2021-2027“ предвижда:

- 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;
- по *Приоритетна ос 2* - Интегрирана териториална свързаност обхваща 40 градски общини. Заложените мерки за устойчива мобилност, включително градска, са идентични за двата приоритета. Предвижда се финансиране на:
 - видове инвестиции в инфраструктура и оборудване;
 - 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;
 - изграждане на 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.

През новия програмен период ПРР 2021-2027 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.

В съответствие с ПИРО 2021 – 2027 се предвижда финансиране на мерки и от *Програмата за транспортна свързаност (ПТС)*.

Също така проект *"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 пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която да предшества интегрираните проекти за устойчива градска мобилност по ППР. 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 по проект *"Зелена мобилност"* от *НПВУ* 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 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.

Институционална и законодателна рамка

Основната цел на ПУГМ 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 жителите на общината.

Тенденциите на изменение на климата и изчерпване на природните ресурси поставят допълнителни предизвикателства пред устойчивия растеж. Отчитайки 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 като ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и нови форми на използване и притежаване на автомобили.

Основанията за разработването на ПУГМ като стратегически 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:

- *Европейския зелен пакт*;
- Проект „Европа 2030“;
- *Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“* на ЕК, 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 насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;

- *План за действие по градска мобилност на ЕК, 2009 г.;*
- *Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;*
- *Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на ЕК, 2010 г.;*
- *Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на ЕК, 2011 г.;*
- *Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ на ЕК, 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;*
- *Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 г. относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност - нотифицирана под номер С(2023) 1524)*

В доклад от 2019 г. относно България, ЕК отправя препоръки за развитието на транспортната система в страната, включващ задълбочен преглед за „предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“. Посочени 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.);
- Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Р България (2012 – 2030 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:

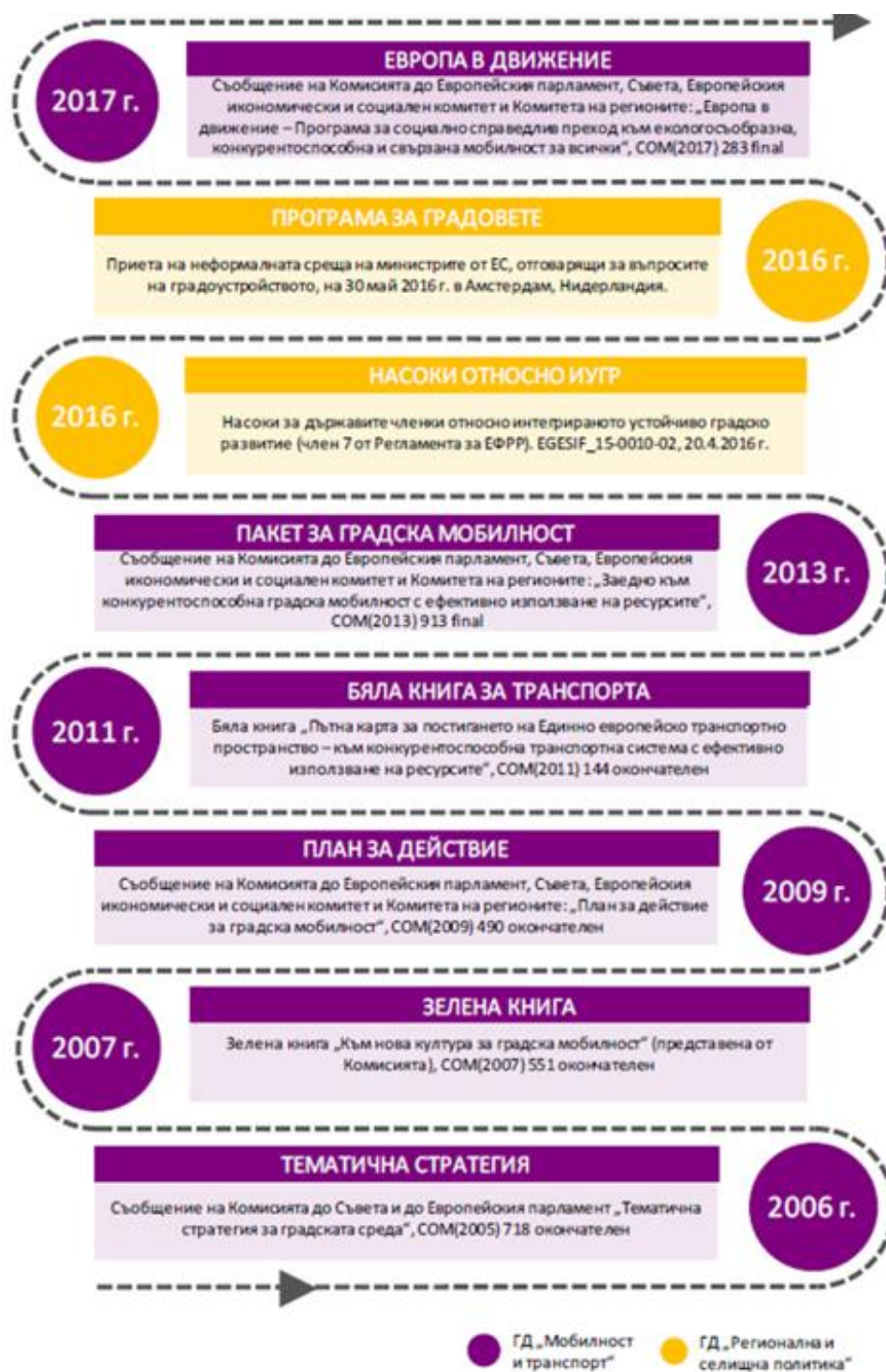
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния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

Наредби:

- Наредба № 33/3 ноември 1999 г. на МТ за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България (последно изм. и доп. ДВ. бр. 84 от 21 Октомври г.);
- Наредба № 1/17 януари 2001 г. на МРРБ за организиране движението по пътищата (последно изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 8 Март 2019 г., отм. ДВ. бр. 88 от 4 Ноември 2022 г.);

- Наредба № 18/23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (последно изм. и доп. ДВ. бр. 13 от 14 Февруари 2020 г.);
- Наредба № 2/15 март 2002 г. на МТИТС за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили (последни изм. и доп. ДВ. бр. 51 от 13 Юни 2023 г.);
- Наредба № 17/23 юли 2003 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали (последно изм. и доп. ДВ. бр. 35 от 15 Май 2015 г.);
- Наредба № 7/ 22 декември 2003 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (последни изм. и доп. ДВ. бр.84 от 21 Октомври 2022 г.);
- Наредба № 3/4 април 2005 г. на МФ за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превода на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони (последно изм. ДВ. бр. 9 от 31 Януари 2012 г., отм. ДВ. бр. 57 от 28 Юли 2015 г.);
- Наредба № 2/31 март 2006 г. на МФ 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 (последно изм. и доп. ДВ. бр. 8 от 29 Януари 2013 г., отм. ДВ. бр. 57 от 28 Юли 2015 г.);
- Наредба № 4/1 юли 2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии (изм. ДВ. бр. 54 от 15 Юли 2011 г., отм. ДВ. бр.12 от 12 Февруари 2021 г.);
- Наредба № 2/17 януари 2001 г. за сигнализацията на пътищата с маркировка (последно изм. и доп. ДВ. бр. 32 от 16 Април 2019 г.);
- Наредба № 12/15 юли 2010 г. на МОСВ за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензин, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух (последно изм. и доп. ДВ. бр.79 от 8 Октомври 2019 г.);
- Наредба от 21 януари 2013 г. за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (изм. и доп. ДВ. бр. 80 от 16 Октомври 2015 г., изм. ДВ. бр. 36 от 13 Май 2022 г.);
- Наредба № РД-02-20-2/20 декември 2017 г. на МРРБ за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии (последно изм. и доп. ДВ. бр. 79 от 4 Октомври 2022 г.).

Фигура 1. Основни документи за политика, приети от ЕК



Източник: ЕСП

Регионални и общински документи:

- Регионална иновационна стратегия, Южен централен район, 2004 г.;
- Регионален план за развитие на Южен централен район, 2014-2020 г.;
- Стратегия на транспортна политика на Южен централен район, 2014 – 2020 г.;

- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021 - 2027 г.;
- Регионална иновационна стратегия, Южен централен район, 2004 г.
- Областна стратегия за развитие на област Хасково за периода 2014 - 2020 г.;
- Общински план за развитие на община Харманли, 2014 - 2020 г.;
- План за интегрирано развитие на община Харманли, 2021 - 2027 г.;
- Общ устройствен план на община Харманли и Екологична оценка на общия устройствен план;
- Програми и стратегии по секторни отрасли и политики на Общината;
- Краткосрочна програма на община Харманли за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива, 2020 – 2022 г.;
- Краткосрочна програма на община Харманли за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива, 2023 – 2025 г.;
- Програма за управление на община Харманли, 2019-2023 г.

Анализ на текущото състояние

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

Географско местоположение

Община Харманли е разположена в югоизточна България, в централната част на Хасковска област и е част от Южния централен район за планиране. Общината е разположена между Горнотракийската низина, Сакар планина и Източните Родопи. Течението на р. Марица разделя територията на общината на две почти равни части. Южния централен район за планиране включва областите Пловдив, Кърджали, Хасково, Пазарджик, Смолян и Стара Загора.

Карта 1. Райони за планиране в Р България и **Карта 2.** Хасковска област



Община Харманли попада в район за трансгранично сътрудничество с Република Гърция и Република Турция. Разстоянията от общинския център до ГКПП „Капитан Андреево” (граничен пункт с Турция) е 47 км, а до ГКПП „Капитан Петко войвода” (граничен пункт с Гърция) е 38 км. През нейната територия преминават два транс-континентални пътя: от Западна и Централна Европа – до Близкия Изток (ТЕТК № 4); и от Северна Европа – до Близкия Изток (ТЕТК № 9). През територията на общината преминава и трансевропейската жп линия, включваща маршрута София - Истанбул. Поради тази причина местоположението на общината играе важна роля за икономиката на общината и нейното демографско и социално развитие.

Населени места

Община Харманли включва 25 населени места – 1 град и 24 села. Според петстепенната йерархичната система от градски центрове (*Национална концепция за пространствено развитие, 2013 – 2025 г.*), град Харманли е от 4-то ниво – малки градове с микрорегионално значение.

Таблица 1. ЕКАТТЕ на населените места в община Харманли

Код по ЕКАТТЕ	Категория на населено място	Населени места
НКV	2	Община Харманли
77181	2	гр. Харманли
04128	5	с. Бисер
04724	5	с. Богомил
05298	7	с. Болярски извор
06080	7	с. Браница
07315	6	с. Българин
12810	7	с. Върбово
		с. Доситеево
		с. Дрипчево
		с. Иваново
		с. Изворово
		с. Коларово
		с. Лешниково

	с. Надежден
	с. Овчарово
	с. Орешец
	с. Остър камък
	с. Поляново
	с. Преславец
	с. Рогозиново
	с. Славяново
	с. Смирненци
	с. Черепово
	с. Черна могила
	с. Шишманово

Източник: <https://www.ekatte.com/общини>

Релеф

Територията на общината има разнообразен релеф - хълмист, равнинен и нископланински, с множество долове и дерета и променяща се надморска височина. Средната надморска височина на общината е около 200 м. Общината е разположена в централната част на Хасковска област и обхваща части от Горнотракийската низина, между полегатите южни склонове на Средна гора и стръмните северни склонове на Родопския масив. Две трети от населените места се намират в Сакар планина, а една трета в Източните Родопи. На североизток се срещат възвишения от югозападния дял на Сакар планина. Южната част на общината е изцяло в северния дял на Източните Родопи. Тук релефът е нископланински и се характеризира със силно разчленени ридове и дълбоко врязани долове.

Климат

Територията на общината попада в преходно-континенталната (средиземноморска) подобласт на европейската континентална област. Поради разнообразния си релеф и вариращата надморска височина, съществуват големи климатични различия. Климатичната област се разделя на две подобласти - Южнобългарска климатична подобласт с три района - район на Източнородопските речни долини, Източнородопски нископланински климатичен район и Бранишко-Дервентски климатичен район; и Преходно-континенталната климатична подобласт в климатичен район на Източна Средна България. Климатът в района се формира под въздействието на трансформирани тропични средиземноморски въздушни маси и такива

на умерените ширини. Климатът е преходно-средиземноморски със значителен брой на слънчевите дни в годината, мека и топла зима и сравнително горещо лято.

Карта 3. Климатични райони в България



Източник: НИМХ - БАН

Полезни изкопаеми

На територията на община Харманли няма разкрити полезни изкопаеми с голямо икономическо значение. С по-голямо значение в икономически аспект са някои находища на нерудни изкопаеми (варовик, азбест, мрамор и глини). Най-голямо значение като качество и запаси имат мраморите и варовиците – главно в Източните Родопи и Сакар.

Води

Територията на община Харманли попада в Източно беломорската водосборна област. Водните ресурси на община Харманли се формират главно за сметка на оттока на р. Марица и нейните притоци – Харманлийска река (Олу дере), Бисерска река.

Марица е най-голямата река в страната и на Балканския полуостров след Дунав с водосборна област до устието си от 53 000 km², а до държавната граница между България и Гърция 1 992 km². Тя е най-пълноводната река в България. На територията на община Харманли, реката активно се използва за напояване. Оттокът на р. Марица е неравномерен и зависи от сезона. Средният годишен отток на р. Марица при община Харманли е 100 м³/сек., а дължината на реката в рамките на територията на общината е около 30 км. Основните ѝ притоци са с ограничен водосбор и водни количества.

Река Харманлийска е основният приток (десен) на река Марица на територията на община Харманли. Влива се отдясно в река Марица на 73 m н.в. на 1.2 km североизточно от Харманли. Тя е с обща дължина 91.9 km, като 1/3 от дължината ѝ (долното течение) е в границите на общината. В долното си течение, реката не се използва

за напояване. По-големите ѝ притоци са реките Хасковска, Юрукдере, Узунджовска и др. На р. Харманлийска и притоците ѝ са изградени общо 21 язовира със сумарен завирен обем около 126 млн. m³.

Вътрешно годишното разпределение на оттока в басейна на Марица в района на община Харманли се определя от особеностите на южно-българската климатична подобласт, в която попадат най-югоизточните притоци: мека зима, сухо лято и есен. Хидроложкият режим се формира в условията на значително средиземноморско влияние. Периодът на пълноводие протича от месец декември до месец юни и е слабоустойчив. Оттича се 70-80 % от общия обем на оттока. Маловодието настъпва през м. юли и трае обикновено до м. октомври. През периода на маловодие се оттича 1% от общия обем на оттока.

В общината са изградени и се използват над 502 микроязовири и водоеми, като част от тях са включени в обхвата на напоителни системи „Доситеево“ и „Бисер“ и напоително поле „Изворово“.

На територията на община Харманли има относително високи водни нива на подземните води. Срещат се различни видове подземни води. В заливните тераси на р. Марица и долното течение на река Харманлийска се срещат грунтови води (води, които се срещат в първия водоносен хоризонт под земната повърхнина). Артезианските води (напорни води формирани между два водонепропускливи хоризонта) са от голямо значение за водоснабдяването на промишлеността и населените места. Подпочвените води на територията на община Харманли се използват за нуждите на питейното и битовото водоснабдяване. Общото количество вода за питейни нужди, което се черпи главно чрез кладенци е над 170 л/сек.

Биоразнообразие

Биоразнообразието представлява богатството на всички живи форми. На територията на Хасковска област са установени 1950 вида растения от 122 семейства, 350 вида пеперуди, 21 вида риби, 10 вида земноводни, 26 вида влечуги, 273 вида птици и 59 вида бозайници. Преобладаващите елементи на флората са субмедитеранските и евро-азиатските, следвани от медитеранските. Ендемичният флорен елемент е представен от 85 балкански, 20 български и 7 родопски ендемични вида растения. Разпространени са 28 реликтни вида. За 25 вида единствените за страната находища са на територията на областта.

Релефът и преходно-средиземноморския климат на общината определят голямото разнообразие на растителния и животински свят. Според геоботаническото райониране на растителната покривка на Република България (по Бондев И., 1991 г.), територията на община Харманли, попада в две области - Тракийската горско растителна област и в Южна крайгранична област, подобласт Долна Марица, район на ксерофитна и мезоксерофитна, микротермна и мезотермна растителност в ксеротермния дъбов пояс и в хълмистите равнини и мезофитна и хигрофитна микротермна растителност в низините, в котловинните полета и край реките.

Горския фонд на територията на община Харманли е 203266 дка (29.26 % от територията на общината). Срещат се смесени гори от:

- цер, благуи и средиземноморски елементи;
- цер, граница, и виргилиев дъб;
- благуи, граница и виргилиев дъб;
- граница и виргилиев дъб със средиземноморски елементи.

Коренната растителност на територията на общината е представена от блатни и мочурни хигрофитни типове гори (тръстика, папур, камъш и др).

Най-често срещаните дървесни видове са бял и черен бор, акация, орех, кедър, бреза, ясен. По долините на реките виреят върба и топола.

В Община Харманли се срещат над 90 вида лечебни растения, а в страната 770 вида. Срещат се: Нежен микропирум, Блатно кокиче, Костова тлъстига, Бяла Лупина, Кълбеста детелина, Южна глушина, Грудков здравец, Морковидна стефанофия, Теснолистен ручейник, Игликова айважива, Сребърниева айважива, Хибридно винче, Върбинкова какула, Линдерния, Жлезист лопен, Поречолистен лопен, Белардиев живовляк, Световна самогризка, Беззащитна метличина, Стоянова дрипавка, Хибридно паче гнезо и др.

В зоогеографско отношение (Груев, Б. и Б. Кузманов 1994), територията на община Харманли попада в Тракийския район, който е част от Южнобългарския биогеографски район (Горнотракийската низина, Среднотунджанската низина, Източните Родопи, Сакар, Манастирските възвишения и Бакаджиците). Характерно за този зоогеографски район е навлизането на средиземноморска фауна от юг по долините на реките Марица и Тунджа.

Бозайниците са представени от: европейска къртица, източноевропейски (белогръд) таралеж, белокоремната белозъбка, малката белозъбка, обикновената кафявозъбка, обикновената полевка, сляпо куче, европейски лалугер, полска мишка и европейския див заек. В горите се срещат благороден елен, сърна, дива свиня, язовец, черен пор, лисица, чакал, невестулка, видра, европейски вълк, дива котка, златка, белка и др.

Богато представена е и прилепната фауна.

В орнитологично отношение важни местообитания има във водосбора на реките на Източните Родопи и западните склонове на Сакар, видове птици от европейско природозащитно значение като: бял щъркел, черен щъркел, обикновен мишелов, осояд, египетски лешояд, орел змияр, тръстиков блатар, малък креслив орел, вечерна ветрушка, ловен сокол, сокол скитник и др.

От влечугите в Тракийския район най-често се срещат гущери - Балкански гекон, Късокрак гущер, Слепок, Жълтокоремник, Горски гущер, Ивичест гущер и др. Срещат се 11 вида змии като: Червейница, Пясъчна (турска) боа, Голям стрелец, Тънък стрелец, Смок мишкар, Пъстър смок, Медянка, Обикновена водна змия, Сива водна змия, Вдлъбнаточел смок и Пепелянка.

Срещат се сухоземни костенурки (шипоопашатата и шипобедрената) и водни костенурки (европейска блатна и каспийска блатна).

От безгръбначната фауна преобладават средиземноморските видове.

Защитени територии и зони

На територията на област Хасково има 55 защитени територии (ЗТ) и 24 защитени зони (ЗЗ) по НАТУРА 2000-4:

- 27 природни забележителности;
- 27 защитени местности;
поддържани резервата;
- 10 бр. ЗЗ по Директивата на Съвета 79/409/ЕИО за дивите птици;
- 14 бр. ЗЗ за Директивата на Съвета 92/43/ЕИО за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна.

От тях на територията на Община Харманли има 7 ЗТ (2 природни забележителности и 5 защитени местности). Територията на общината частично се

покрива от 7 ЗЗ по НАТУРА 2000 – 4 по Директивата за местообитанията и 3 по Директивата за птиците, обявени по Закона за биологичното разнообразие с обща площ

Защитени територии:

- 28/ЗМ „Дефилето“;
- 149/ЗМ „Бакърлия“;
- 311/ПЗ „Находище на блатно кокиче - м Сазлъка“;
- 51/ПЗ „Долмен“;
- 93/ПЗ „Водопад Кору-дере“;
- 92/ПЗ „Кюмурлука“;
- 302/ПЗ „Пещера Хайдушката дупка“;

Защитените зони от Екологичната мрежа Натура 2000:

- ЗЗ BG0000212 „Сакар” - Директива за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ЗЗ BG0002021 „Сакар” - ЗЗ по директивата за птиците;
- ЗЗ BG0001034 „Остър камък” - Директива за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ЗЗ BG0000578 „Река Марица” - ЗЗ по директивата за местообитанията;
- ЗЗ BG0001032 „Родопи Източни” - ЗЗ по директивата за местообитанията;
- ЗЗ BG0002020 „Радинчево” - ЗЗ по директивата за птиците;
- ЗЗ BG0002092 „Харманлийска река” - ЗЗ по директивата за птиците.

Баланс на територията на община Харманли

Общината се нарежда на пето място от единадесет общини в област Хасково по площта на своята територия – 694 625 дка/12.55 % (Административен атлас на РБ). По горски територии общината се намира на трето място - 10.88 %. Структурата на територията на общината се разпределя по следния начин:

- *земеделски територии* – 420 998 дка (60.61 %);
- *горски територии* – 203 266 дка (29.26);
- *урбанизирани територии* – 30 024 дка (4.32 %);
- *територии с инфраструктура* - 24 614 дка (3.54 %);
- *територии за добив полезни изкопаеми* – 3 518 дка (0.51 %);

- *територии заети от водни площи* – 12 205 дка (1.76 %);
- защитени територии – 12 730 дка (1.83 %).

На човек от населението се пада 17.4 дка/ч, при средния за страната 6.5 дка/ч, за областта 11.12 дка/ч, което определя общината с добра задоволеност по този показател.

Най-голяма е площта на землищата на гр. Харманли – 51 364 дка (7.40 %) и селата Славяново (40 168 дка/5.79 %), Доситеево (40 095 дка/5.77 %), и Черепово (40 035 дка/5.76 %). Най-малка е площта на с. Богомил - 112 дка/0.02 %. Най-много земеделска земя има в землищата на селата Поляново, Доситеево, Овчарово, Браница, Изворово, Черепово и гр. Харманли. Най-много горски фонд има в землищата на гр. Харманли, с. Болярски извор, с. Орешец и с. Славяново.

Икономика

Общият брой на предприятията на територията на община Харманли през предишния програмен период постоянно нараства. Броят на микропредприятията (до 9 заети) заема над 90 % от броя на всички предприятия.

Произведената продукция на територията на община Харманли е под 10 % от общата продукция произведена на територията област Хасково. Основният дял на произведената продукция се пада на: преработваща промишленост; транспорт, складиране и пощи; търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети; селско, горско и рибно стопанство.

През плановия период 2014 – 2020 г. *брутната добавена стойност* (БДС) нараства с около 30 % в сравнение с предходния период, като същевременно се наблюдава намаляване на БДС в аграрния сектор с 7 %. Най-голям ръст се наблюдава за индустриалния сектор (40 %), който е основен двигател на БДС в общината.

Сериозно е намалението на предприятията в строителството, както и на заетите в този сектор.

Делът на вложените чуждестранни инвестиции в стопанско-промишления комплекс на общината е нисък. Големите и средни предприятия са изградени или преоборудвани с национални капитали.

Въпреки, че се увеличава броя на предприятията в селското, горското и рибното стопанство, броя на заетите намалява с около 1/3. Намалява също броят на новорегистрираните земеделски стопани. Това е твърде обезпокоително поради

селскостопанския характер на община Харманли. Обработваемата земя е 410 092 дка (95 % от земеделската земя). Голяма част от нея е раздробена, но се обработва.

Най-висок дял в общия обем на засетите масиви в общината имат площите със зърнено-хлебни и фуражни култури. От тях, най-обширни площи са заети с пшеница. Нисък е делът на обработваемите земи с технически култури. Средните добиви на пшеница в общината са около 250 kg/дка, а тези на слънчоглед са 184 kg/дка, които са по-ниско от тези в ЮЦРП. Добивите на тютюн в община Харманли намаляват. С пъти е намалено производството на култури като люцерна, дини, пъпеш и сусамн. Площите с бадемови масиви и ягоди отсъстват, към 2013 г. Всички лозя са винени. Поливната площ е около 32 %.

През последните 30 години силно е занижен добива на фуражни култури и животновъдна продукция. Растениевъдството изцяло е ориентирано към хлебно зърнопроизводство. Сnižени са делът на отглежданите технически култури, зеленчуци и бостани, а цените и търсенето на пазара на сусам и тютюн (харманлийска басма), са намалели в пъти. Делът на трайните насаждения намалява, независимо от увеличението на лозовите масиви за производство на вино. Отглеждането и добивът на бадеми е намалял 4 пъти. Загубена е дейността за отглеждане на копринени буби и сурова коприна, традиционно развивана в района от средата на XVII в. Малък е делът на обработваните земеделски площи от кооперативни сдружения.

От пресните зеленчуци най-голям дял заемат площите с дини – 18.56 %, следвани от други зеленчуци, краставици – полски, зеле, картофи и тикви. Сеитбата на всички пресни зеленчуци има случаен характер. Най-голям дял в производството на оранжерийните зеленчуци заемат краставиците и доматиите. Производството на зеленчуци е силно зависимо от напояването и климатичните условия.

Най-голям дял от овощните видове заемат сливите, следвани от прасковите и крушите. Останалите овощни видове заемат малки площи. Аронията и другите овощни видове явно са млади насаждения, защото показват случаен характер на засяване.

Лешниците заемат над 50 % от всички площи, засети с черупкови.

Площите с ягодоплодните са незначителни и нарастват незначително през годините.

Структура на земеделските земи по култури показва, че нейното използване е почти изключително екстензивно - 77 % от всички земи са заети със: зърнено житни култури (31 %), трайни фуражни култури (27 %) и маслодайни култури (19 %). Особено характерно е, че със зърнено-житни и маслодайни култури са засети 50 % от земите, което изисква минимален човешки труд, гарантира доходи, но не е основа за създаване на добавена стойност по веригата на използване на продукцията от тези култури.

Животновъдството в община Харманли се развива основно от дребни производители и индивидуални собственици за лична консумация на животни и продуктите от тях. Структурата на селските стопанства в община Харманли се променя като се увеличава относителния дял на стопанствата с едри преживни животни, намаляват тези с дребни преживни животни и практически изчезват стопанствата със свине. За територията на общината и наличието на големи горски площи броят на стопанствата с пчелни семейства е относително малко. Развитие след 2000 г. отбелязва биволовството. В отглеждането на животни, общината има изключително големи резерви. Сериозен ръст има при отглеждането на кози и месодайни овце, включително на овце въобще.

Независимо от положителните резултати през последните години, селскостопанските ресурси на общината не се използват максимално. Това важи, както за отглеждането на различни култури, така и за отглеждането на животни.

Общинските гори в община Харманли се стопанисват от Общинско предприятие „Горска компания“, създадено през 2004 г. (ОПГК). Средно годишно от общинските гори се добиват около 700 m³ строителна дървесина и 10 000 m³ дърва за горене. В Годишния план за ползване на дървесина от горския фонд на община Харманли за 2023 г. е планирано увеличение на количество за сеч - 13 370 m³ стояща дървесина.

В периода 2007 – 2020 г. по Стратегията за местно развитие на МИГ Харманли са финансирани 36 проекта. Проектите са разпределени както следва:

- 11 проекта са на земеделски производители – проектите са основно за закупуване на нови машини, съоръжения и/или оборудване и отчасти за създаване на трайни насаждения;
- 2 проекта на земеделски кооперации, за закупуване на нови машини, съоръжения и/или оборудване;

- 5 проекта на общината, основно за: реконструкция и изграждане на улична мрежа; строителство на водоснабдителни системи; обновяване на туристическа инфраструктура; строителство и подобряване на наблюдателни пунктове, закупуване на средства за наблюдение и комуникация; реконструкция и изграждане на сгради;
- 1 проект е на амбулатория за дентална медицина, за закупуване на техника за здравни услуги;
- 16 проекта на фирми, основно за закупуване на специализирана техника, обзавеждане и оборудване.

Според Концепцията за туристическо райониране на България, община Харманли попада в Тракийски туристически район, с център гр. Пловдив. От своя страна Тракийския туристически район се разделя на Пловдивски и Старозагорски подрайон. В Концепцията за туристическо райониране на България е предвидено основна специализация *„културен и винен туризъм“* на Тракийския туристически район, с разширена специализация: Културен туризъм (всички видове); Винен туризъм; Делови туризъм (MICE); Градски развлекателен и шопинг туризъм; Здравен туризъм (всички видове), Приключенски и екотуризм. *Съседния Родопски туристически район е с основна специализация „планински и селски туризъм“*, с разширена специализация: Планински туризъм (всички видове – ски, пешеходен, рекреативен); Селски туризъм; Балнеотуризм, СПА и уелнес туризъм; Приключенски и екотуризм; Културно-исторически и фестивален туризъм, Религиозен и поклоннически туризъм.

Община Харманли разполага с интересни и разнообразни красиви природни територии, феномени и крайречните поречия. Сред природните обекти се срещат антропогенни забележителности като долмени, тракийски светилища, средновековна крепост и др. Красиви местности и причудливи природни местности: м. „Кутела“, м. „Големите камъни“, пълноводната река Марица, м. Бакаджик (край с. Рогозиново); Хайдушката дупка (малка пещера), Караколювата къща (пещера, скривалище на байрактаря на Индже войвода Кара Колю), м. Широкия алчак, Гората Ада (край с. Дрипчево); хайдушкото кладенче Колджака, множество чешми, „Йоргева могила“ (открити златен накит от 320 мъниста и два златни предмета от първата половина на второто хилядолетие преди н.е., край с. Изворово); Караколювата дупка в м. „Големите камъни“ – според преданието тук се е криел Кара Кольо Омарчалията – байрактар на Индже войвода (край с. Черепово) и др. В община Харманли има интересни вековни дървета, които представляват интерес за любителите на природата.

Община Харманли притежава атрактивни антропогенни туристически ресурси, които не са добре валоризирани в общинската икономика. Земите на община Харманли от хилядолетия са важна точка в два исторически обособени трансконтинентални пътя, които свързват Западна Европа с Близкия Изток и Северна Европа със Средиземноморието - Виа Диагоналис (Via militaris) и Виа Игнация (Via Egnatia). Интерес за културния туризъм представляват: Скалния култов тракийски комплекс „Глухите камъни“; Римска станция, късноантична и средновековна крепост „Кастра Рубра“ (Castra Rubra); Скално светилище, край с. Доситеево различни долмени - Менхирът „Чучул камък“ при с. Овчарово, "Каменната къща", край с. Остър камък, долменът в м Блага черква, с. Изворово и др.

Общината разполага и с различни архитектурни и религиозни обекти, които представляват интерес за културния туризъм. В общината се организират различни културни събития, които привличат ежедневно интереса на хиляди туристи (Фестивал „На Хармана“, Откриване на гроздобера в Сакар, Трифон Зарезан, Празник на младото вино, ФФ „Песни край Марица“, ФФ „Тракийска шевица“, „Празник на сусама“, Национални културни празници „Изворът на белоногата“, ежегодни срещи на поети с китари „Поетични струни“, международен хоров фестивал „Хармония“, Дните на Харманли, Рок фест, Есенен панаир „Карабаа“, Екстремален винен тур „Южен Сакар 4x4“).

На територията на общината има много добри възможности за развитие на културен, екологичен, винен, ловен, пешеходен, приключенски и селски туризъм.

На територията на община Харманли има скромна база за настаняване, предимно в ниските категории (общо 13 обекта). Повечето регистрирани обекти за настаняване са 1 и 2 звезди, като само два хотела са с 3 звезди.

Заведенията за хранене и развлечение на територията на община Харманли са общо 42 бр.:

- заведения за бързо хранене – 21 бр.;
- питейни заведения – 12 бр.;
- кафе-сладкарници – 5 бр.;
- ресторанти – 4 бр.;

Перспективите за развитие на общинската икономика

Независимо от благоприятните данни за развитие на промишлеността в общината по отношение на структурата на заетостта, контингентът от жители в трудоспособна възраст е ограничен. Основната част от безработни, които търсят работа е с основно и по-ниско образование. Необходимо е да се предприемат спешни мерки за провеждане на местна политика, която да доведе до разкриване на нови работни места.

Развитието на промишлеността се основава на наличния трудов ресурс, като се предпочита основния контингент работещи да е с уседнало местоживееене в близост до бъдещите промишлени обекти. Структурата по образование и възраст на потенциалната работна ръка са на втори план при планиране на нови производства, тъй като високо квалифицираното население е около 10 % и обикновено се привличат допълнително, от промишлените райони на Хасковска област, страната и ЕС.

Прогноза за развитие на промишления сектор в община Харманли за период до 2034 г.

Стратегическо местоположение на община Харманли, прилежаща на ОЕТК № 4 и № 10 (както и развиващия се ОЕТК № 9 - „Север - юг”). Общината е разположена в *граничния район на България с Турция и Гърция* и защитава национални, регионални и европейски икономически интереси. В този смисъл територията ѝ е подходяща за разкриване на интернационални търговски, складови и дистрибуторски зони за реализация на стоки и услуги. Подобна добра и работещата практиката има в страните от ЕС.

2. Наличие на трудов ресурс с опит на част от работещите в производство на продукти от шест промишлени отрасли развивани в общината в близкото минало.
3. Добре развита транспортна, енергийна и инженерна инфраструктура на територията на Общината и развита система от доставчици на техните продукти.
4. Голям дял на безработни в различна степен търсещи работа, с по-ниско образование.

Значителни по размери земеделски и горски земи, вода и потенциал за развитие на поливно земеделие и интензивни култури: зеленчуци, плодове, лозя, трайни насаждения и фуражи.

Голям туристически потенциал от природни и исторически забележителности, запазени традиции и сравнително добра туристическа инфраструктура.

Ускорено развитие на вериги от добавена стойност: селско стопанство – животновъдство – преработваща промишленост – търговия. Подпомагане дейността на съществуващите малки и средни предприятия и създаване на предпоставки за изграждане на големи преработвателни предприятия на селскостопанска продукция.

„Инвестиционна подготовка на нови терени“ за промишлени производства и услуги с предварително изготвени правила и критерии за хармонизиране и за осъвременяване на структурата на промишления комплекс на общината до създаване на „Производствени вериги с висока добавена стойност“.

Създаване на „Интермодален терминал“, разположен в контактната зона на АМ „Марица“ и международното железопътно трасе Лондон - Истанбул до гара Преславец. Терминалът ще включва голяма складова зона под митнически контрол, част от която ще е отредена за съхранение и претоварване с последващо транспортиране на товари в контейнери, експедирани от и за пристанищата на Истанбул.

Планиране на изграждането на „Промислено търговски комплекс - IST“ за снабдяване мегаполиса Истанбул с различни стоки, произведени в страните на ЕС и България.

Организиране и учредяване на индустрии от типа „Маломасштабни индустрии“ (SSI). Създаване на условия за изнасяне на част от производството на възли, детайли, заготовки, специфични услуги и т. н., които да се произвеждат в малки специализирани предприятия или отделни квалифицирани работници, в т. ч. семейно, в помещения до или в домовете им.

В ОУП е предвидено на подходящи места в пряко съседство с АМ „Марица“ отреждане на терени за обекти, обслужващи пътниците и туристите, предлагащи различни услуги в т. ч. отдых, търговия, хранене, медицински, административни, юридически, застрахователни и други услуги.

13. Изграждане на общинска линейна рекламна система за популяризиране на България и общината, край АМ „Марица“. Рекламата ще популяризира града и общината, и ще привлича посетители.

В по-далечна перспектива - 2027 - 2034 г., по предложение на ръководството на община Харманли в ОУП е предвидено създаване на промишлено-търговски и обслужващ комплекс (северно от гр. Харманли на терени на бившето поделение на МНО,

както и западно, и северно от сега съществуващия „Център за настаняване на чужденци“) на териториално устройствена „Смесената многофункционална зона - далечна перспективна“ - СмФ/ОТПЧ). Развитието на предлаганата зона ще е функция от по-нататъшното утвърждаване проектираните по-горе „Промислено търговски комплекс - IST” и на „Интермодален терминал” в землището на с. Преславец.

Перспективите за развитие на селското стопанство в общината

казване на помощ при създаване на масиви от трайни насаждения (нови сухоустойчиви овощни видове и други трайни насаждения) на поливни площи.

тимулиране на бързото възстановяване и развитие на поливното земеделие чрез внедряване на интензивни култури и технологии за отглеждането им.

одпомагане на земеделските стопани в доставката на съвременни земеделски машини и технологии за повишаване ефективността и културата на земеделието.

родължаване на положителната тенденция в животновъдството и изграждане на съвременни животновъдни ферми за отглеждане на едър рогат добитък и дребни преживни животни, и производство на фуражи.

ривличане и стимулиране на инвеститори за създаване на преработвателни мощности за преработка на земеделска и животновъдна продукция.

тимулиране на биологичното производство.

ъздаване на междуобщински паралелки чрез задълбочаване на връзките между професионалните гимназии и институти с аграрен профил и хранително-вкусова индустрия.

овишаване на осведомеността, запознаване на производителите с нормативната база, както и с научните постижения и добри практики и предлагане на безплатни курсове за обучение и за квалификация на младите хора в селата на общината.

азвитие на мести пазари за директни продажби от производителя на крайния клиент с цел скъсяване на веригите на доставки и развитие на електронната търговия.

азвитие на туризма чрез разумната експлоатация на природните и антропогенните туристически ресурси и управление на туристическата дестинация.

SWOT – анализ - икономическо развитие

Силни страни	Слаби страни
• Значителни по размери обработваеми земи; • Значителни масиви с общински гори; • Разнообразна природа и наличие на природни забележителности и културни забележителности; • Много повърхностни и подпочвени води, реки и микрорязовири; • Благоприятни климатични и почвени условия за развитие на селското стопанство; • Голям дял на обработваеми земеделските земи; • Добро съчетание на различни релефи за работа и почивка; • Равномерно разположение на населените места по територията на общината; • Добра транспортна мрежа; • Железопътни връзки и близост до АМ „Марица“; • Стабилно население; • Развита преработваща промишленост; • Традиции в производството на зърнени култури и трайни насаждения; • Развита лозарско-винена индустрия; • Традиции в животновъдството, в т. ч. биволовството; • Добре развита социална система; • Добро здравеопазване; • Добра образователна система; • Население в подтрудолюбна възраст; • Потенциал за развитие на туризъм.	• Неефективно използване на природно-климатичните условия; • Недостатъчно използване на водите за напояване и аквакултури; • Неефективно използване на човешките ресурси; • Население с ниско образование и квалификация; • Безработно население в селата на общината; • Липса на специалисти за селското и горското стопанство; • Липса на образование за населението в селското стопанство и промишлеността; • Липса на система за преработване на селскостопанската продукция; • Концентрация на промишлеността в гр. Харманли; • Липса на инвестиции за икономиката; • Слаба конкурентоспособност; • Липса на специалисти по управление на секторите в стопанството; • Недостатъчен административен капацитет; • Труден достъп до свежи финансови ресурси; • Липса на информираност по важни въпроси в т.ч. информация за обществени поръчки и проекти на европейските фондове; • Не обновени производствени мощности в индустрията; • Недостатъчно развита туристическа суперструктура; • Недостатъчно развит туристически маркетинг и валоризация на туристическите ресурси.
Възможности	Заплахи
• Оползотворяване на геостратегическото местоположение на общината;	• Неефективно използване на геостратегическото положение на общината за цялостно подобряване на социално-икономическия климат;

- Активно привличане на инвестиции от общината в програми за инфраструктурно и социално развитие;
- Популяризиране на културно-историческото наследство в региона чрез развитие на алтернативен туризъм;
- Максимално използване на възможностите за развитие на бизнеса свързани с новооткритата АМ “Марица”;
- Преструктуриране на организацията на работа и управлението на общината с цел повишаване на ефективността от използването на трудовите ресурси;
- Увеличаване на пътникопотока в общината, вследствие електрифицирането на ж.п. линията Пловдив – Свиленград и откриването на АМ „Марица“ Е80;
- Разширяване и подобряване на базисната инфраструктура чрез привличане на средства от ЕФ, трансгранично и междурегионално сътрудничество;
- Заздравяване на икономическия климат и регионалната конкурентоспособност на основата на устойчива техническа и екологична инфраструктура;
- Създаване на нови работни места чрез растеж и привличане на инвестиции и средства от ЕФ;
- Повишаване квалификацията и личната конкурентоспособност на човешките ресурси;
- Стимулиране на инициативността на съществуващи и нови частни предприемачи чрез достъп до информация, обучение и финансиране;
- Развитие на сектора на МСП и подобряване на достъпа да субсидиране и финансиране в него;
- Развитие на горското стопанство;
- Подобряване на общинската пътна мрежа;
- Превръщане на територията в селскостопански център с развита инфраструктура;
- Развитие на културния, историческия и винения туризъм;
- Повишаване на квалификацията на заетите в бизнеса, производството, селското и горското
- Задълбочаване на тенденцията към намаляване и застаряване на населението;
-
- Запазване на отрицателните демографски тенденции с отражението им върху образованието;
- Намаляване на качествените характеристики и потенциала на населението;
- Задълбочаване на проблемите на заетостта и безработицата поради ниска квалификация и неадекватност към съвременните икономически изисквания;
- Влошаване на състоянието на околната среда след построяването на АМ “Марица”, както и влошаване на състоянието на териториалните фондове в непосредствена близост до нея;
- Задълбочаване на процесите на регионални различия в национален мащаб;
- Изоставане от нивата на конкурентоспособност на пазарите в ЕС;
- Невъзможност за растеж поради малко инвестиции;
- Икономическа емиграция на млади работници и специалисти;
- Опасност от спад в селското стопанство по демографски причини;
- Задълбочаване на проблемите с нереализираната селскостопанска продукция;
- Икономическа емиграция, „изтичане“ на квалифициран персонал;
- Непропорционално и едностранчиво развитие на селските стопанства;
- Изоставане в конкурентоспособността на човешките ресурси на пазара на труда.

стопанство чрез различни обучителни програми;

- Насърчаване на междусекторното сътрудничество и създаване на идентичност на територията;
- Възможност за използване на европейски средства за реставрация, консервация и социализация на туристически ресурси; създаване на туристическа дестинация; туристически маркетинг, реклама и валоризация на туристическите ресурси.

Население и демографски процеси

Население и човешки ресурси

По данни на НСИ (от 1934 г. досега) след 9 септември населението на общината нараснало и растяло до 1965 г., след това започнало да намалява с бавни темпове, докато се стигне днешното ниво.

Данните от последното преброяване на НСС проведено от 7 септември до 10 октомври 2021 г., показва продължаваща тенденция на намаляване населението и човешките ресурси на територията на общината. По данни на НСИ, населението на общината през 2021 г. е 21623 д, докато през 2019 г. по данни на общината е 25 253 д. (-3630 д./17.8 %).

Населението на общината намалява почти във всички възрастови групи през второто десетилетие на XXI век. Най-чувствително е това намаление във възрастовите групи от 15 до 69 г. Леко се увеличава тежестта на хората над 70 години. В края на 2019 г., 78.15 % от гражданите на общината живеят в единственият град – административният център на общината, град Харманли и 21.85 % в 24 села. През 2023 г. относителната стойност на градското население е намаляло на 74.03 %, за сметка на селското население и се приближило до стойностите за област Хасково като цяло (72.25).

Таблица 2. Население в община Харманли към 01.02.2011 г. (по възрастови групи)

Населени места	Общо	Възрастови групи (в навършени години)																
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80+
към 01.02.2011 г.	24947	1169	1108	1143	1365	1445	1443	1646	1772	1693	1624	1811	1798	1748	1356	1232	1297	1297
към 10.10.2021 г.	21623	910	1120	1208	1124	1017	956	1164	1217	1396	1585	1559	1499	1598	1602	1422	996	1250

Източник: Общинска администрация, м. април 2020 г. и НСИ, 2021 г., обработка Адория Консулт ЕООД

Бележка:

2011 г. – по данни на община Харманли, служба ГРАО

2021 г. – по данни на НСИ от последното преброяване на населението

Таблица 3. Средногодишно население през 2022 г., по области, общини и местоживееене

Статистически райони	Средногодишно население		
	Области/общини		
	Общо	В градовете	В селата
	Бр.	Бр.	Бр.

Област Хасково

Община Харманли

Източник: НСИ, 28.04.2023, обработка Адория Консулт ЕООД

Таблица 4. Население по населени места и пол в община Харманли

Населено място	2014 г.			2015 г.			2016 г.			2017 г.			2018 г.			2022 г.		
	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени
с. Бисер	771	771	771	731	731	731	739	739	739	731	352	379	713	345	368			
с. Богомил	13	13	13	10	10	10	11	11	11	10	3	7	8	2	6			
с. Болярски извор	293	293	293	280	280	280	286	286	286	280	138	142	274	138	136			
с. Браница	116	116	116	111	111	111	112	112	112	111	57	54	105	52	53			
с. Българин	373	373	373	357	357	357	366	366	366	357	175	182	346	171	175			
с. Върбово	424	424	424	405	405	405	404	404	404	405	205	200	385	199	186			
с. Досигеево	323	323	323	322	322	322	322	322	322	322	160	162	305	153	152			
с. Дрипчево	20	20	20	14	14	14	16	16	16	14	5	9	11	4	7			
с. Иваново	312	312	312	309	309	309	311	311	311	309	136	173	303	136	167			
с. Изворово	238	238	238	209	209	209	215	215	215	209	108	101	199	103	96			
с. Коларово	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	7	9	14	5	9			
с. Лешниково	101	101	101	88	88	88	91	91	91	88	45	43	84	41	43			
с. Надежден	243	243	243	239	239	239	247	247	247	239	123	116	237	122	115			
с. Овчарово	122	122	122	113	113	113	115	115	115	113	60	53	106	60	46			
с. Орешец	229	229	229	230	230	230	244	244	244	230	122	108	217	111	106			
с. Остър камък	103	103	103	91	91	91	94	94	94	91	41	50	89	40	49			
с. Поляново	253	253	253	287	287	287	258	258	258	287	148	139	273	137	136			
с. Преславец	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	78	84	157	75	82			
с. Рогозиново	130	130	130	144	144	144	148	148	148	144	74	70	137	72	65			
с. Славяново	687	687	687	638	638	638	656	656	656	638	333	305	610	322	288			
с. Смирненци	180	180	180	169	169	169	176	176	176	169	89	80	163	85	78			
гр. Харманли	18986	18986	18986	19989	19989	19989	20216	20216	20216	19989	10122	9867	19734	9980	9754			
с. Черепово	162	162	162	147	147	147	154	154	154	147	82	65	147	82	65			
с. Черна могила	105	105	105	99	99	99	105	105	105	99	51	48	100	54	46			

с. Шишманово	550	550	550	544	544	544	543	543	543	544	292	252	536	287	249
Харманли общо	24912	24912	24912	25704	25704	25704	26007	26007	26007	25704	13006	12698	25253	12776	12477
<i>Източник: Общинска администрация, м. април 2020 г.</i>															

Таблица 5. Население по местоживеене и пол

Община	Общо			В градовете			В селата		
	Всичко	Мъже	Жени	Всичко	Мъже	Жени	Всичко	Мъже	Жени
	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.
Об. Хасково									
Харманли									

Източник: НСИ, към 31.12.2022 г., обработка Адориа Консулт ЕООД

Таблица 6. Живородени брачни и извънбрачни

	Общо			В градовете			В селата		
	Всичко	Брачни	Извънбрачни	Всичко	Брачни	Извънбрачни	Всичко	Брачни	Извънбрачни
	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.
Област Хасково									
Общ. Харманли									

Източник: НСИ, 2022 г., обработка Адориа Консулт ЕООД

Таблица 7. Естествено движение на населението

Район	Живородени			Умрели			Естествен прираст		
	Всичко	Момчета	Момичета	Всичко	Мъже	Жени	Всичко	Мъже	Жени
	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.			

Общо за страната

Област Хасково

Община Харманли

Източник: НСИ, 28.04.2023, обработка Адориа Консулт ЕООД

Таблица 8. Механично движение на населението, по области, общини и пол*

Район	Заселени			Изселени			Механичен прираст		
	общо	Мъже	Жени	общо	Мъже	Жени	общо	Мъже	Жени
	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.			

Област Хасково

Община Харманли

Източник: НСИ, 2022 г., обработка Адориа Консулт ЕООД

Бележка: *От 2007 година механичното движение на населението включва не само вътрешната миграция, а и движението на лицата към и от страната 28.04.2023

Таблица 9. Население под, във и надтрудоспособна възраст*

Община	Общо			В т.ч. в градовете		
Харманли	Всичко	Мъже	Жени	Всичко	Мъже	Жени
	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.	Бр.
Харманли						
Под трудоспособна възраст						
В трудоспособна възраст						
Над трудоспособна възраст						

Източник: НСИ, 31.12.2022 г., обработка Адориа Консулт ЕООД

Бележка: *За 2022 г. тези граници са от 16 до навършването на 61 години и 10 месеца за жените и 64 години и 5 месеца за мъжете.

Таблица 10. Детски градини, деца, педагогически персонал, места и групи в детските градини през учебната 2022/2023 година

Общини	Самостоятелни детски градини (брой)	Деца		Места (брой)	Педагогически персонал*		Детски групи (брой)
		Общо (брой)	в т.ч. момичета		Общо (брой)	в т.ч. детски учители (брой)	

Община Харманли

Източник: НСИ, 26.04.2023 г., обработка Адориа Консулт ЕООД

Бележки: * Вкл. директори без групи, музикални ръководители и педагози.

Таблица 11. Училища, паралелки, учители, учащи и завършили в общообразователни и специални училища през учебната 2021/2022

Район	Училища	Учители*	I - IV клас		V - VII клас			VIII - XII клас		
			паралелки	учащи	паралелки	учащи	завършили	паралелки	учащи	завършили
				общо в т.ч. жени		общо в т.ч. жени	основно образование		общо в т.ч. жени	средно образование

Обл. Хасково

Общ. Харманли

Източник: НСИ, 04.2022

Бележки: *Включително учители в Центрове за подкрепа на личностно развитие, Центрове за специална образователна подкрепа и Центрове за подкрепа на приобщаващото образование

Населението в подтрудоспособна възраст през 2023 г. минимално намалява спрямо 2018 г. (16.16 % : 17,3). В трудоспособна възраст населението през 2023 г. намалява с 2.5 % спрямо 2018 г. (56.50 % : 59,0 %). Населението в надтрудоспособна възраст се увеличи през 2023 г. спрямо 2018 г. (27.34 % : 23.60 %). Изводът, който може да се направи е, че продължава тенденцията за намаляване на населението в трудоспособна възраст, в резултат на механична миграция към по-големи населени места предлагащи по-добро качество на живот и възможност за работа и увеличаване на населението в надтрудоспособна възраст.

Раждаемост, смъртност и естествен прираст

Раждаемостта в страната продължава да спада и през 2022 г., в България са родени 56 596. Същата тенденция се наблюдава и в област Хасково, както и в община Харманли. През същата година в Харманли са родени 188 деца, от тях 27.13 % са родени от родители, които имат официален брак и 72.87 % са извънбрачни деца (родени от партньори без брак). От всички родени деца през 2022 г., 130 деца са родени в гр. Харманли (39 %) и 57 деца в селата от общината (61 %).

В същото време през 2022 г. са умрели 405 души (от които 226 мъже и 179 жени). Смъртността при мъжете е по-висока. Естественият прираст е -217 д. (-128 мъже и -89 жени). Високата смъртност и ниската раждаемост се дължи на продължаващата механична миграция, намаляване на младите хора и жените във фертилна възраст.

Механичен прираст на населението

През 2022 г. на територията на общината са се заселили 379 д., предимно мъже (216 мъже и 180 жени). В същото време са се изселили 465 д., предимно жени (216 мъже и 9 жени). Механичният прираст на населението за 2022 г. е -86, като той е значително по-висок при жените (-17 мъже и -69 жени). В гр. Харманли механичното движение е положително, т.е. има приток на население, докато в селата населението намалява.

Разпределение и динамика на населението по пол

През 2022 г. минимален превес имат жените над мъжете, предимно в гр. Харманли. В селата от общината преобладават мъжете.

Заетост, безработица и доходи на населението

Наблюдава се тенденция на нарастването на броя на заетите и на средната работна заплата в общината, областта и страната. Въпреки кризата с COVID 19 и последвалата инфлация, през последните години се наблюдава трайно повишаване на доходите.

Постепенно се увеличава минималната работна заплата. Това се осъществява с административни мерки от страна на МТСП и МФ, и натиска на синдикатите за увеличаване на възнаграждението на заетите в различните сектори на стопанството и пенсионерите.

Представителите на бизнес организациите непрекъснато поставят въпросът, че темпът на увеличение на средната работна заплата е по-висок от темпа на увеличаване на производителността на труда. Очаква се, че ръстът на средната работна заплата в община Харманли ще започне да расте с по-високи темпове с откриването на нови работни места и с промяна на пазара на труда, когато търсенето на работна сила започне да изпреварва нейното предлагане.

По данни на НСИ в област Хасково структурата на наетите лица по икономически дейности най-голям е относителният дял на наетите по трудово и служебно правоотношение в дейностите „Преработваща промишленост“ - 28.2 %, „Търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети“ - 17.4 % и „Образование“ с 8.9 %.

Средномесечната безработица в община Харманли през 2019 г. е 8.3 %. Средномесечният брой безработни лица към 31.12.2019 г. е 795 души. През периода 2013 – 2019 г. броят на безработните в община Харманли е намален абсолютно с 813 души или с 49.6 % спрямо 2013 г. Той постепенно е намалявал през годините. През 2018 г. е отбелязан най-малък брой безработни в общината, докато през 2019 г. той е увеличен с 13 души. Анализът не отчита влиянието на международната пандемия COVID-19, т.к. на този етап липсва такава информация.

Таблица 12. Безработни в община Харманли за периода 2013 – 2019 г.

Населени места	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
гр. Харманли							
с. Бисер							
с. Богомил							
с. Болярски извор							
с. Браница							
с. Българин							
с. Върбово							
с. Доситеево							
с. Дрипчево							
с. Иваново							
с. Изворово							
с. Коларово							
с. Лешниково							
с. Надежден							
с. Овчарово							
с. Орешец							
с. Остър камък							
с. Поляново							
с. Преславец							
с. Рогозиново							
с. Славяново							
с. Смирненци							
с. Черепово							
с. Черна могила							
с. Шишманово							
Общо							

Източник: Бюро по труда, гр. Харманли

Коефициентът на продължителна безработица в община Харманли показва значително подобряване в течение на периода 2013 – 2019 г. Средният коефициент

намалява с 13.95 процентни пункта. Този при мъжете намалява със 7.2 процентни пункта, а при жените с 6.75 процентни пункта. Коефициентът на продължителна безработица, заедно с другите показатели за безработицата в община Харманли, подсказва значително намаляване на безработните, около 50 %, което може да се дължи на различни фактори, които ще се разгледат допълнително.

Образование на територията на община Харманли

Образователна структура

През учебната 2022-2023 г. на територията на община Харманли в 3 самостоятелни детски градини са учили 606 деца. В общо 9 училища са се обучавали:

- Потготвителни групи – 136 ученици
- I - IV клас – 888 ученици;
- V - VII клас – 654 ученици;
- VIII - XII клас – 349 ученици.

Степен на образование на населението на община Харманли

Липсват официалните данни на НСИ за степента на образование на населението на територията на община Харманли от последното преброяване на населението. При преброяването от 2011 г. около 11 % от населението е със завършено висше образование, докато средно за страната е около 20 %. По това отношение цялата Хасковска област се нарежда на сравнително по-ниско място, в сравнение с другите области в страната. Със средно образование в община Харманли са около 40 %. С основно образование са около 28 % от населението, а с незавършено основно образование – 6 %. Никога не са посещавали училище 1.76 % от населението. В град Харманли живеят 93 % от населението с висше образование и 84 % от населението със средно образование от населението на общината.

Прогноза за демографското състояние в общината

При изготвянето на ОУПО Харманли е изготвена петнадесет годишна прогноза за демографско развитие в три варианта: песимистичен, реалистичен и оптимистичен. Вариантите са разработени до 2030, в съответствие изискванията на Националната стратегия за демографско развитие (2006 - 2012) и нейната Актуализация (2012 - 2030 г.).

Възпроизводството на населението е обособено от демографските тенденции, но зависи от икономическите и социални ситуации в бъдеще. Прогнозни резултати в

резултат на демографския анализ е направен от екипа на „Консорциум ОУПО Харманли” ДЗЗД.

Очаква се изменения в динамиката на намаляващия брой на населението от общината, която зависи от фертилния контингент и предполагаемото му поведение в съжителството (семейството) - характерно за общината със сравнително устойчива тенденция на раждаемостта. Варианта не отчита съществено намаление на механичния прираст, съобразно наложената тенденция от 2001 г., отчита минимално вероятно завръщане на емигриралото население зад граница. Раждаемостта, смъртността и времевата динамика на броя на населението до известна степен са обективна даденост на база сегашните икономически и социални условия. Запазва се средната продължителност на живот (към началото на периода). Населението 0-14 г. в. ще намалява но с умерени темпове, на база високата репродуктивна способност на гражданите с не българско самосъзнание (в т.ч. ромите), в селата този контингент силно намалява. За населението в трудоспособна възраст, се очаква да се стабилизира на база минимален положителен прираст, в т.ч. миграция от селата към града - център, очаквано е завръщане на мигриралите от периода 1992-2001 г., които от своя страна оправдават стабилизиране на показателите при контингента – 65 г. + възраст.

Таблица 13. Песимистичен вариант за демографско развитие на Община Харманли

Песимистичен вариант община Харманли, в т.ч.	2013 г.	2015 г.	2017 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
гр. Харманли общо население, в т.ч.						
Села в община Харманли общо население, в т.ч.						

ОУПО – Харманли

Оптимистичният вариант предвижда държавна политика на децентрализация и политики за развитие на граничните общини. Очаква се държавата да стимулира раждаемостта (по-висока от 1,5 дете на жена във фертилна възраст) и постепенно

възстановяване на качествата на жизнената и социалната среда, и повишаване на икономическата активност, чрез европейско финансиране и създаване условия за влягане на чуждестранни инвестиции. Предвижда се промяна на сегашния социално-икономически модел, който превръща столицата в национален притегателен център и засилено влияние на други регионални центрове в района - Хасково, Ст. Загора и Пловдив.

Оптимистичния вариант предвижда икономическо развитие, разкриване на нови работни места и нов тип индустрии - „Интермодален терминал“, „Европейски промишлено-търговски център“, ориентиран към задоволяване потребностите на жителите и туристите в метрополиса Истанбул, Борса тип „Селскостопански ХЪБ“, „маломасщабни индустрии“ (small-scale industry -SSI), „социални индустрии“ (за социално слаби домакинства в селското стопанство), развиване на „туристически индустрии“ и др.

Таблица 14. Оптимистичен вариант за демографско развитие на община Харманли

Оптимистичен вариант община Харманли	2013 г.	2015 г.	2017 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
гр. Харманли, общо население, в т.ч.	18741	18658	18558	19019	20296	20495
0-14	2821	2870	2818	2973	3326	3589
15-64	11895	10910	10383	11141	11621	11147
65 +	4025	4878	5357	4905	5349	5759
Села в община Харманли, общо население, в т.ч.	5460	4929	4688	4041	3730	3675
0-14	510	350	308	216	192	163
15-64	2921	2697	2413	2378	2140	1950
65 +	2029	1882	1967	1447	1398	1562

ОУПО – Харманли

Вариантът предвижда нова, атрактивна и добре платена работа на уседналите семейства във фертилна възраст, възпрепятстващи емигрирането им и увеличаване на механичния прираст от активни (работещи) семейства във фертилна възраст. Очаква се пик в края на програмния период - 2025/34 г., в резултат на развитие на промишлеността, подобряване на средата за обитаване в населените места и общата привлекателност на общината, чрез интегрирано финансиране основно с европейски фондове и с чуждестранни инвестиции.

Реалистичния вариант е изготвен на база обективните дадености (раждаемост, смъртност, средна продължителност на живот и възрастовата структура на населението по разглежданите групи). Отчитат се тенденциите за оптимистичен вариант - при умерено повишение на механичния прираст на населението, след 2020 г.

Влиянието върху демографската динамика предвижда броя на заселените души в надтрудоспособна възраст да се засилва, поради предлаганото разкриване на нови работни места, в т.ч. от завърнали се емигранти. Предвижданията на ОУПО-Харманли, повишават привлекателността и атрактивността на града и общината. Очаква се след 2022 г. да се предприемат серия от политики с мерки за преодоляването на влошаващата се демографска структура на населението и устойчиво намаляване темпа на депопулацията на населението.

Предпоставките за укрепване на демографската структура (за намаляване темпа на депопулация) на населението в общината, основно ще са по три вектора - увеличение на фертилния контингент на населението от „завръщащи“ се нейни жители с децата си за прилагане на труд (в производствения сектор), създаване на условия за повишаване раждаемостта на уседналите граждани и развитие на образователната система, чрез осъвременяване на материалната база и оборудването ѝ, отнесена към броя на децата по възрастови групи, в т.ч. представяне на адекватно предучилищно образование. Ефективна и активна работа с малцинствените групи обитаващи общината.

Таблица 15. Реалистичен вариант за демографско развитие на община Харманли

Реалистичен вариант община Харманли	2013 г.	2015 г.	2017 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
гр. Харманли, общо население, в т.ч.	18741	18658	18332	18449	18551	18534
0-14	2821	2870	2818	2925	3110	3328
15-64	11895	10910	10383	10641	10421	10047
65 +	4025	4878	5131	4883	5020	5159
Села в община Харманли, общо население, в т.ч.	5460	4929	4635	3990	3884	3587
0-14	510	350	290	165	157	125
15-64	2921	2697	2378	2478	2240	1950
65 +	2029	1882	1967	1347	1487	1512

ОУПО – Харманли

До 2020 г. децата (0-14 г.) и младежите (15-19 г.) намаляват минимално като брой, въпреки и независимо от отсъствието на държавна политика, насочена към граничните общини на ЕС, което определя предприетите мерки за 2020/23 г. по осъвременяване на базата и оборудване на детските заведения и обектите на образователната система в общината.

В селата, основна роля в тенденцията за задържане на депопулацията на населението ще играят селата Бисер, Славяново и Шишманово, по-слабо значение ще оказват селата Българин, Върбово и Изворово. Не се предвижда останалите села, с малко население и със сравнително устойчива демографска структура, да се обезлюдят, предлагайки адекватни мерки за организиране на доходен поминък на населението им и

създаване на условия за настаняване на приходящи от областта, страната и ЕС. Необходимостта от тези мерки е най-силна и спешна за селата Богомил, Дрипчево и Коларово - разположени в примамлива и екологично чиста природна среда.

Прогноза за демографското състояние в общината заложена ОУПО Харманли е правена преди появата на световната пандемия, предизвикана от корона вирус COVID-19. COVID-19 преобръна икономиката и социалния живот на всички държави по света. Разпространението на корона вируса оказва сериозен ефект върху икономика на България и нейните основни икономически партньори от ЕС. Анализът на икономическите последици от предходни световни епидемии, както и моделирането на потенциалните макроикономически последици показва, че ефектът от подобен шок е различен от това, което се наблюдава при финансови и икономически кризи. Пандемията води до много дълбок краткосрочен удар върху икономиката, който засяга всички, макар и в различна дълбочина и стопански сектори. Временни мерки за ограничаване на социалния и икономическия живот в резултат на пандемията, води до много тежък краткосрочен удар върху икономиката.

Песимистичният сценарий е разработен при хипотеза за овладяване на пандемията в България в синхрон с процесите в международен план и паралелно икономическо възстановяване. Прогнозира се реалният икономически растеж да стигне до -3 %, при заложена бюджетна цел от близо 3 % икономически растеж, като бъдат засегнати почти всички компоненти на БВП - потребление на домакинствата, частни инвестиции и износ на стоки и услуги. Средният за годината спад на заетите се оценява на 2.1 %, а нивото на безработица се очаква да се покачи с около 2 %. спрямо 2019 г. до 6.2%.

На база на песимистичния макроикономически сценарий се прогнозира неизпълнение на годишните прогнози по приходите в общ размер на около 2.44 млрд. лв., като ще бъдат засегнати основните данъци - ДДС, акцизи, корпоративни данъци, ДДФЛ, социално-осигурителни вноски и др. Предвижда се прогнозното салдо по консолидираната фискална програма за 2020 г. да достигне дефицит в размер на 3.51 млрд. лв. (3.0 % от прогнозния БВП). Затова се предлага, увеличение на максималния размер на новия държавен дълг, който може да бъде поет през 2020 г. от 2.2 млрд. лв. да нарасне до 10 млрд. лв., което представлява увеличение със 7.8 млрд. лв.

Безспорно кризата ще се отрази и на демографското и социално-икономическото състояние на община Харманли, но съществуват и сериозни възможности за развитие.

Селищна мрежа

Град Харманли се намира на 33 км югоизточно от областния център гр. Хасково. Според националната пространствена концепция – гр. Харманли е от 4-то ниво - малки градове с микрорегионално значение за територията на групи общини (околии).

Общинския център гр. Харманли е разположен на важни пътни трасета от РПМ: РП-I (Е-8), II-8 и III-76 Харманли - Тополовград и АМ „Марица”. По изследванията в НКПР за периода 2013 – 2025 г., осигурената транспортна достъпност на града с областния център Хасково и центровете на съседните общини е 30-45 min изохрон. Трасето на АМ „Марица” е изградено в непосредствена близост до града - на 1.5 km от север, намалявайки изохрона до 15 min до разклона за гр. Хасково, като изохронът до гр. Истанбул на 2 часа и 25 min, сега 4 h и 18 min, без отчитане престоя на КПП - тата.

През територията на община Харманли преминава трасето на общоевропейските транспортни коридор: ОЕТК № 4 и № 10, АМ-4 „Марица”, даваща добра транспортна връзка на 28 km до ОЕТК № 9 „Север - юг”, свързващ транспортните потоци от Близкия Изток към страните от Северна Европа. Развитието на този коридор се очаква да стимулира стопанско-производствения комплекс на ЕС и по-силно на България след прокарване на тунел под връх Шипка.

Град Харманли е вторичен подцентър на област Хасково във всички разработени проектни „Полицентрични варианти” за развитие на селищната структура в България по НКПР – 2013-2025 г.

Селата в общината са 24, от които с. Бисер е 5-та категория, с. Българин, с. Славяново и с. Шишманово са 6-та, 16 села са 7-ма категория, а 4 села са 8-ма категория. Броят на обитателите в селата е малко над два пъти по-голям от броя на съществуващите жилища. Периферните села от север: Богомил, Дрипчево и Коларово по демографската прогноза са с тенденция в перспективния период да се обезлюдят. В по-далечна перспектива това очаква и селата: Браница, Доситеево, Рогозиново и Черепово.

Площта на общината е 69 472.3 ha и заема 12.5 % от територия на област Хасково и 3.1 % от тази на ЮЦРП.

Община Харманли е съставна на „граничен район” на ЕС - ЮЦР на Р България с планински и полупланински хинтерланд: два фактора, определящи преференции при подпомагане на развитието ѝ в бъдеще по регламентите на ЕС. Общината е пригранична, което я определя за предпочитана при развитие и ситуиране на национални и на ЕС обекти на: промишлеността, търговията, транспорта и на обекти от националната инженерна инфраструктура.

Влияние на община Харманли в регионален аспект, спрямо съседните общини, ще нараства, след реализацията на предвидената в ОУП Смесена многофункционална зона: далечна перспектива, с безмитна зона, комплекси за иновации, клъстър, селскостопанска борса тип ХЪБ и други обекти, изградени в партньорство със съседните ѝ общини: Симеоновград, Тополовград, Любимец, Маджарово и Стамболово.

Община Харманли, в рамките на програмния период 2021 – 2027 г., ще организира и предостави мрежа от обекти за настаняване на туристи и посетители в града и по-конкретно в селата, групирани в „транс общинска ос” - урбанистична „Група - Д” по

направленията на РП-II-76 и РП-III 805 за селски туризъм (ОУП на община Харманли). Допълнително основание за туристически посещения ще са реализираните три маршрута за „културно-познавателен туризъм”, обхващащи и ново разкритите археологически обекти от недвижими културни ценности. Предвижда се тези маршрути да са обвързани с природните забележителности в общината и бреговете на реките Марица и Харманлийска. Характерният климат, удължаващ летния сезон, и благоприятният полупланински хинтерланд на общината, естествено ще предоставят възможности за развитие на пешеходен, вело- и други форми на туризъм.

Населените места от съседните общини са с отворен трудов баланс за ежедневни трудови пътувания, насочени към гр. Харманли и групата нови зони за развиване на промишлеността, търговията и транспорта. Очаква се жителите на общините: Тополовград, Любимец, Маджарово и Стамболово най-активно да се възползват от развиващите се системи за приложение на труд.

Добре свързани села с центъра на общината са: Шишманово, Българин, Рогозиново, Поляново и Преславец. Според ОУПО, те условно са определени в урбанистична група „А”. В северната зона на община разделени от р. Марица, са групирани селата: Черепово, Изворово, Дрипчево и Браница - урбанистична група „Б”. Останалите населени места са преобладаващо разположени „осово” по изградената пътна инфраструктура. Те са също добре свързани с центъра на общината – това е урбанистична група „В”.

Социално икономическото положение, състоянието на демографската структура на населението, АМ „Марица” и трансформирането на националната жп линия определят пространствен полицентричен модел за развитие на селищната структура на общината Харманли в бъдеще. Предложението за полицентричен модел за развитие на селищната структура на общината е в съответствие с директивите на ЕС, съвременната европейска урбанистична практика в планирането и е съобразена с изследванията на НКПР 2013 - 2025 г. Предлагащите в ОУПО селищни групи съдържат „опорни населени места”, определени за такива по комплекс показатели, водещите от които са: демографската структура на населението с естествената ѝ устойчивост в бъдеще, задоволеността на населението с обекти за ежедневни услуги, състоянието на благоустройството и много други при запазване обективно доминиращата роля на гр. Харманли. Групирането на селата е съобразено с разделящата роля на река Марица и едноименната АМ, определящи две зони, от които по-активна е южната, в която е разположен и градът, и северна зона със села, нуждаеща се от по-силна подкрепа за развитие и съхранение функциите им като населените места.

Предлаганият пространствено урбанистичен модел за развитие на населените места определя полицентрична структура в две нива: групи села (ядра) и трансообщинска ос - всички добре свързани с доминиращия общински център, чието развитие без разрастване ще е успоредно със съставните му села и няма да е за сметка на западане на другите села от общината като се предвижда:

Урбанистична група „А” - опорни населени места са гр. Харманли, с. Шишманово, с. Българин и с. Преславец. Опорните села ще създават условия за снижаване затишването на живота в селата: Остър камък, Коларово, Богомил и Овчарово. Урбанистична група „А” ще се специализира в развитие на промишлено производство, международна

търговия с бизнес зона за обслужване региона и град Истанбул: промишлено търговски комплекс (IST), разположен североизточно между града и с. Преславец.

Урбанистична група „Б” с център опорното село - Изворово, свързваща се пряко с АМ-4 и гр. Харманли по РП II-76. Групата е съставена от населените места със землищата им: Браница, Черепово и Дрипчево. Групата ще се специализира в животновъдно и по-малко аграрно производство.

3. В южната част на общината се формират две групи населени места: група „В” от близко отстоящите помежду си села Черна Могила и Бисер, който е опорно населено място. Свързани помежду си с ОП – НКВ 1223 и с града и АМ-4 по РП-I-8. За урбанистичната група „В” производствената насоченост е аграрна с превес за производство на биологично чисти храни или продукти за експорт, ползващ и жп спирка Бисер.

4. Група „Г” - „аграрно ядро” с опорни населени места: с. Върбово и с. Славяново и съставни села: Орешец, Смирненци и Болярски извор свързани с града и АМ-4 по РП-III-808. Предвижда се в тази група да се развива и усъвършенства специализацията за отглеждане на зърнени, технически и фуражни култури с увеличение дела на трайните насаждения.

5. Група „Д” е „транс-общинска ос”, разположена през цялата територия на общината, с условието, че е възможно да запази аморфната си структура, независимо че препокрива в отделни си части гореизложените урбанистични групи. Направлението на „транс-общинската ос” е югозапад - североизток, минаваща през цялата територия на общината и съставена от населени места, разположени по и в пряка близост от юг до РП-III-808 и от север до РП-II-76. Групата включва селата от юг: Върбово, опорно село, Смирненци, Иваново, опорно село, Остър камък и Надежден. Съответно от север селата: Рогозиново, Българин, опорно село, Коларово, Богомил, Овчарово, Браница и Черепово. Всички тези села, с изключение на опорните, са със „затихващ живот” и жилищни функции. Предвижда се развитие на интензивно дребно селскостопанско биологично производство, рекреационен - селски туризъм и вилен отдих.

Съвкупността на урбанистичните групи: „Б”, „В” и „Г” определят структурата на населените места в общината за програмния период до 2034 г. (ОУПО) като полицентрична и достатъчно хомогенна по признак транспортна свързаност с центъра на общината, предоставящ държавните, общински, публични, търговски, социални и други услуги. Седмичното и част от ежедневното обществено обслужване за всяка една урбанистична група от населени места ще се осъществява в центъра „опорно населено място”. В съставните населени места ежедневното обслужване на жителите и обитателите ще се определя по пазарен принцип. За селата се предвижда запазване и доразвиване с предучилищното образование на училищата в опорните села: Българин, Бисер, Иваново и Славяново, както укрепване дейността на читалищата в селата: Българин, Рогозиново, Доситеево, Бисер, Поляново, Славяново и Върбово с поэтапното им превръщане в центрове за „дигитална информация”, обучение и разкриване на таланти, в т. ч. за Ай-Ти грамотност и компетентност и разпространение на култура.

Урбанистичната група „А” с населени места с център гр. Харманли са добре свързани по между си, като в бъдеще интеграцията между тях ще се засилва, пропорционално с развитие и утвърждаване на гр. Харманли като приграничен център.

Водещата урбанистична група „А” е добре свързана със страната и чужбина отчитайки изградените - национална скоростна жп линия и АМ „Марица”.

Формулираната „транс-общинска ос”, урбанистична група „Д” е опит да се укрепят и запазят селата със силно влошена демографска структура. Предлаганото за тях развитие е поетапна реализация на дейности, даващи възможност за развитие на други функции в жилищните им територии: за туризъм, с превес на селски и за развитие на елитен вилен отход за приходящи граждани на общината и тези от региона и на ЕС.

Урбанистичното развитие на населените места не предвижда трансформации и промяна на дела на урбанизираната територия за жилищни и обслужващи нужди на населените места, която съставлява 2.2 % или 1 563.2 ha от общата територията на общината. В жилищните територии преобладават жилищни сгради/жилища, разположени в самостоятелни УПИ с много ниска плътност на застрояване.

Общата цел на социално-икономическото и пространственото развитие на общината е създаване на условия за интеграцията ѝ в единно регионално пространство и функционирането ѝ като контролирано свързана територия с центровете на ЮЦРП Пловдив и областния град Хасково.

Градоустройство и „зелена система“

В община Харманли към 01.02.2011 г. има 12 132 бр. жилища. От тях необитаеми са 2 030 бр. (16.73 %). В 8 249 бр. обитаеми жилищни сгради живеят общо 24 947 обитатели. Негативният демографски процес от селото към града за граничните райони, в т. ч. общините от 2 категория, стартира в края на 70-те години. Стъпаловидно се засилва от началото на 90-те години, като тенденцията трайно се поддържа до сега. Този период се характеризира и с голяма емиграция, обезлюдяваща градовете и още по-силно селата. Община Харманли не прави изключение от тези процеси, изразено в съотношението обитатели/жилище. В града обитаваните жилищни сгради са 3 423 бр. с 10 107 бр. жилища и 18 589 обитатели, които данни определят 1.84 обитател/жилище. В селата обитаваните жилищни сгради са 2 796 бр. с 2 820 бр. жилища и 6 358 обитатели или 2.25 обитатели/жилище.

В гр. Харманли жилищните блокове и кооперации, в т. ч. с обекти за услуги над 3 етажа са 118 бр. с 3204 бр. жилища, а еднофамилните сгради са 3 154 бр. с 4 023 бр. жилища, от тях на три етажа са само 203 бр. и съставляват 64.7 % дял от градския жилищен фонд. Сградите на 1 етаж в самостоятелни УПИ заемат площ 129 ha или 43 % от нетните жилищни терени в града. Те могат да поемат нуждата от изграждане на нови жилища за нови обитатели. В града годни за обитаване и относително нови жилища към края на прогнозния период (ОУПО, 2034 г.) ще са над 73 %.

В гр. Харманли терените за жилищни квартали нето са 231 ha, което определя гъстота на обитаване - 78 д./ha. Преобладават кварталите с допустимо застрояване до 3

етажа. Те са 92.7 % от общата жилищна площ. Средно за градовете 2-ра категория по показателя д./ха, разположени на равнина гъстотата на обитаване е 62 - 98 души към нето жилищни терени. Град Харманли може да се приеме като „интензивно заселен”.

В селата на общината средната гъстотата на обитаване е 6 д./ха. Това маркира важна особеност на община Харманли - прекалено силно изявен центричен модел на селищната структура.

Основната цел на урбанистичното развитие на населените места, определени като опорни, в общината е за осигуряване на поетапното им благоустрояване с канализация, укрепване на уличната мрежа: настилки, тротоари, улично осветление, озеленяване и др., разширение на газоснабдяването за битови потребители, провеждане/изграждане на кабелизация за ИКТ и други услуги за създаване на отлична жизнена среда на обитателите им за прогнозния период по стандартите на ЕС.

Броят на жилищните сгради в града е 55 %, а в селата – 45 %. Броят на жилищата в града е 72.1 %, а в селата – 27.9 %. Обитателите на града са 74.5 %, а в селата – 25.5 %. Полезната площ в града е 72.1 %, а в селата – 27.9 %. Жилищната площ в града е 72.4 %, а в селата – 27.6 %. Броят на стаите в града е 67.1 %, а в селата – 32.9 %. Проследява се достатъчно добра корелация между жилищата, обитателите, полезната и жилищната площ в града и в селата. Числата са почти пропорционални.

Средният брой обитатели на едно жилище в града е 2.55 души, а в селата – 2.25 души. Жилищната площ на едни обитател в града е 24.8 m², а в селата – 27.6 m². Средният брой стаи в едно жилище в града е 3.1 бр., а в селата – 3.9 бр.

Развитието на „Зелената система“ в общината обхваща два аспекта:

- Състояние, площ и задоволеност със зелени площи в населените места;
- Рекреационни зелени зони - гори и лесопаркове в извън урбанизираните територии на общината.

В границите на населените места „зелените площи” за широк обществен достъп са 30.6 ha, което определя средно за общината около 12.96 m²/жител (2011 г.) и прогноза за 12,66 m²/жител за 2030 г., спрямо населението по демографска прогноза по оптимистичен вариант в ОУПО. В гр. Харманли зелените площи са 21.2 ha, отнесени към броя на жителите, определя задоволеност с 9.12 m²/жител (за 2011 г.), при норма 12

г. задоволеността ще е 12.3 m²/жител, също за населението по демографска прогноза „оптимистичен вариант“. „Зелените площи“ следва да се увеличат незначително, за да задоволят потребностите след 2023 г.

В селата, всяко с отредени и запазени зелени площи, без да отчитат спортните терени, задоволеността със зелени площи за широк обществен достъп е 8.5 m²/жител при 6 358 жители (2011 г.) Този показател е 2 пъти по-голям от нормата - 4 m²/жител, определена по чл. 30, ал. 1 от Наредба № 7/2003 г. ПНУТ. За прогнозния период по оптимистичен вариант на демографската прогноза, населението в селата ще е 3 675 души със задоволеност от зелени площи за публичен достъп – 14.7 m²/жител.

Неделима част от „зелената система“ на населените места са териториите, отредени за „гробнищни паркове“ с обща площ 45.5 ha в границите на общината. Показателят е 18.20 m²/жител (2011 г.), което определя задоволеност на населението в далечно бъдеще. За град Харманли стойността на този показател е 1.86 m²/жител. Площта на съществуващия гробищен парк е 3.5 ха, при действаща норма 2.05 m²/жител, определена в чл. 30, ал. 2, т. 3 на Наредба № 7 ПНУТ. При реалистичен вариант на демографската прогноза - 18 449 души се налага разширение на гробищния парк с минимум 5.3 ha. За всички села площта на гробищните паркове е 42 ха. Те са пред изчерпване на предоставената им площ. По предложение на кметовете на селата съгласувано с общината се разширяват гробищните паркове на селата: Иваново – 4.5 дка, Българин - 7 дка, Шишманово - 2 дка, Остър Камък – 7.5 дка и Орешец - 5 дка.

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

Пътна мрежа и достъпност на територията

Транспортна инфраструктура

Територията на Община Харманли се простира на 694.723 км², като включва 25 населени места: гр. Харманли и 24 села. В общината е развит железопътен и автомобилен транспорт. Последният осигурява връзките между всички населени места в общината.

Стратегическото положение на общината е добро.

Тя отстои на 31.5 km от областния град Хасково по АМ „Марица“ и на 15.58 km по път Хасково - Димитровград. Общото разстояние е 47.08 km. По първокласен път I – 8 разстоянието е 31.7 km, като Хасково е на km 299+700, а Харманли е на km 331+400.

Карта 4. Транспортна инфраструктура на община Харманли



Източник. Екологична оценка на ОУП Харманли

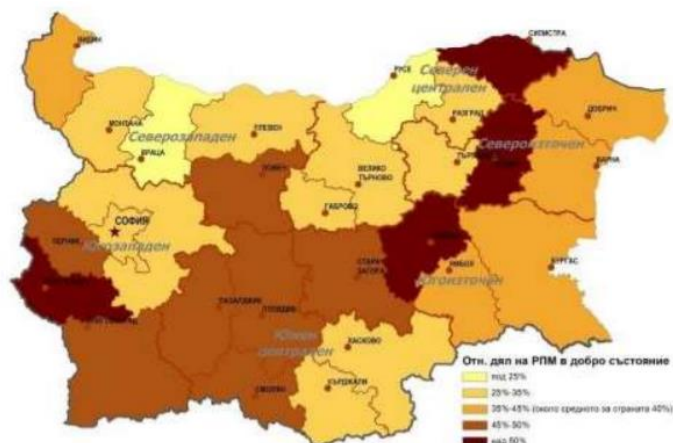
Автомобилни пътища

Пътищата от РПМ в община Харманли са общо 159.81 km. Те са разпределени както следва: АМ - 17.9 %, първи клас - 14.7 %, втори клас – 25.4 % и трети клас – 40.3 % и пътни възли – 1.7 %.

Състоянието на пътища е както следва: 24.2 % са в добро състояние, 51.8 % в средно състояние и 24 % в лошо състояние.

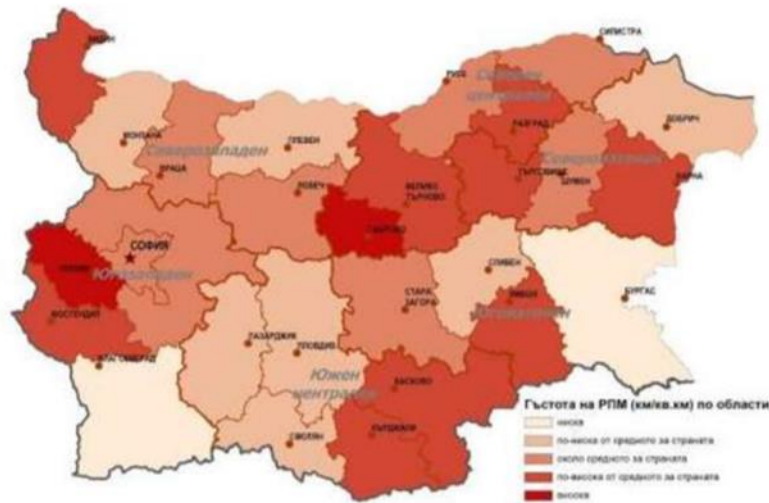
Гъстотата на РПМ в област Хасково е над средната за страната – 0.21 km/km², при средна за България е 0.18 km/km².

Карта 5. Състояние на републиканската пътна мрежа



Източник: МРРБ, обработка на данните НЦТР

Карта 6. Гъстота на републиканската пътна мрежа по области



Източник: АПИ, НСИ, обработка на данните НЦТР

Гъстотата на общинската пътна мрежа в област Хасково е 0.16 km/km^2 , а тази в община Харманли е още по-малка – 0.14 km/km^2 . Тази плътност е също под средната за страната.

РПМ е представена от следните пътища:

1. АМ „Марица“ (А-4) с дължина от 16.089 km от km 73+011 до km 89+100.
2. Първокласен път I - 8 (Е-80 и Е-85). Той е част от ОЕТК № 4: Дрезден-Нюрнберг-Прага- Виена Братислава - Будапеща - Арад - Букурещ - Констанца/Крайова-София-Солун/ -Пловдив - Истанбул. Дължината на пътя в общината е 23 300 km от km 324+600 до km 347+900.
3. Второкласен път II-76: обходен път Елхово - Гранитово - Княжево - Тополовград - Българска поляна, граница с община Харманли на km 38+100, с. Черепово – km 41+200, с. Браница – km 46+700, Богомил - km 53+300, с. Българин – km 60+000, АМ „Марица“ – km 64+600, Харманли – km 67+200. Дължината на пътя в чертите на общината е 29.100 km от km 38+100 до km 67+200.
4. Третокласен път III – 505: обходен път Хасково - Конуш - Манастир - Малево - Корен - Голям Извор – Тънково, граница с община Харманли km 34+700, Върбово – km

39+200, Орешец – km 43+300, граница с община Харманли km 46+300. Обща дължина на територията на община Харманли е 12.400 km от km 34+700 до km 46+300. Широчината на пътното платно е променлива от 5.20 до 8.0 m. Частично има банкети с ширина от 1.0 до 3.6 m.

5. Третокласен път III – 554: Нова Загора - Раднево - Гълъбово – Симеоновград, граница с община Харманли km 64+600, с. Преславец – km 66+100, АМ „Марица“ – km 68+400 и след това продължава по АМ „Марица“ до границата с Турция. Дължината му в границите на община Харманли е 3.800 km от km 64+600 до km 68+400. Широчината на пътното платно е 7.0 m.
6. Третокласен път III-808: община Харманли km 0+000, гр. Харманли km 0+000, с. Надежден km 3+200, с. Остър камък – km 5+400, с. Иваново – km 10+200, с. Славяново – km 13+300. Дължината в границите на общината е 26.500 km. Широчината на пътното платно варира от 6 до 8 m. Пътят е с бетонови водещи ивици по цялата дължина. Банкетите са двустранни с ширина от 1.15 до 4.15 m.
7. Третокласен път III-809: община Харманли km 9+000, с. Коларово km 10+600, с. Изворово – km 15+300, разклон за с. Черепово – km 16+800. Дължината му е 13.300 km от km 9+000 до km 22+300. Широчината на пътното платно варира от 6 до 7 m. Двустранните банкети са с ширина от 1 до 3 m.
8. Третокласен път III-7604: община Харманли - km 0+000, с. Богомил – km 0+000, Овчарово – km 3+500, Община Харманли – km 6+600 - Симеоновград. Дължината на пътя е 6.600 km от km 0+000 до km 6+600. Пътят е с ширина от 6 m и двустранни банкети с ширина от 1 до 1.5 m.

Общата дължина на пътищата от РПМ възлиза на 16.089 km от АМ „Марица“ и 00 km по пътища I-ви, II-ри и III-ти клас:

- Пътища I клас – 23.300 km;
- Пътища II клас – 29.100 km;
- Пътища III клас – 9.200 km.

Плътността на РПМ в общината е 0.237 km/km^2 при средна за страната от 0.1766 , т.е. значително по-голяма гъстота на пътища от РПМ.

Състоянието на второкласните и третокласните пътища от РПМ не е добро. Това се отнася както за асфалтовата настилка, така също и за обслужващата инфраструктура.

От АПИ и НИПМ с писмо изх. № 08-00-6/28.01.2015 г. за РПМ, разположени на територията на община Харманли е представена информация за прогнозно натоварване до 2035 година. Базисната година на преброяванията по РПМ е 2010 г. Прогнозата е през 5 години, като данните са за средноденонощна годишна интензивност на движението. За АМ „Марица“ очакваното натоварване за 2035 г. е 9 761 превозни средства при базисно преброяване от 4 408 бр. Нарастването е почти 121.4 %. Делът на леките автомобили е около 45 %.

Най високо е натоварването на пост № 406 от първокласният път I-8. За 2010 г. през него са отчетени 10 189 ППС, а очакваното нарастване до 2035 г. е 20 097 бр. или увеличението е с 97.2 %. Делът на леките автомобили е малко над 72 %.

Път II-55, пост № 804 е по-натоварен. При базисна година – 1 084 ППС, прогнозата е 2 370 бр. или нарастването е 118.6 %. Делът на леките автомобили е 56 %.

От четирите поста на път II-76 най-високи са стойностите при пост №1031. Отчетените ППС през базисната година са 1 973 бр. и прогноза – 3 873 бр. или нарастването е 96.3 %. Делът на леките автомобили е почти 76 %.

Път III-505 през базисната 2010 г. ППС са 411 бр., а прогнозата е за 739 бр. или нарастването е 67.6 %. Делът на леките автомобили е 76 %.

По път III-554 през 2010 г. са били 2 189 бр. и прогнозата за 2035 г. е 4 172 бр. или нарастване с 90.6 %. Делът на леките автомобили е 71 %.

По път III-808 най-натовареният пост е № 1034. При него интензивността на движението на ППС за 2010 г. е 1 344 бр. ППС и прогноза 2 395 бр. и нарастване със 78.2 %. Делът на леките автомобили е 81 %.

По третокласният път III-809 по-натовареният пост е №1664. При него стойностите са 475 бр. ППС през 2010 г. и прогноза 983 бр. Увеличението е 106.9 %. Делът на леките автомобили е 80 %.

Посочените данни за пътищата от втори и трети клас показват, че до края на прогнозния период 2035 г. пропускателната способност на мрежата далеч не е изчерпана и вниманието следва да се съсредоточи върху поддържане в добро състояние на настилките за осигуряване комфорта на пътуващите.

На територията на Община Харманли има общо 17 преброителни поста, разпределени както следва:

1. АМ „Марица“ 1 бр. - № 55;
2. Път I -8 - 2 бр., № 406 и № 412;
3. Път II-55 - 2 бр, № 803 и № 804;
4. Път II-76 - 4 бр., № 1027, № 1028, № 1030 и № 1031;
5. Път III- 505 - 1 бр., № 2096;
6. Път III-554 - 1 бр., № 1663

Път III- 808 - 4 бр., № 1034, № 1035, № 1036 и № 1037;

8. Път III- 809 - 2 бр., № 1664 и № 2020;
9. По път III-7604 не се извършват преброявания.

Общинските/местни пътища в общината Харманли са 19 броя с дължина 97.3

- Пътища I категория:

1214/III-808 – с. Иваново- с. Върбово – с. Славяново – граница на общините Харманли/Стамболийски при с. Малък извор – път II-505;

- НКV 1217/II-76 – с. Богомил – Харманли – с. Българин – с. Шишманово;
- НКV 1219/II-76 – с. Богомил - Харманли – с. Коларово - граница с общини Харманли - Любимец – с. Оряхово – с. Васково;
- НКV 1223/I-8 – граница общини Харманли и Любимец – с. Бисер - граница общини Харманли и Любимец – с. Черна могила – път - II 505;
- НКV 1249/III-505 – с. Малево – с. Малък извор/Корен – с. Криво поле – с. Елена - граница общини Хасково и Харманли – с. Болярски извор.

- Пътища II категория:

- НКV 2083/III-554 – с. Малко Градище - Любимец – с. Лозен - граница общини Любимец и Харманли – с. Черна могила - НКV 1223;
- НКV 2210/III-554 – граница общини Симеоновград и Харманли – с. Преславец;
- НКV 2211/III-808 - Харманли – с. Иваново – с. Надежден;
- НКV 2212/III-808 - Харманли – с. Иваново – с. Остър камък;
- НКV 2213/III-808 - Харманли – с. Долни Главанак – с. Иваново – с. Лешниково;
- НКV 2215/III-808 – с. Иваново – с. Върбово – с. Смирненци;
- НКV 2216/II-76 – с. Българска поляна – с. Богомил – с. Черепово - III-809;

- НКV 2218/II-76 – с. Българска поляна – с. Богомил – с. Браница;
 - НКV2220/II-76 – с. Българин - Харманли – с. Доситеево;
 - НКV 2221/НКV 2220 - Харманли – с. Доситеево – с. Рогозиново;
 - НКV 2222/I-8 - Хасково - Харманли – с. Поляново - граница общини Харманли и Симеоновград - с. Константиново - III-807;
 - НКV 2224/III-505 –с. Върбово – с. Малко Градище – с. Орещец - граница общини Харманли и Маджарово- с. Ефрен – с. Малко Брягово - III-808;
 - НКV 2225/III-505 – с. Тънково – с. Орещец – с. Върбово - III-808.
- Пътища III категория:
 - НКV 3226/III - 7604 – с. Свирково – с. Богомил – с. Овчарово - граница общини Харманли и Гълъбово – с. Помощник.

Плътноста на тази мрежа е 0.140 km/km^2 при средно за страната 0.1614 km/km^2 .
Общата плътност на пътната мрежа: републикански и местни пътища възлиза на 0.377 при средна за страната от 0.3380 km/km^2 .

Таблица 16. Пътищата в населените места на община Харманли, km

Път №	Населено място	I - клас	II - клас	III - клас	Всичко
I - 8	Харманли	5.29			
II - 55	Дрипчево		0.979		
II - 76	Черепово		1.548		
II - 76	Българин		1.430		
II - 76	Харманли		0.597		
III - 505	Върбово			0.736	
III - 505	Орещец			0.967	
III - 808	Харманли			0.650	
III - 808	Иваново			1.639	
III - 809	Изворово			1.586	
III - 7604	Овчарово			0.435	
	Всичко	5.29	4.554	6.013	15.857
	Дял, %	33.40	28.7	37.90	100.00

Източник: ОПУ Хасково

Общата дължина на пътищата в населените места на общината са 15.857 km. От 33.4 % са първи клас, 28.7 % втори клас и 37.9 % трети клас. На територията на община Харманли има 160 km с пътно покритие. От тях, близо 52 % от пътищата на са в средно състояние, 24.2 % са пътищата в добро състояние и 24 % са пътищата в лошо състояние.

Таблица 17. Състояние на пътищата с покритие в община Харманли (km)

Показатели	АМ	I - клас	II - клас	III - клас	Пътни възли	Общо	Дял, %
Пътища с настилка							

Състояние

Добро

Средно

Лошо

Дял, %

Източник: ОПУ Хасково

Общинските пътища по населени места в община Харманли са дадени в таблица

Няма данни за състоянието на общинските пътища, освен информацията, че част от тях са рехабилитирани със средства от ЕФ. Няма данни за дължината и състоянието на селските и горските пътища в общината.

Таблица 18. Общински пътища в община Харманли (km)

Населено място	Общински пътища
Гр. Харманли	
С. Бисер	
С. Богомил	
С. Болярски извор	
С. Браница	
С. Българин	
с. Върбово	
С. Доситеево	
С. Дрипчево	
С. Иваново	
С. Изворово	
С. Коларово	
С. Лешниково	
С. Надежден	
С. Овчарово	
С. Орешец	
С. Остър камък	
С. Поляново	
С. Преславец	
С. Рогозиново	
С. Славяново	
С. Смирненци	
С. Черепово	
С. Черна могила	
С. Шишманово	

Източник: Общинска администрация Харманли, 2020 г.

Състояние на пътната инфраструктура. Пътищата между селата се поддържат от ОП „Чистота“ и ОП “Превенция, благоустройство и строителство“ към община

Харманли. Има транспортна достъпност по всяко време. Главните пътища се поддържат сравнително добре и осигуряват връзки на селата с АМ „Марица“. Приоритетното развитие на туризъм изисква всички общински и подходни пътища към туристическите обекти да се поддържат в добро състояние. Необходими са значителни средства за доброто покритие и потвърждане на пътищата в общината.

Обществен транспорт

Автомобилен транспорт

Община Харманли е много добре свързана с големите и средните градове в България с автобусен транспорт.

Таблица 19. Междуградски автобусни линии

Направление	Час на тръгване
I. РАЗПИСАНИЕ ПО ОБЩИНСКАТА ТРАНСПОРТНА СХЕМА	
гр. Харманли – с. Бисер	06:50, 17:10 /без събота и неделя/
гр. Харманли – с. Богомил	06:30 и 13:30/понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Болярски извор	10:30/понеделник до събота/, 14:10/понеделник до петък/
гр. Харманли – с. Браница	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Българин	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Върбово	06:20 и 16:30 /понеделник до събота/, 12:00/неделя/
гр. Харманли – с. Доситеево	06:50 и 17:10 /понеделник и петък/
гр. Харманли – с. Дрипчево	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/
гр. Харманли – с. Иваново	06:20, 10:30, 14:10, 16:30/понеделник до събота/, 12:00 /неделя/
гр. Харманли – с. Изворово	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Коларово	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Лешниково	06:20 и 16:30/понеделник до събота/, 12:00/неделя/
гр. Харманли – с. Надежден	10:30 /понеделник, сряда и петък/, 14:10 /понеделник и петък/
гр. Харманли – с. Овчарово	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/
гр. Харманли – с. Орешец	06:20 и 16:30 /понеделник до събота/, 12:00/неделя/
гр. Харманли – с. Остър камък	10:30, 14:10 /сряда/
гр. Харманли – с. Поляново	08:30, 12:30 /сряда/
гр. Харманли – с. Преславец	07:05, 13:20
гр. Харманли – с. Рогозиново	06:50 и 17:10 /понеделник и петък/
гр. Харманли – с. Славяново	10:30, 14:10
гр. Харманли – с. Смирненци	06:20 и 16:30 /понеделник до събота/, 12:00 /неделя/
гр. Харманли – с. Черепово	06:30 и 13:30 /понеделник, сряда и петък/, 12:40
гр. Харманли – с. Черна могила	06:50, 17:10 /вторник и петък/
II. РАЗПИСАНИЕ ПО РЕПУБЛИКАНСКАТА И ОБЛАСТНА ТРАНСПОРТНА СХЕМА	
гр. Харманли – гр. Бургас, Слънчев бряг	05:30 /всеки ден от 01.05 до 01.10/
гр. Харманли – гр. Димитровград	07:05 /събота и неделя, 17:20
гр. Харманли – гр. Ивайловград	08:20, 14:45
гр. Харманли – с. Капитан Андреево	10:15, 10:45, 12:45, 13:55, 14:50, 17:15
гр. Харманли – гр. Любимец	08:20, 08:45 /понеделник до петък/, 09:20, 10:15, 10:45, 11:05, 11:40, 12:12, 12:45, 13:55, 14:20, 14:45, 14:50, 15:48, 16:48, 17:15, 17:20, 18:30
гр. Харманли – гр. Пловдив	09:00
гр. Харманли – гр. Свиленград	07:52, 08:45 /понеделник до петък/, 09:20, 10:15, 10:45, 11:05, 11:40, 12:12, 12:45, 13:55, 14:20 14:50, 15:48, 16:48, 17:15, 17:20, 18:30
гр. Харманли – гр. Симеоновград	07:05, 13:20, 17:20
гр. Харманли – гр. София	05:37, 06:37, 12:37 /в неделя и празнични дни/
гр. Харманли – гр. Стара Загора	07:05, 13:20

гр. Харманли – гр. Тополовград	12:40, 13:25 /всеки ден/, 17:24 /понеделник и петък/
гр. Харманли – гр. Хасково	06:48, 07:10, 07:34, 07:50, 08:10, 08:50, 08:53, 10:33, 11:00, 11:17, 11:48 /понеделник и петък/, 12:18, 12:30, 12:47, 13:40 /само в петък/, 14:00, 14:53, 16:00, 16:17, 16:48, 18:10, 18:27, 19:35

Източник: <https://www.harmanli.bg/bg/obshtinska-transportna-mreza/>

Ежедневно през Харманли преминават 61 редовни междуградски автобусни линии. В почивните и празничните дни има допълнително 3 редовни линии, а в понеделник и петък още 5 бр. линии. Приема се, че средната пътниковместимост на стандартен автобус по редовните междуградски автобусни линии е 42 пътникоместа, а коефициентът на използване на пътниковместимостта 0.5. На денонощие с редовни междуградски автобусен транспорт се превозват средно по 1281 пътника. С автобусите в почивните и празничните дни и дните понеделник и петък се превозват още около 168 пътника. По редовните линии се превозват по 350250 пътника. В останалите почивни и празнични дни – 17472 пътника. Така общият годишен пътникопоток по междуградските автобусни линии е около 367722 пътника.

Таблица 20. Междубластни автобусни линии на община Харманли

Направление	Брой курсове
Димитровград	1
Ивайловград	2
Капитан Андреево	6
Любимец	18
Свиленград	18
Симеоновград	3
Тополовград	2
Хасково	22
Общо	72

Източник: <https://www.harmanli.bg/bg/obshtinska-transportna-mreza/>

Таблица 21. Автобусни линии от селата и Харманли

Направление	Брой курсове	Брой курсове
Бисер	2	
Богомил	2	1 п+с+п
Болярски извор	2	1 п+п
Браница	2	1 п+с+п
Българин	2	1 п+с+п
Върбово	2	1 н
Доситеево	2	
Дрипчево	1	1 п+с+п
Иваново	4	1 н
Изворово	2	1 п+с+п
Коларово	2	1
Лешниково	2	1 н
Надежден	1 п+с+п	1 п+п
Овчарово	1	1 п+с+п
Орещец	1	1 н
Остър камък	1	1 с
Поляново	2	1 с
Преславец	2	

Рогозиново	2	
Славяново	2	
Смирненци	2	1 н
Черепово	2	1 п+с+п
Черна могила	1	1 в+п
Общо	41 + 1	

Информация: <https://www.harmanli.bg/bg/obshtinska-transportna-mrezha/>

Забележка: п+с+п – понеделник, сряда и петък, п+п – понеделник и петък, с – сряда, н – неделя и в+п – вторник и петък.

Междубщинските автобусни линии от Харманли до съседните общини са дадени в таблицата по-долу.

Ежедневно от Харманли към съседни общини заминават по 69 автобусни линии. Няма данни за превозените пътници между общините в периода 2013 – 2019 г.

Ежедневно в общината се движат 41 редовни и 1 частична седмична линия п+с+п от Харманли до селата от общината. Има значителен брой линии, които са в дните п+с+п, п+п, н и в+п. Такава система на автобусно обслужване е задоволителна за общината. За някои села линиите са само в определени дни. Това се определя от търсенето на пътнически услуги в селата и необходимостта населението да получи съответните публични услуги в общинския център.

Няма данни за превозените пътници между общините в периода 2013 – 2019 г.

В гр. Харманли функционира градски транспорт:

- Линия № 1 – бивше училище „Хр. Смирненски“ – жп гара – бул. „България“ - пл. „Съединение“;
- Линия № 2 – бивше училище „Хр. Смирненски“ – жп гара – „Изгрев“ – училище Алеко Константинов“;
- Линия № 3 – „Дружба“ - бивше училище „Хр. Смирненски“ – жп гара;
- Линия № 4 - бивше училище „Хр. Смирненски“ – училище „Алеко Константинов“ – гробищен парк – само в събота и неделя.

Цената на билета в градския транспорт е 1 лв.

Основна автоспирка за междуградския транспорт има само в град Харманли. В града има 24 броя спирки на градския транспорт. В всички села има по една спирка.

Препоръчва се автобусните линии, които тръгват от автоспирка Харманли да могат да спират на някои от спирките на градския транспорт за качване и слизване на

пътници, за да се намали струпването на пътници и за намаляване на вътрешноградските пътничкопотоци.

Автобусният транспорт е много добре развит в община Харманли и населението на общината е сравнително добре задоволено с обществена транспортна услуга.

В перспектива автобусният транспорт в община Харманли трябва да се развива по изискванията на ЕС, регламентиращи бърз и удобен достъп до и между населените места при отчитане броя на прогнозното население на общината, нарастване на доходите му и изменение в различна степен функциите на използване на жилищните територии на населените места.

По Директива на ЕС 1370/2007 г., се допуска разработки за „селищна структура“, например, общината да изготви „Интегриран план за общински обществен автобусен транспорт“. С този план е възможно общината да кандидатства за европейско финансиране за внедряване на „екологично чисти“ превозни средства за задоволяване транспортното обслужване на населението и обитателите в малките села.

Железопътен транспорт

Харманли отстои на 30.574 km от границата с Гърция и на 45.546 km от границата с Турция.

Железопътният транспорт на територията на общината е представен от I^{ва} линия с дължина 23.300 km. Тя е част от главна жп линия Калотина - София - Пловдив - Свиленград. Линията е еднопосочна, реконструирана и електрифицирана в участъка Поповица – Свиленград.

Гари има в с. Преславец на km 263+320, Харманли център на km 268+391, Харманли на km 270+111 и с. Бисер на km 277+580. Населението не ползва жп транспорт в рамките на общината поради малкия брой гари и наличието само на две гари в селата извън гр. Харманли. Жп линията се използва за товарни превози на промишлените предприятия. Няма данни за натоварените и разтоварените товари в гара Харманли или др. гари на общината.

Разстоянието по I^{ва} линия направление София – Харманли е 228 km, от и Димитровград до Харманли 28 km. Най-късото време за движение на влаковете от София до Харманли е 4.09 ч., а най-дългото – 8.08 ч. Най-късото времепътуване между Димитровград и Харманли е 0.29 ч, а най-дългото – 0.50 ч.

Цената на билета София – Харманли се колебае от 6.55 до 6.90 лв. в зависимост от категорията на влака и класа на вагона. Цената на билета от Димитровград до Харманли е 1.35 лв.

Средното време за движение на най-бързия влак по направление София – Харманли е $228:4.09 = 54.9$ km/h, а за най-бавния е 28 km/h. Тези скорости са твърде ниски в сравнение с пътуването с автомобилен транспорт по АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ между двата града. Средната цена на 1 пропътуван километър в направление София – Харманли е 0.03 лв./km.

Разписание на влаковете по тези направления е дадено в таблицата по-долу.

Таблица 22. Разписание на влаковете през гара Харманли към 20.07.2023 г.

Направление София - Харманли	Час на тръгване	Направление Димитровград - Харманли	Час на тръгване
	6.20		7.02
	15.20		11.24
	18.40		16.18
	22.55		19.23
Харманли - София			23.18
	3.47		
	5.12		
	8.42	Харманли - Димитровград	3.47
	12.46		5.12
	17.15		8.42
	18.01		12.46
			17.15
			18.01

Източник: <https://razpisanie.bdz.bg/bg>

Средното време за движение на най-бързия влак по направление Димитровград – Харманли е $28:29 = 57.9$ km/h, а за най-бавния е 33.6 km/h. Тези скорости са твърде ниски в сравнение с пътуването с автомобилен транспорт по АМ „Марица“ между двата града. Средната цена на 1 пропътуван километър в направление Харманли-Димитровград е 0.048 лв./km.

В направление София – Харманли на денонощие се движат 4 влака, а в обратно направление – 6 влака. По направление Димитровград – Харманли на денонощие се движат 5 влака, а в обратното направление 6 влака. Разписанието на влаковете през гара Харманли е дадено в таблицата по-долу.

Таблица 23. Разписание на влаковете през гара Харманли към 20.07.2023 г.

влак №	категория	от гара	пристига	за гара	тръгва
	ПВ	Пловдив		Свиленград	
	БВ	София		Свиленград	

	ПВ	Свиленград		Пловдив	
	КПВ	Димитровград		Свиленград	
	МБВ	София		Истанбул	
	МБВ	Истанбул		София	
	ПВ	Свиленград		Пловдив	
	БВ	Свиленград		София	
	ПВ	Свиленград		Стара Загора	
	БВ	София		Свиленград	
	ПВ	Свиленград		Пловдив	

Източник: <https://razpisanie.bdz.bg/bg>

3

а

б Няма информация за качилите се и слезлите пътници от гарите Преславец, Харманли и Бисер за 2022 г. както и за броя на товарните влакове и превозените товари от и към гара Харманли за същия период.

е

ж

Изпълнени проекти и такива в процес на изпълнение

а В периодите 2007 – 2013 и 2014 – 2020 г. община Харманли е успяла да спечели 44 проекта, чрез които са привлечени и инвестирани средства от структурните фондове на ЕС.

м

б

в Таблица 24. Проекти на община Харманли по оперативни програми (2007 – 2013 г. и 2014-2020 г.¹)

	Оперативна програма	Брой проекти	Сума (хил. лв.)
–	ОП „РР“		
м	ОП „РКБИ“		
е	ОП „ЧР“		*
ж	ОП „АК“		
д	ПРСР М321		
у	Общо		

Източник: СИАРБ

р

о **Забележка:** *отнася се за периода 2014 – 2020 г. При детайлното изследване на въпроса отчетът е за 24229 хил. лв.

д

Графика 1. Проекти на община Харманли по оперативни програми 2007– 2013 г. и 2020 г.

н

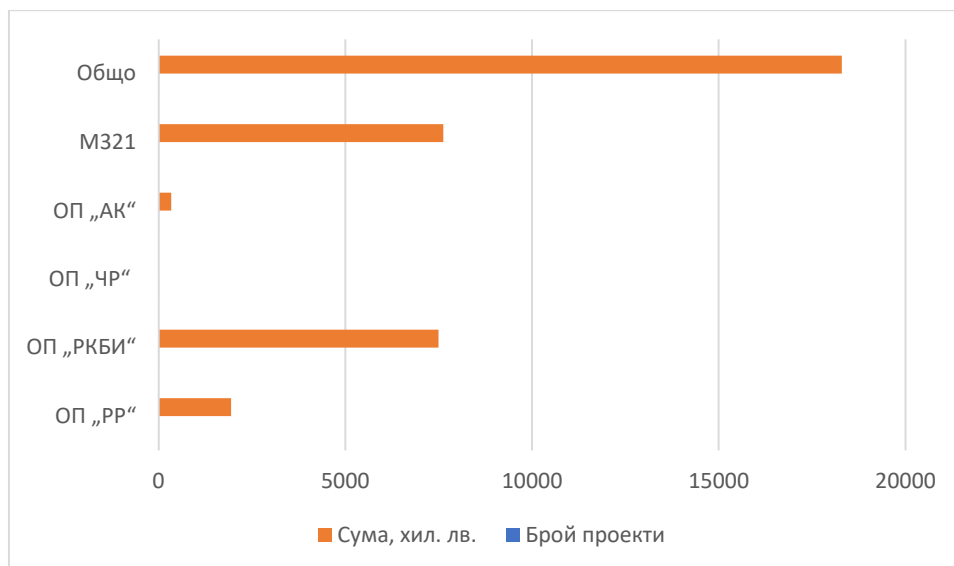
б

¹ СИАРБ, етап 2, част 2, НЦТР, 2019, с. 18, 24, 48, 53 и 60.

ъ

р

з



Източник: „Адориа Консулт“ ЕООД

С проектите, финансирани от ОПРР през програмния период 2007 – 2014 г., е изградена и рехабилитирана транспортна инфраструктура: бул. „България“ в гр. Харманли и е подобрена достъпността, рехабилитиран е общински път. Някои от проектите са приключили през периода до 2013 г., но има и такива, които са приключили в програмен период 2014 – 2020 г.

През изтеклия програмен период (2014 – 2020 г.) община Харманли е кандидатствала с 21 проекта за безвъзмездно финансиране по различни програми финансирани от фондове на ЕС.

Таблица 25. Проекти на община Харманли по ОП (2014-2020 г.)

Номер на договор и дата на сключване	Наименование на проекта	Програма за финансиране	БФП (лева)	Статус
00722 от 01.12.2017 г.	"Основен ремонт, реконструкция, консервация и реставрация на исторически музей - гр. Харманли, УПИ III, кв. 159в"	ПРСР - ДФЗ, под Мярка 7.2	лв.	Приключил успешно
26/07/2/0/00638 от 19.12.2017 г.	"Рехабилитация и реконструкция на общинска пътна мрежа на територията на община Харманли"	ПРСР - ДФЗ, под Мярка 7.2	лв.	Приключил успешно
26/7/2/0/00506 от 19.03.2018 г.	"Рехабилитация и реконструкция на улична мрежа на територията на гр. Харманли"	ПРСР - ДФЗ, под Мярка 7.2	лв.	Приключил успешно
BG06RDNP001-7.007-0109 от 09.05.2019 г.	"Изграждане и оборудване на комбинирано спортно игрище,	ПРСР - ДФЗ, под Мярка 7.2	лв.	Приключил успешно

	разположено в парк "Димана Данева" гр. Харманли"			
от 09.09.2019 г.	"Рехабилитация и реконструкция на улична мрежа на територията на гр. Харманли"	ПРСР - МИГ - Харманли, под Мярка	лв.	Приключил успешно
BG16RFOP001-5.001-001 от 03.01.2018 г.	"Дневен център за подкрепа на деца с увреждане и техните семейства "Надежда", гр. Харманли"	ОПРР 2014-2020	лв.	Приключил успешно
BG05M9OP001-2.002-0064 от 17.09.2015 г.	"Социални услуги за жителите на Община Харманли"	ОПРЧР 2014-2020	лв.	Приключил успешно, с Постановление № 137 от 05.07.2017 г. на МС, дейностите на проекта се финансират от държавния бюджет
BG05M9OP001-2.019-0007 от 04.11.2019 г.	"Продължаваща подкрепа за деинституционализация за деца и младежи с увреждания и техните семейства в дневен център "Надежда" гр. Харманли"	ОПРЧР 2014-2020	лв.	Приключил успешно, от 05.01.2023 г. делегирана държавна дейност
BG05M9OP001-2.040-0107 от 01.06.2019 г.	"Патронажна грижа за възрастни хора и лица с увреждания в община Харманли"	ОПРЧР 2014-2021	лв.	Приключил успешно
BG05M9OP001-6.002-0075 от 03.04.2021г.	„Патронажна грижа + в община Харманли	ОПРЧР 2014-2021	287 420.10 лв.	Приключил успешно
BG05FMOP001-3.01-19 от 06.07.2015г.	"Осигуряване на топъл обяд в община Харманли"	ОПХОМП ФЕПНЛ	лв.	Приключил успешно
BG05FMOP001-3.002-0010 от 01.07.2016 г.	"Осигуряване на топъл обяд в община Харманли"	ОПХОМП ФЕПНЛ	лв.	Приключил успешно
F от 01.01.2021г.	"Топъл обяд в условия на пандемията от COVID-19 в община Харманли"	ОПХОМП ФЕПНЛ	110 484,00 лв.	Приключил успешно
BG16M1OP002-2.005-0005 от 12.04.2018 г.	"Изграждане на общинско съоръжение за компостиране на разделно събрани биоразградими и зелени отпадъци на община Харманли"	ОПОС 2014-2020	лв.	Приключил успешно
СВ005.2.21.123, №РД-02-29-82 от 23.07.2019 г.	"Цялостна реставрация, консервация, конструктивно укрепване и експониране на Гърбавия мост в гр. Харманли“, Проект "Възраждане на древните исторически и културни коридори"	ТГС - България - Турция 2014-2020	лв. евро	Приключил успешно Общ бюджет на проекта: 499 929.46 евро

СВ005.2.21.103, №РД-02-29-279 от 03.12.2019 г.	"Цялостно реновиране на парк "Димана Данева" в гр. Харманли, Проект "Дървото на живота"	ТГС - България - Турция 2014-2020	лв. евро	Приключил успешно Общ бюджет на проекта: 499 678. 90 евро
NO.B2.9a.10 12.10.2017 г.	от "Укрепване на първична медицинска помощ в изолирани и изоставени трансгранични райони"	ТГС - Гърция - България 2014-2020	лв. евро	В процес на изпълнение, Общ бюджет на проекта: 1 327 661.61 евро
BG06RDNP001- 19.010-0002 от 07.07.2020г.	"Обновяване на Гробищен парк" гр. Харманли	ПРСР - МИГ - Харманли, под Мярка	лв.	Приключил успешно
BG06RDNP001- 19.017-003 от 31.03.2020г.	"Харманли - култура, традиция и обичаи"	ПРСР - МИГ - Харманли, под Мярка	лв.	Приключил успешно
BG06RDNP001- 19.10-0001- C01/25.03.2022 г. - 36 месеца	"Реконструкция, ремонт, оборудване и обзавеждане на Детска ясла „Ален мак“, гр. Харманли“.	ПРСР - МИГ - Харманли, под Мярка 7.2	лв.	В процес на изпълнение
BG06RDNP001- 19.557-0001-C01 от 05.01.2023г.	Повишаване на енергийната ефективност на детска градина „Детски свят“	ПРСР - МИГ - Харманли, под Мярка	лв.	В процес на изпълнение
Общо	броя		7	

„Източник: Общинска администрация Харманли

Финансирани са общо 21 проекта на Община Харманли на стойност лв., както следва:

- ПРСР – 9 проекта на стойност 9467 хил. лв.;
- ОПОС – 1 проект на стойност 2440 хил. лв.;
- ОПРЧР – 4 проекта на стойност 2137 хил. лв.;
- ТГС България – Турция 2 проекта на стойност 1302 хил. лв.;
- ТГС България – Гърция – 1 проект на стойност 553 хил. лв.;
- ОПХОМП – ФЕПНЛ – 3 проекта на стойност 480 хил. лв.;

- ОППР – 1 проект на стойност 425 хил. лв.

По приоритет 3 - „Техническа и инженерна инфраструктура“ по Общинския план за развитие за периода 2014 – 2020 г. са предвидени 10 проекта и са изпълнени 8 нови такива. Основната част от инвестициите са насочени именно към приоритет 3 (75.9 %), включително средства от РБ и ОБ.

Таблица 27. Изпълнение на ОПР 2014 -2020 г. на община Харманли (хил. лв.)

Приоритети	Общински бюджет	РБ	Средства от ЕС	Други източници	Фондове Фирми	ОБЩО
Приоритет № 1. Интелигентен растеж и икономическо развитие						
План	545	527	6506	240	3969	11787
Отчет	0.0	316	1372	0.0	1338	3026
Изпълнение, %	0.0	60.0	21.1		33.7	25.7
Приоритет № 2. Постигане на социална кохезия чрез укрепване и развитие на човешкия капитал						
План	1174	1390	17086	0.0	0.0	19650
Отчет	123	8135	5677	446	0.0	14381
Изпълнение, %	10.5	585.3	33.2		0.0	73.2
Приоритет № 3. Техническа и инженерна инфраструктура						
План	4215	6965	112390	0.0	0.0	123570
Отчет	73	1175	8194	0.0	0.0	9442
Изпълнение, %	1.7	16.9	7.3	0.0	0.0	7.6
Приоритет № 4. Екологично развитие						
План	570	990	6020	0.0	0.0	7580
Отчет	1508	366	2440	0.0	0.0	4314
Изпълнение, %	264.6	37.0	40.5	0.0	0.0	56.9
Приоритет № 5. Развитие на административния капацитет и нови професионални умения						
План	145	40	799	0.0	0.0	984
Отчет	11	62	0.0	0.0	0.0	73
Изпълнение, %	7.6	155.0	0.0	0.0	0.0	7.4
ВСИЧКО						
План	6649	9912	142801	240	3969	163571

Източник: Годишен доклад за 2019 г. по изпълнение на ОПР Харманли и отчетни доклади за 2015-2018 години, обработка „Адориа Консулт“ ЕООД

- със средства от централния бюджет са направени рехабилитация /реконструкция/изграждане на улична мрежа, в т.ч. тротоари: рехабилитация и реконструкция на улица в кв. 115 по ПУП на гр. Харманли; изграждане на алея между ул. „Хр. Ботев“ и ул. „Ал. Стамболийски“ в гр. Харманли; благоустрояване на междублоково пространство в УПИ I, кв. 111 по ПУП на гр. Харманли, междублоково пространство в кв. „Тракия“, междублоково пространство в кв. „Изгрев“; рехабилитация и реконструкция на ул. „Капитан Петко Войвода“ между о.т. 130 и о.т. 361; рехабилитация и реконструкция на ул. „И. Гебешев“; реконструкция на южния тротоар по бул. „България“ в участъка от ул. „Сакар планина“ до ул. „Асен Златаров“; рехабилитация и реконструкция на улица „К. Фичето“ от о.т. 102 до о.т. 124Б; ул. „Братя Миладинови“, ул. „Ангел Войвода“, ул. „Балкан“, ул. „Г. Жечев“.

- изпълнен проект „Рехабилитация на улична мрежа на територията на Община Харманли“, финансиран от ПРСР 2014-2020 г. Цели се рехабилитация и реконструкция на улична мрежа на територията на гр. Харманли на улици: „Александър Стамболийски“, ул. „Христо Ботев“ и ул. „Янко Сакъзов“;
- изпълнен договор по подмярка 7.2. „Инвестиции в създаването, подобряването или разширяването на всички видове малка по мащаби инфраструктура“ от Стратегията за ВОМР на сдружение „МИГ Харманли“. Извършена рехабилитация и реконструкция на улична мрежа на територията на гр. Харманли: ул. „Св. Климент Охридски“ и ул. „Св. Св. Кирил и Методий“. По ПРСР са извършени реконструкции на пътища към селата: Доситеево, Шишманово, Бисер и Надежден.

Околна среда

Състоянието на околната среда на община Харманли се отличава с естествено разнообразие, със съхранени природни дадености, с динамика на активната дейност на човека, в някои случаи влияеща негативно върху отделните ѝ елементи – въздух, вода, почва, подпочвени води, флора и фауна.

Качество на въздуха

Община Харманли е една от шестте общини от област Хасково, в която качеството на атмосферния въздух се следи от РИОСВ-Хасково.

В Регионалния доклад за състоянието на околната среда през 2022 г. (април 2023 г.) на РИОСВ – Хасково е посочено, че основните показатели, характеризиращи качеството на атмосферния въздух в приземния слой са фини прахови частици, серен диоксид, азотен диоксид и/или азотни оксиди, въглероден оксид, озон, олово (аерозол), бензен, полициклически ароматни въглеводороди и тежки метали – кадмий, никел и живак, арсен.

В района на община Харманли няма автоматични или ръчни пунктове на МОСВ за следене на състоянието на атмосферния въздух.

Основните източници на емисии в приземния атмосферен слой в община Харманли са от секторите промишленост, селско и горско стопанство, битово отопление и транспорт.

Изследвания с мобилната лаборатория на ИАОС са правени през 2014 г. Изследването в периода 19 февруари - 3 март 2014 г. показва поредица от макар и малки превишения на нормите за показател – PM10 (Фини прахови частици ФПЧ10). Стойностите са обикновено между 40 и 65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ или малко под и малко над

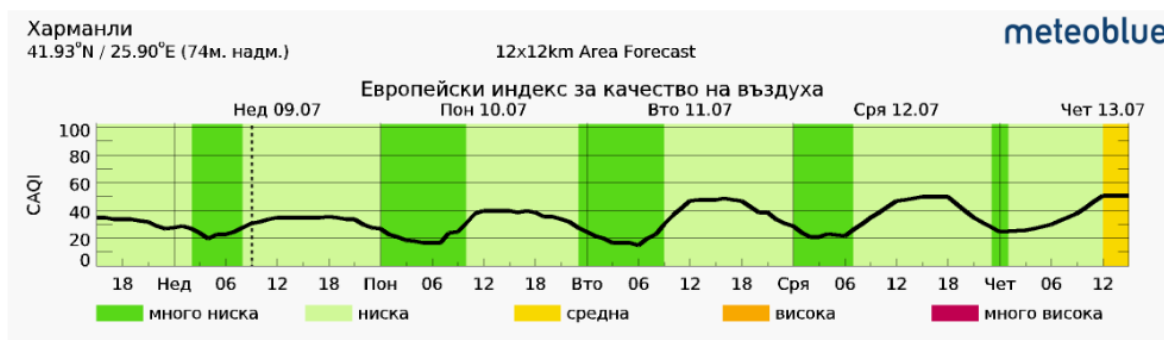
средноденонощната норма от $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Резултатите от измерванията в периода 25 март- 7 април 2014 г. показват липса на превишения и задържане на стойностите между 30 и $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ или в рамките на средноденонощната норма. В периода 2 юли - 15 юли 2014 г. отново се наблюдава превишения и задържане на стойности между 40 и $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Същите стойности се наблюдават и в периода 23 октомври - 5 ноември 2014 г.

Причината за превишенията, които са регистрирани при по-ниските температури на въздуха, вероятно е в резултат изгаряне на твърди горива за битово отопление, което се явява проблем за по-голямата част от общините в България. Превишаването на замърсяването в топлите месеци вероятно се дължи на общата запрашеност на улиците, движението на транспортните средства и локалните промишлени източници в град Харманли.

Контролът на изпусканите вредни вещества от други емисионните източници е проведен чрез извършени собствени периодични измервания от акредитирани лаборатории. За територията на община Харманли в РИОСВ – Хасково е представен са доклад за резултатите от извършени измервания „Голд Ойл“ ООД, гр. Харманли производството на слънчогледово олио). В доклада е констатирано спазване на нормите за допустими емисии на контролираните замърсители. В заключение на доклада на РИОСВ за качеството на въздуха на територията на област Хасково е посочено, че в периода 2020-2022 г. се спазват показателите и нормите за състоянието на атмосферния въздух (средноденонощна и средногодишна норма по показател PM_{10}). Според РИОСВ се наблюдава трайно понижаване на средногодишната концентрация на PM_{10} на територията на община Харманли.

От 2006 г. насам, качеството на въздуха в ЕС се прогнозира чрез индекса за качеството на въздуха (CAQI). Индексът представлява число от 1 до 100. Ниската стойност означава добро качество на въздуха, а високата - лошо качество на въздуха. Посочените по-долу данни на Meteoblue са за фонов индекс (замерен далеч от пътищата) на територията на община Харманли.

**Графика 2. Прогноза за качеството на въздуха в град Харманли
за периода 09-13 юли 2023 г.**

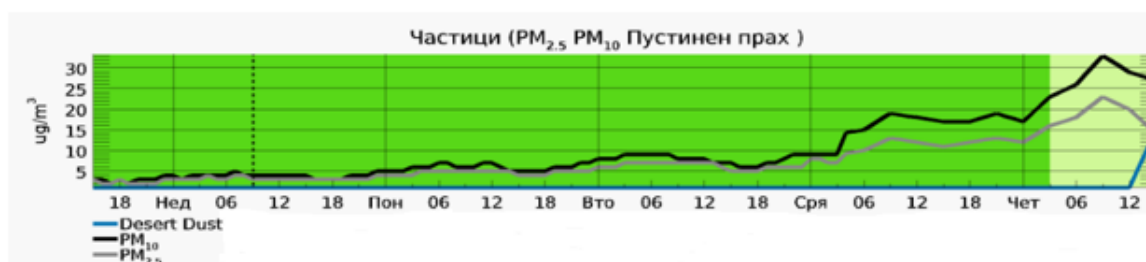


Източник: Meteoblue - Contains modified Copernicus Atmosphere Monitoring Service Information 2023

Атмосферните частици (PM и пустинен прах), представляват твърди или течни вещества, суспендирани във въздуха. Те са един от най-сериозните замърсители на въздуха и се отразяват съществено на качеството на здравословното състояние на хората. Прахови частици са с естествен или антропогенен произход. От най-голямо значение за общественото здраве са частиците, които са достатъчно малки, за да се вдишат дълбоко в белия дроб. Тези частици са с диаметър под 10 микрона (μm ; PM₁₀). Те са смес от материали, които могат да включват дим, сажди, прах, сол, киселини и метали. Праховите частици също се образуват, когато газовете, изпускани от моторни превозни средства и промишлеността, претърпяват химически реакции в атмосферата. PM₁₀ се виждат с просто око като мъгла, която ние смятаме за смог. PM₁₀ са сред най-вредните от всички замърсители на въздуха. PM₁₀ може да увеличат броя и тежестта на астматичните пристъпи, влошаване на бронхит и други белодробни заболявания. PM₁₀ намаляват способността на организма да се бори с инфекциите и увеличават риска от смъртност, при възрастни хора с със сърдечно-съдови проблеми.

Пустинният прах се състои от частици, по-малки от 62 μm , произхождащи от пустините. Често праховите частици са малки, което води до високи концентрации на PM₁₀ и PM_{2.5} и всички свързани с тях въздействия върху здравето.

Графика 3. Прогноза за PM₁₀ в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.



Замърсяването с озон (O_3) в долната тропосфера възниква главно в градските райони. Озонът може да: затрудни дълбокото и енергично дишане; причинява недостиг на въздух и болка при дълбоко вдишване; причинява кашлица и възпалено, раздразнено гърло; възпалява и уврежда дихателните пътища; увеличава появата на белодробни заболявания, като астма, емфизем и хроничен бронхит; увеличава честотата на астматичните пристъпи; прави белите дробове по-податливи на инфекция; уврежда белите дробове дори когато симптомите са изчезнали; причинява хронична обструктивна белодробна болест (ХОББ).

Графика 4. Прогноза за замърсяване с озон, серен и азотен диоксид в град Харманли за периода 09-13 юли 2023 г.



Източник: Meteoblue - Contains modified Copernicus Atmosphere Monitoring Service Information 2023

Серният диоксид (SO_2) е газ, който е невидим и има лош, остър мирис. Той реагира лесно с други вещества и образува вредни съединения, като сярна киселина, серниста киселина и сулфатни частици. Краткосрочните излагания на SO_2 могат да навредят на дихателната система на човека и да затруднят дишането. SO_2 и други серни оксиди могат да допринесат за киселинни дъждове, които могат да навредят на чувствителни екосистеми. Децата, възрастните хора и тези, които страдат от астма, са особено чувствителни към въздействието на SO_2 .

Азотният диоксид (NO_2) е червеникаво-кафяв газ, който има характерен остър мирис.. Основният източник на азотен диоксид е изгарянето на изкопаеми горива - въглища, нефт и газ. По-голямата част от азотния диоксид в градовете идва от ауспусите на моторните превозни средства. Азотният диоксид е важен замърсител на въздуха, тъй като допринася за образуването на озон, което може да има значително въздействие върху човешкото здраве. NO_2 възпалява лигавицата на белите дробове и може да намали

имунитета към белодробни, причинява проблеми, като хрипове, кашлица, настинки, грип и бронхит.

Сериозно въздействие върху здравето на хората оказва замърсяването с полени. Полените от бреза са един от най-често срещаните във въздуха алергени през пролетта или по-късно през годината. Когато дърветата цъфтят, те освобождават малки пращинки, които се разпръскват от вятъра. Една бреза може да произведе до пет милиона поленови зърна. Поленът се разпръсква от въздушни течения и може да се пренася на големи разстояния. Прогнозата за полените е при скорост на вятъра 10 м.

**Графика 5. Прогноза за замърсяване с полени в град Харманли
за периода 09-13 юли 2023 г.**



Източник: Meteoblue - Contains modified Copernicus Atmosphere Monitoring Service Information 2023

Тревният полен е основният причинител на алергии към полени през летните месеци. Той причинява някои от най-тежките и трудни за лечение симптоми. При влажен климат сезонът на тревни полени трае няколко месеца. В по-сухия климат сезонът на тревните полени е значително по-кратък, както и сезонът на полените от бреза и маслина. Валежите могат да почистят въздуха от полени, но ако са свързани с гръмотевични бури, силните ветрове първоначално увеличават концентрацията на полени.

Представените данни за прогнозата за качеството на въздуха в град Харманли показва, че като цяло различните замърсявания се движат между „ниски и много ниски“, с изключение на замърсяване на въздуха с полени, които достигат до „средни стойности“ през лятото.

В „Краткосрочна програма на община Харманли за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива 2020-2022“ като основна цел е заложено насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници. В краткосрочните мерки като приоритети е предвидено насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници в публичния и частния сектор, включително и с цел намаляване на замърсяването на атмосферния въздух.

В ПИРО е предвидено мерки за общинска програма за насърчаване на подмяна на уредите за отопление на твърдо гориво и изграждане на пунктове за зареждане на електроколи.

Води

Повърхностни води

Община Харманли разполага с достатъчно повърхностни и подземни водоизточници. Основни проблеми за водоснабдяването на общината са свързани с отсъствие на защитени вододайни зони и замърсяването на подпочвените води. Обособяването на защитени вододайни зони се налага поради значителното използване на минерални торове и пестициди в селското стопанство, и липсата на ПСОВ в гр. Харманли.

Състоянието на повърхностните и подземните води в община Харманли е в зависимост от състоянието на развитите отрасли на промишлеността, селското стопанство, нивото на развитие на инфраструктурата и технологиите на пречистване.

Липсва канализация в част от кварталите на гр. Харманли (недовършена) и във повечето села на общината. Все още не е изградена ГПСОВ за гр. Харманли, който е с над 10 000 екв. жители (срокът за това е изтекъл през 2010 г.). Това води до замърсяване на р. Харманлийска и р. Марица с отпадъчните води от канализационната система, в резултат на заустване на промишлени и битови отпадъчни води от гр. Харманли без пречистване. Изградени и въведени в експлоатация е малка ПСОВ в с. Бисер, общ. Харманли, но същата не работи, за което е съставен АУАН на Община Харманли.

О

б

Няма данни, какви количества вода се използва от промишлените предприятия и селски стопанства от собствени водоизточници (кладенци или други източници). Това предполага, че те използват питейна вода в своите производствени процеси.

т

Водопотреблението на жител в селата е значително по-ниско от това в гр. Харманли, като разликата е над 34 %. Загубите на вода са намалени през периода 2014 – 2018 г., но остават все още високи – над 46 % за гр. Харманли и над 60 % за селата.

ц

е

н

к

² План за управление на речните басейни в Източнобеломорски район (2016-2021 г.). Приложение № М4 - а 10 Екологичен статус/потенциал на повърхностните ВТ в басейна на р. Марица.

н

а

Друг проблем е мрежата от етернитови тръби във водоснабдителната мрежа на общината (81.7% от цялата мрежа), което изисква тяхната подмяна, за да се гарантира високо качество на питейната вода.

През 2022 г. са взетите водни проби за спазване на нормите от маслodobивно предприятие на "Голд ойл" ООД, гр. Харманли, като не са констатирани отклонения от нормите.

На територията на община Харманли стопански обекти на ВИ „Малката звезда“ ООД, гр. Харманли и ВИ в землището на с. Коларово, общ. Харманли нямат изградени пречиствателни съоръжения.

Наблюдава се влошено качеството на подземните води, някои от които се ползвани за питейно-битово водоснабдяване.

Състояние и качество на питейните води

На територията на община Харманли се провежда постоянен мониторинг в отделните пунктове по утвърден график, който се актуализира всяка година и периодичен мониторинг. Регистрирани са отклонения от изискванията на Наредба № 9 /16.03.2001 г. Констатирани са отклонения в Община Харманли - завишен манган и в единични проби завишение на калций, нитрати, сулфати. Завишено желязо за с. Бисер и фосфати, амониев йон, манган и флуориди в ПС Българин. Всички изследвани показатели, с изключение на показаните отклонения са в рамките на допустимите норми.

Не са регистрирани инфекциозни или други заболявания, дължащи се на питейната вода. В пробите с регистрирани отклонения от изискванията за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели, част от проблемите се дължат на аварийни повреди на пречиствателните/дезинфектиращите съоръжения. Идентифицирани са водоизточниците с нитрати над допустимото количество. В много от случаите, замърсяването се дължи на замърсяване на водите от нерегламентирано торене на селскостопанските земи, нерегламентирано струпване на торови маси, на отпадъци и др.

Основна причина за замърсяване на водите с „нитрити“ са резултат от неправилното използване на азотни минерални торове в разрез с добрите земеделски практики, неспазване на изискванията по отношение събирането, съхраняването и обезвреждането на торовия отпадък в животновъдството.

Подпочвени води

Общата оценка от мониторинга на химично състояние на подземни води в района на община Харманли е „лошо”.

План за управление на риска от наводнения

В Плана за управление на риска от наводнения е предвидено:

- Основно и ежегодно почистване на коритото на р. Харманлийска в зоната на гр. Харманли (дължина 4500 м, площ 250 дка) от дървета, храсти, блатна растителност, битови и строителни отпадъци;
- Поддръжка на дигите на р. Харманлийска в зоната на гр. Харманли - 2500 м по левия бряг и 4000 м по десния;
- Ежегодно почистване на коритото на р. Бисерска в зоната на с. Бисер от дървета, храсти, блатна растителност, битови и строителни отпадъци - 2000 м и площ 100 дка.

Почви

Пробонабиране за изследване на замърсяване на почвите с тежки метали и металоиди на територията на община Харманли се извършва от РИОСВ – Хасково в няколко пункта на територията на селата: Славяново, Поляново, Черна могила и Рогозиново. През 2022 г. не са констатирани отклонения от нормите. През 2022 г. РИОСВ е взело проби за изследване на замърсяването на почвите с пестициди край с. Рогозиново, общ. Харманли, като не се установяват замърсявания.

През 2022 г. година не са финансирани проекти против ерозията и не са правени пробовземания на почвени проби за вкисляване на почвите в района на община Харманли.

Управление на отпадъците

Управлението - събирането, извозването и оползотворяване на отпадъците, в община Харманли се извършва съобразно националното законодателство.

Община Харманли има разработена „Програма за управление на отпадъците за периода 2021 -2028 г.“, която е разработена през м. март 2022 г. Тя е разработена в съответствие с изискванията на чл. 52 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и чл. 57 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и е неразделна част от Програмата за опазване на околната среда. Мерките, предвидени в програмата, очертават действията, които община Харманли ще предприеме за да приложи законодателните изисквания.

На територията на общината се образуват отпадъци типични за производствените предприятия в общината: органични отпадъци от хранително вкусовата промишленост,

текстилната промишленост, дърводобива и дървопреработването. Няма големи генератори на производствени отпадъци. Неопасните отпадъци, образувани от производствените предприятия се смесват с битовите отпадъци и се депонират на регионалното депо - „Регионално депо за неопасни отпадъци за общините Харманли, Маджарово, Любимец, Тополовград, Симеоновград и Свиленград” (Комплексно разрешително № 285-Н1/2011 г.; № 285-Н2/2018 г. за експлоатация). Депото е изградено в ПИ имоти №77181.8.176, №77181.8.174 и 77181.8.182, землище гр. Харманли. Оператор на депото е община Харманли.

Дейностите, касаещи управлението на РДНО Харманли, са възложени на Общинско дружество „Екоресурс – Харманли” ЕООД, създадено с Решение № 650/17.02.2015 г. на ОбС-Харманли.

На територията на депото за ТБО гр. Харманли функционира инсталация за сепариране на битови отпадъци. Капацитетът на съоръжението е над 25 000 т/г при едносменен режим на работа.

През 2021 г. е пуснато в експлоатация общинско съоръжение за компостиране на разделно събрани биоразградими и зелени отпадъци.

На територията на община Харманли и в съседните общини от региона има пунктове за изкупуване на метални и хартиени отпадъци, но общината не получава данни за количествата, което затруднява изпълнението на целите за рециклиране на битови отпадъци.

Основното количество строителни отпадъци се генерира от дейността на дружества, извършващи строителна и ремонтна дейност. Издават се разрешения и е определено място за извозване и депониране на строителни отпадъци в местността „Белите пътеки” до гр. Харманли, но количествата не се отчитат и не може да се направи извод за тенденции на образуване на този отпадък.

Количествата на образуваните опасни отпадъци по групи, съгласно класификацията на отпадъците, се водят на отчет в РИОСВ, но общината не получава данни. Най-голям дял в общото количество на опасните отпадъци имат отработени моторни и смазочни масла и нефтопродукти, негодни за употреба батерии и акумулатори (НУБА), както и излезли от употреба флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак. Дейностите по третиране на опасните отпадъци, образувани от дейността на

предприятията, се извършват в съответствие с разрешителните им документи за дейности с отпадъци без да се ползва общинска инфраструктура.

Чрез Общинско предприятие „Чистота” се извършват дейностите по събиране и транспортиране на отпадъците от домакинствата, административните сгради и търговските предприятия и обекти. Обхванати са всички населени места. Общият обем на поставените съдове е 855 650 l, което се равнява на 32.48 l на жител за 2015 г. По такъв начин в 1 m³ се събират средно по 14.1 t на година за 2019 г. На ден това количество е 38.7 kg/ден.

Шум

РИОСВ – Хасково осъществява контрол на шума, излъчван от промишлени инсталации и съоръжения според разпоредбите на Закона за защита на шума в околната среда по утвърден график, съгласно методиката за ”Определяне на общата звукова мощност, излъчвана в околната среда от промишлено предприятие и определяне на нивото на шума в мястото на въздействие”.

С понятието шум се определя комплекс от звуци в широк честотен диапазон - от 16 Hz до 20 kHz, които оказват неблагоприятно въздействие върху човешкия организъм.

Шумът в околната среда, причинен от транспортните, промишлените и ремонтните дейности, е един от главните екологични проблеми в урбанизираните територии. Количествено шумът се оценява чрез величината „ниво на звуковото налягане” и се изразява с мерната единица Децибел (dB). В околната среда преобладават променливите шумови емисии. За оценяването им е въведен терминът „еквивалентно ниво на шума Leq [dB(A)]”.

На територията на община Харманли през последните години не са провеждани измервания и не са констатирани нарушения.

Недостатъците в градоустройствените и транспортно-комуникационните планове, както и неефективното планиране и управление на акустичната среда, са фактори, които допълнително утежняват акустичния климат в населените места.

Основните източници на шум в урбанизираните територии са транспортните средства. Автотранспортният шум е в пряка зависимост от интензивността на движението, скоростта и структурата на транспортния поток, пропускателната способност на пътните артерии, възрастта на автомобилния парк, вида и качеството на пътната настилка, ситуационното и характера на терена встрани от него.

Данни за пътищата от втори и трети клас на територията на община Харманли показват, че до края на прогнозния период 2035 година пропускателната способност на пътната мрежа далеч няма да бъде изчерпана и вниманието следва да се съсредоточи върху поддържане в добро състояние настилките за осигуряване комфорта на пътуващите.

На второ място, след шума от транспорт, са локалните източници на шум и шум от битов характер - строителни и ремонтни дейности, товаро-разтоварни работи, събиране на сметта, игри на деца (училища, детски градини, детски площадки) и др. На трето място се нарежда шумът от производствените дейности.

Данни от замерванията на РИОСВ показват, че контролираните промишлени предприятия на територията на община Харманли с дейността си не предизвикват наднормени шумови емисии в околната среда.

Радиационен фон

Изследванията на атмосферната радиоактивност се базират на вземане на аерозолни проби с обем въздух от 500 до 3000 m³ върху стъкловлакнести филтри, чрез стационарни станции с последващ гама-спектрометричен анализ с нискофонов гама спектрометрични системи, за определяне обемната специфична активност на естествени и техногенни радионуклиди. Пробонабирането се извършва два пъти месечно: София (3 000 m³ обем въздух), Враца, Монтана, Варна, Бургас (1 600 m³ обем въздух), едномесечно в Бухово, Яна (600 m³ - 700 m³) и Свищов (3 000 m³ обем въздух), годишно в три пункта в област Пловдив и в четири пункта в област Стара Загора.

Последното изследване правено от ИАОС е от 2016 г. През периода не са регистрирани повишения на специфичната активност на естествени и техногенни радионуклиди в атмосферния въздух.

Изводи

Основните екологични и бедствени проблеми на територията на община Харманли са свързани с промените в климата, засушаванията, наводненията, пожарите, замърсяването на повърхностни и подпочвени води и загуба на плодородие в резултат на обедняване на хумусния слой, деградация и вкисляване на почвите, отглежданите монокултури и липсата на сеитбообращение.

В района на р. Харманлийска и р. Марица има замърсяване на повърхностните и подземните водни тела. Това до голяма степен се дължи на липсата на градска ПСОВ и заустване на градската и промишлените канализации в р. Харманлийска, както и на

замърсяване от пестициди, изкуствени торове и препарати използвани в селското стопанство.

Няма сериозно замърсяване на въздуха и шумово замърсяване. В района има сериозна опасност от засушаване и намаляване на почвеното плодородие, пожари и наводнения. Депото за твърди битови отпадъци работи добре и не създава екологични проблеми.

Основни изводи от текущото състояние

бщина Харманли има стратегическо местоположение в трансграничния район между България, Гърция и Турция.

лизостта до общинския център на АМ „Марица“, която свързва Европа с Близкия Изток, създава благоприятни възможности за използване на стратегическото местоположение на общината и изграждане на нов тип индустрии - „Интермодален терминал“, „Европейски промишлено-търговски център“, ориентиран към задоволяване потребностите на жителите и туристите в метрополиса Истанбул, Бурса тип „Селскостопански ХЪБ“ и „маломашабни индустрии“ (small-scale industry -SSI).

бщината разполагаема с голям по обем обработваема земя и общински гори.

акар ограничени са запазени човешките ресурси, които е необходимо допълнително да бъдат обучени съобразно възможностите за създаване нов тип индустрии.

Съществуват благоприятни условия за развитие на зелена енергетика.

бщината разполага с достатъчни водни ресурси.

бщинската администрация активно работи по реализиране на общински проекти и провежда активна социална политика.

ъществуват благоприятни условия за развитие на поливно земеделие и интензивно развитие на земеделски култури.

ъществуват благоприятни условия за развитие на устойчив туризъм и валоризиране на природните и културните ресурси.

SWOT анализ

Силни страни	Слаби страни
• Стратегическо разположение на общината в трансграничния район – близо до границата с Турция и Гърция; • През територията на общината и близо до общинския център преминава АМ „Марица“, която	• Ниско образователно и квалификационно равнище на част от населението; • Не се използват водните ресурси за напояване; • Екстензивно земеделие, основано на две култури: зърнени и маслодайни (50 % от засетите площи);

свързва Европа с Близкия Изток (Трансевропейски коридор IV); • Значителна територия; • Голяма по размери обработваема земя; • Много общински гори - 73 % от всички гори; • Запазени човешки ресурси; • Ниска безработица, в т.ч. и в селата; • Сериозна развитие на животновъдството, особено от ЕРД; • Балансирана структура на промишлеността в общината; • Разположение, което позволява използване на слънчева енергия за алтернативна зелена енергия; • Наличие на стратегии за използване на ВЕИ в общината; • Наличие на програми за енергийна ефективност; • Благоприятни условия за развитие на зелена енергетика; • Достатъчно водни ресурси за питейни и поливни нужди; • Задоволяване на питейна вода за населението; • Добра енергийна свързаност и резерв от енергийни мощности; • Много добри транспортни връзки; • Много добри съобщителни връзки; • Добри комуникационни и интернет връзки; • Добри условия за развитие на бизнес; • Рационално използване на ресурсите на ЕС и на централния бюджет за развитие на общината; • Постигане на целите от ОПР през периода 2014 – 2020 г.; • Отличен административен капацитет; • Активна социална политика на местната администрация; • Добро медицинско обслужване.	• Липса на верига от добавена стойност в общината: земеделие – животновъдство – преработвателна промишленост; • Малко поливни площи; • Намаление на продукцията на преработващата промишленост; • Намаление на заетите в селското стопанство; • Остаряла водоснабдителна мрежа и много повреди по нея; • Незавършена канализация в гр. Харманли и липса на канализация в повечето села; • Недовършена ПСПВ в общината; • Липса на ПСОВ; • Лоша пътна настилка на част от пътищата в общината; • Недостатъчен брой транспортни връзки в течение на денонощието между селищата в общината; • Липса на средства за подобряване на инфраструктура в общината; • Недостатъчно специалисти за работа в инфраструктурата на общината; • Не се използва максимално инфраструктурния потенциал на общината. • Ниско равнище на връзки на общината със съседните общини; • Липса на аптечна мрежа в селата; • Недостатъчно развит туризъм, липса на достатъчно места за настаняване и заведения за хранене и развлечения.
Възможности	Заплахи
• По-добро развитие на интензивните култури на площите от обработваемата земя;	• Сериозни климатични промени, изразени в продължителни засушавания, високи температури и опасност от наводнения;

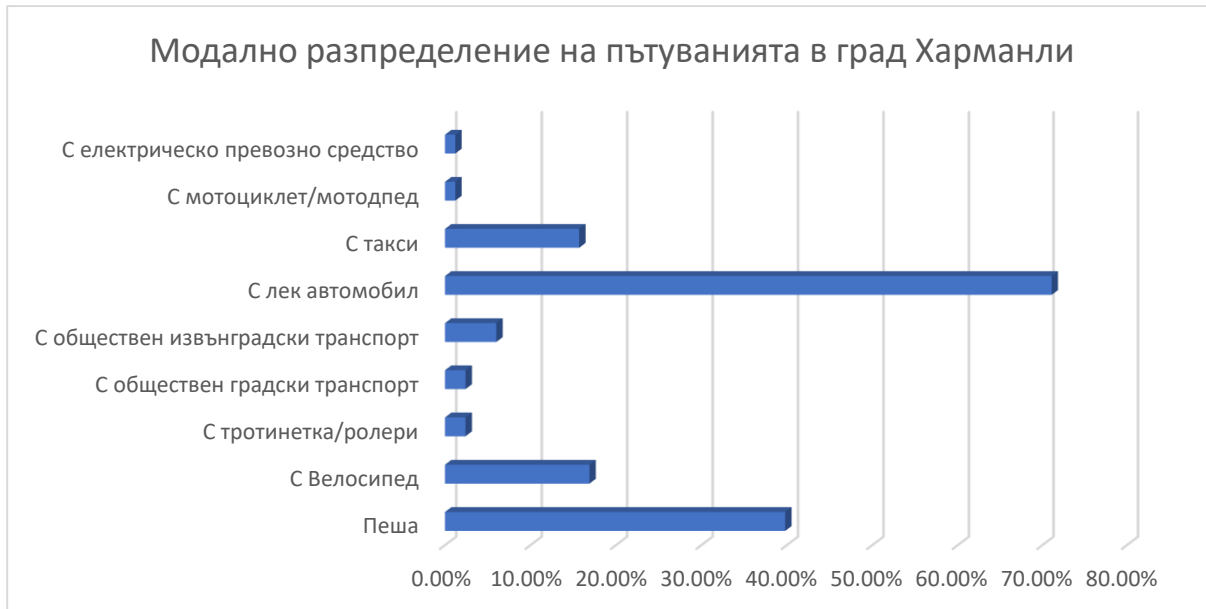
• Значително увеличаване на поливните площи, в т. ч. и за сухоустойчиви трайни насаждения; • По-добро развитие на горите на общината, чрез почистване, залесяване и култивиране на сухоустойчиви горски видове. • Разработване на баланс на водните ресурси на общината с цел оптималното използване на водните ресурси; • Създаване на резерви от питейна вода и на места за поене на животните в засушливите райони на общината. • Подобряване на качествата на питейната вода чрез завършване на ПСПВ и подмяна на водоснабдителната мрежа; • Завършване на канализацията на гр. Харманли, строителство на ПСОВ и преработване на отпадъчните води в селата; • Развитие на ВЕИ индустрията и най-вече използване на слънцето за нуждите на бизнеса и населението; • Подобряване на пътните настилки; • Увеличаване на броя на транспортните връзки между селищата на общината; • Подобряване на чистотата, хигиената и благоустройството на населените места; • Развитие на зелена енергетика; • Създаване на малки предприятия в сферата на чистите и преработвателните технологии; • Развитие на устойчив туризъм и валоризиране на природните и културните ресурси; • Създаване и управление на туристическа дестинация Харманли; • Създаване на индустриална зона; • Създаване на „Интермодален терминал“; • Изграждането на „Промислено търговски комплекс - IST“; • Увеличаване на обема от електронни общински услуги;	• Замърсени повърхностни и подпочвени води; • Липса на инвестиции за развитие на промишлеността и най-вече на екологично чисти и високотехнологични сектори; • Забавяне в развитието на терени за създаване на промишлена зона край гр. Харманли; • Забавяне в подобряване на образованието и квалификацията на населението; • Липса на развитие на ПЧП в промишлеността и селското стопанство на общината. • Монокултурното земеделие ще доведе до нарушаване на хумуса и деградация на почвите поради значителното използване на минерални торове и пестициди; • Липса на ограничения за човешки дейности в районите на добиване на питейна вода за населението и бизнеса; • Липса на средства за проектиране на всякакви обекти, в т.ч. и на инфраструктурни проекти в общината; • Липса на проекти за подобряване на всички видове инфраструктура в общината; • Недостатъчно специалисти в секторите на инфраструктурата.
---	--

- Развитие на информационни технологии и електронна община;
- Активно използване на средства от СФ на ЕС и привличане на инвестиции.

Модално разпределение на пътуванията и Анкетно проучване на транспортните нагласи

Модалният сплит показва процентния дял на всеки вид транспорт в общия брой пътувания на пътниците в града и е един от най-важните показатели за една транспортна система. Една добра система за обществен транспорт трябва да повиши общата ефективност, като превозва повече пътници на превозно средство. По този начин ще намалее използването на пътното пространство и задръстванията ще бъдат облекчени.

Транспортното анкетно проучване, проведено в град Харманли сред местните жители през 2023 г. показва следното разпределение между отделните видове транспорт в града: 71.1% с личен автомобил, 39.8% пеша и едва 2.4% с обществен градски транспорт. Ако към пътуванията с лек автомобил добавим и тези, които пътуват с такси, то дялът на тези пътувания ще надхвърли 85%.



Източник: Анкетно проучване

Автомобилите остават най-широко използваното транспортно средство в града: повече от половината от всички интервюирани се придвижват най-често с лек автомобил (%). На второ място сред цялата съвкупност е придвижването пеша с 39.8%. На трето място – със 16.9% средно е посочвано придвижване с велосипед. Придвижването с обществен градски транспорт е с пренебрежимо нисък дял (2.4%) сред използваните средства за придвижване.

Целите на пътуване на жителите на Харманли са разнообразни, но водещи са три – по работа (89%), развлечение (17.1%) и учене (12.2%).

Градска мобилност – текуща ситуация и ключови проблеми

Анализът на градската мобилност е направен по ключови направления: пешеходно движение, велосипедно движение, обществен транспорт, улична мрежа и автомобилно движение и паркиране. За всяко от направленията са изведени ключовите проблеми, които се нуждаят от разрешаване с цел подобряване на транспортната ситуация в града и постигане на по-балансирана, интегрирана и устойчива транспортна система.

Пешеходно движение

Парковете площи на територията на общината включват парк „Димана Данева“, спортния комплекс „Хеброс“, „Изворът на Белоногата“, централната градска градина и уличното озеленяване. В тях са налице всички елементи, свързани с ежедневието - алейна мрежа, площадки и съоръжения за игра, тихи кътове. Някои от тях се нуждаят от значителна реконструкция. *Парк „Изворът на Белоногата“* се намира в източния край на града, на излизане от Харманли в посока Свиленград, построен през 60-те г. на XX век. *Парк „Димана Данева“* е частично реновиран по европейски проект. Обновена е настилната мрежа - пешеходна и автомобилна – Етап 1. Изграден е паркинг и площадка с възможност за поставяне на сцена за провеждане на различни събития в града. Поставени са нови пейки, кошчета за отпадъци и маси с пейки за пикник. Необходимо е изпълнението на дейности по реконструкция и обновяване на останалата част от парка (Етап 2). *Парк Градска градина* е с множество пейки и кътове за почивка, уреди за спорт, детски площадки и заведения. В парка има 20-метров басейн с бар и детски басейн, които през летото създават страхотна атмосфера.

Харманли има една екопътека "Дефилето" (GPS координати: N 41.91687°, E 25.88532°), с дължина 4500 м, разположена в спускащите се склонове на Родопите край р. Харманлийска. Екопътеката започва от Гребната база, продължава край хотел-ресторант „Приказките“ и стига до Дядо Тодоровата чешма. Към днешна дата са необходими действия по облагородяване и реконструкция на екопътеката.

На много места в града са извършени основни ремонти на тротоарни площи, скосяване на тротоари. Ежегодно с приемането на общинския бюджет и на Капиталовата програма се осигуряват инвестиции за подобряване облика на населените места. Освен със собствени средства с инвестиционен характер, се подготвят и проекти с външно финансиране, насочени към подобряване качествата на публичните пространства на населените места.

Независимо от положените усилия, все още има много участъци, в които тротоарните площи са в недобро състояние и не са спазени изискванията за достъпна среда. Маркирането, сигнализирането и осветяването на пешеходни пътеки също не отговаря на

нормативните изисквания. При изграждане на нови тротоари и/или реконструкция на съществуващи, проектирането и строителство да се съобразят с изискванията за осигуряване на достъпна среда в урбанизираните територии.

При проведеното анкетно проучване сред жителите на Харманли, на въпроса „Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?“ 39.8% от всички респонденти отговарят, че се движат най-често пеша, а през почивни дни техният процент е 42.2%. Анкетираните отговарят, че основният проблем, който ги ограничава да се придвижват пеша е липсата на време (47%), следван от недостъпни тротоари (30.1%) и големи разстояния (27.7%). Цели 19.3% споделят, че нищо не ги ограничава, а 12% считат, че придвижването пеша е опасно.

Ключови проблеми – пешеходно движение:

- адръстени с леки автомобили тротоари/улици
- овредена настилка и деформации по тротоарите
- липса на пешеходни пътеки
- липса на осветление на местата за пресичане
- необезопасени места за пресичане

Въпреки констатираните проблеми потенциалът е много висок, тъй като голяма част от населението предпочитат пешеходното придвижване за ежедневните си пътувания дори и при настоящите условия. Подобряването на инфраструктурата и обезопасяването на придвижването са задължителни мероприятия в посока на стимулирането на активните форми на транспорт.

Велосипедно движение

На територията на град Харманли няма изградени велоалеи. Допуска се движението на велосипедисти по пътните платна на улиците, отворени за обществено ползване, като водачите на МПС са длъжни с поведението си да не създават затруднения и опасности за движението на велосипедистите.

На практика велосипедното движение е с относително висок дял в ежедневните пътувания – в делнични дни процента на велосипедистите е 16.9, а през почивните дни – 21.7%. На въпроса „Кои от следните проблеми Ви карат да ограничавате придвижването с велосипед?“ най-голям процент (35.8%) отговаря Липса или недостатъчни велоалеи, следвано от отговор Опасно е – 32.1%. Цели 28% от всички анкетирани посочват липсата на велоалеи в града като основен проблем на градската среда. На територията на града няма изградени и велопаркинги, с изключение на няколко стойки за велосипеди за обществено ползване.

Ключови проблеми – велосипедно движение:

- липса на велоалеи
- иска пътна безопасност
- липса на велопаркинги

Пред града стои належащият проблем за промяна на нагласата спрямо велосипедното придвижване и приемането му като пълноправна алтернатива на моторизирания транспорт. Следва да се отбележи, че уличната мрежа на града и обособените паркинги

към настоящият момент затрудняват ситуацията, свеждайки до минимум възможността за изграждане на велоалеи.

От наблюденията и анализа на текущата ситуация може да се обобщи, че проблемът с ниския дял на активните начини на придвижване има два основни аспекта. Първият аспект се изразява в инфраструктурните ограничения и е свързан с наличието, достъпността и безопасността на пешеходни и велосипедни алеи. Вторият аспект и имиджов и е свързан с това, че активните начини на придвижване имат ниска репутация, тъй като предимно се използват от хора с по-ниски доходи, които не могат да си позволят личен автомобил. Следователно подобряването на инфраструктурата не е достатъчно за увеличаване на дела на тези пътувания. Необходима е също и организирането и провеждането на кампания, която да насърчи и популяризира ползите от активните начини на придвижване.

Обществен транспорт

Услугите за обществен пътнически транспорт се предоставят от един вътрешен и два частни транспортни оператори.

Разпределение на автобусните линии за обществен превоз, списък на автобусите, подвижен състав /пс, обслужващи основните линии в община Харманли и информация относно брой превозени пътници по линиите на междуградски транспорт на община Харманли са представени в таблиците по-долу:

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА АВТОБУСИТЕ ПО ЛИНИИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ обслужващи основните автобусни линии

№	Линия №	Маршрут спирка А-спирка Б	Дължина на маршрута	Вид автобус	Марка и модел	Места Сед./прав	Средна възраст	Изминат пробег	Интервал минути извън/пиков час
1	Градска линия			автобус	Сетра С 215 ХР				
2		Димитровград - Харманли	45км.	автобус	Ивеко				
		Тополовград – Харманли	61км.	автобус	Неоплан турлайнер				
		Харманли – Българин – Шишманово – Коларово – Богомил – Браница – Черепово – Изворово –	62км.	автобус	Ивеко				

**ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО БРОЙ ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ПО ЛИНИИТЕ НА
МЕЖДУГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
НА ОБЩИНА ХАРМАНЛИ**

Автобусни линии			
Оператор 1 – ЕТ „Митко Русев“ с. Славяново			
Харманли - с. Иваново – с. Лешниково – с. Смирненци – с. Върбово – с. Орешец			
Харманли – с. Българин – с. Шишманово – с. Коларово – с. Богомил – с. Браница – с. Черепово – с. Изворово - с. Дрипчево – с. Овчарово			
Тополовград - Харманли			
ОБЩО			

Общата маршрутна мрежа на линиите, обслужвани с автобуси е 259 км и се обслужва от 9 автобуса. Средната възраст на автобусите е 21 години, като 6 от тях са на 20 или повече години и едва 1 бр. е под 10 години. Няма електрически обществен транспорт.

В града има 4 градска линия. Общ годишен пробег на обществения транспорт е 98900 км.

През 2023г. са издадени 29 броя разрешителни за таксиметров превоз на пътници.

Съгласно проведено анкетно проучване, едва 2.4% използват обществен градски транспорт и 6% обществен извънградски транспорт в делнични дни, а през почивни дни тези проценти са дори по-ниски – 1,2%.

Ключови проблеми – обществен транспорт:

- еудобно разписание;
- еудобен маршрут;
- иска честота на преминавания;
- едовни закъснения;
- старели превозни средства.

Улична мрежа и автомобилно движение

71,1% от пътуващите използват автомобил за ежедневните си придвижвания, превръщайки го в най-масовият вид транспорт в град Харманли. През последните години леките автомобили масово доминират в избора на вид транспорт за извършване на ежедневните пътувания в градовете. Те дадоха на хората усещане за престиж и голяма

степен на свобода, като им позволиха да достигнат почти всяко място. Масовото им навлизане в градовете обаче доведе до задръствания (със своето икономическо въздействие и свързаното с това увеличаване на времето за пътуване до работното място), оказва отрицателно въздействие върху човешкото здраве, личната безопасност и околната среда (замърсяване на въздуха и шум) и влоши качеството на градската среда и социалното включване. Тъй като населението продължава да се концентрира в градовете, отрицателните въздействия, свързани с транспортирането на хора и стоки, ще продължават да се изострят. Демографското развитие в Община Харманли следва световните и национални тенденции на увеличаване на дела на градското население, което към 2022 г. надвишава 74% от цялото население на общината.

Степента на моторизация на населението е показател, който дава информация за тенденцията в насищане с леки автомобили. Превозните средства, регистрирани на територията на община Харманли към 07.2023 г. са 14 434 бр.



За съжаление, поради спецификата на данните, не може да се изчисли степента на моторизация на градско ниво, тъй като данните са на ниво община и включват всички населени места (градове и села). Въпреки това, фигурата ясно показва тенденция на повишаване на общия брой на регистрираните моторни превозни средства. Това, заедно с констатираната по-горе демографска тенденция за общо намаляване на броя на населението и концентрирането му в града, недвусмислено води до извода, че степента на моторизация в град Харманли се повишава.

В същото време транспортната инфраструктура в града не се развива с достатъчни темпове, така че да поеме непрекъснато нарастващия градски трафик. Съгласно Наредбата за обществения ред при използване на пътни превозни средства и осигуряване безопасността на движението на територията на община Харманли, улиците на града се класифицират в две категории: първостепенна и второстепенна улична мрежа.

Ключови проблеми – улична мрежа и автомобилно движение:

- Недоизградена улична инфраструктура в жилищни райони

- Задръствания на възлови кръстовища
- Недостатъчно мерки за безопасност и успокояване на движението

Сега европейските градове започват активно да се справят с подобни проблеми чрез прилагане на набор от различни стратегии, като въвеждане на такси за задръствания и платено паркиране, за да се интернализират отрицателните въздействия на транспорта, подобряване на качеството на обществения транспорт, насърчаване на немоторизиран транспорт с обособени пешеходно-велосипедни алеи и ограничаване на достъпа на определени превозни средства до центъра на града.

Паркиране

Според данни от проведено проучване, над 50% от анкетираните заявяват, че е необходимо в града да се въведе платена система за регулиране на паркирането. Голям е и делът на хората (34.1%), които определят недостатъчния брой паркоместа като основен транспортен проблем на града. Затова е често срещан проблем улични платна и тротоарни площи да бъдат задръстени с паркирани автомобили. През 2017 г. в града е въведен режим за почасово платено паркиране по бул. „България“ /“Синя зона“/ в града, но проблемът с паркоместата в тази зона на града остава на дневен ред.

Ключови проблеми – паркиране:

- едостатъчно места за паркиране
- задръстени улични платна и тротоари с паркирани автомобили
- едостатъчен контрол върху неправилното паркиране
- едостатъчна информация за свободните места за паркиране

Изводи и основни насоки за развитие на транспорта

Анализът на транспортната инфраструктура дава основание за някои основни изводи:

1. Реконструкцията на I^{ва} жп линия не е довело до привличане на пътници и товари към този вид транспорт.
 2. Пътническите превози с железопътен транспорт са твърде бавни и отклоняват търсенето на превози към междуградския автобусен транспорт за гр. и община Харманли.
 3. Преминаването на АМ „Марица“ на север от града рязко подобри връзките на гр. Харманли и общината. В момента почти 100 % от всички товарни и пътнически превози се осъществяват по автомобилните пътища.
- Състоянието на път I - 8 е сравнително добро. Той е най-късата транспортна връзка между областния център Хасково и гр. Харманли (само 28 km). Предполага се, че АПИ ще направи необходимото да поддържа този път в добро състояние, защото

пренасочването на потоците от ППС към АМ „Марица“ увеличава превозните разстояния, разхода на гориво и респ. замърсяването на околната среда.

. Второкласните и третокласните пътища от РПМ на територията на общината са в средно (над 50 %) и лошо състояние (над 24 %) от общата им дължина. Това в значителна степен ограничава благоприятната транспортната достъпност и влошава условията за пътуване.

Общинските пътища са в добро състояние (по експертна оценка над 50 %). През периода 2014 – 2020 г. със средства на ПРСР са подобрени част от общинските пътища.

. Няма данни за горските и селските пътища (между земеделските масиви), което не позволява да се оцени, както поддържането им, така и замърсяването на пътищата с отпадъци при преминаването на селскостопанска и горска техника и ППС с продукция или материали за засяване, торене и превоз на дървен материал и дърва за горене.

. Междуградските автобусни линии са значителен брой и осигуряват връзките на гр. Харманли с основните центрове на страната (столица и градовете в Южна България).

Много добри са автобусните връзки със съседни общини и градове. Част от тях изпълняват и функцията на работнически превози към: Хасково, Димитровград, Раднево, Стара Загора и др.

. Броят на автобусните линии от общинската мрежа (само към селата на общината) е 41 бр./ден. Средно на ден към едно селище има по $41:24 = 1.71$ курса/селище/ден. Обичайно има само един – два курса до населено място.

. Следва да се отбележи, че в селата няма здравно, аптечно, търговско, банково, административно и друго обслужване, което изисква най-малко 2 курса на ден до 1 село, за да може населението да посети гр. Харманли, да си свърши работата и да се прибере обратно. Поради това населението не е доволно от транспортната достъпност до гр. Харманли и подчертават, че имат по-добри връзки със София и Хасково, отколкото с гр. Харманли.

. Особено внимание се отделя на липсата на автобусни връзки на селата с областния център – Хасково (и населените места от съседните общини), тъй като част от административните, здравните, образователните и други услуги са разположени там.

- . Населението настоява за оптимизация на маршрутите на автобусните линии между селата.
- . Има мнение, че автобусните линии извършват превози само през деня. Няма линии вечерно време от гр. Харманли към селата.
- . Предлагат се туристически (безплатни) превози на пътници с автобуси до близките природни, архитектурни и културни забележителности.
- . На територията на общината липсват туристически табели за насочване на туристите към забележителностите ѝ.

Цел на ПУГМ Харманли

Планът за устойчива градска мобилност цели стимулиране на балансираното развитие и подобряване на интеграция на различните видове градска мобилност. Концепцията за планиране на градската мобилност е насочена най-вече към подобряване на качеството на живот на жителите на град Харманли и община Харманли. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползване, 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, вредните емисии и транспортния шум. Всичко това е предпоставка за постигане на въглеродна неутралност в град Харманли.

В ПУГМ се прави преглед на нуждите от мобилност на хората от гледна точка на по-добро качество на живот. Европейската комисия препоръчва планиране на градския транспорт в съответствие с модела ПУГМ за градовете на страните членки на ЕС.

За пръв път се разработва планът за устойчива градска мобилност, който извежда като основни цели устойчива мобилност, въглеродна неутралност и перспективите за развитие на устойчиви модели за придвижване в града. Планът за устойчива градска мобилност разглежда и перспективите за равенство, ефективно използване на пространството, здравословна околната среда, активност и безопасност.

Принципи на ПУГМ

Връзка, координация и синергия с други стратегически документи

Връзка между различните стратегически и планови документи на община Харманли, насочени към изпълнение на задълженията на България като отговорен член на ЕС, за постигане на основните стратегически цели на Съюза.

Взаимодействие с гражданите и заинтересованите страни

ПУГМ се фокусира върху посрещането на нуждите от мобилност на хората във функционалната градска зона - жителите, посетителите, институциите и бизнес. Планът следва прозрачен и основан на участието подход, като активно включва гражданите и другите заинтересовани страни по време на разработването и изпълнението на плана. Планирането на участието е предпоставка хората да поемат отговорност за реализиране и политиките, които планът насърчава.

От цели към действия

Целта на ПУГМ е да повлияе върху избора на мобилност, чувството за безопасност, равенството и устойчивостта. Планът включва четири стратегически цели, произтичащи от целите на ПУГМ Харманли, за които са представени мерки и които са в синергия с ПИРО 2021-2027 г. на община Харманли.

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да внедри принципите на устойчивата градска мобилност по-осезаемо в планирането на мобилността при вземането на решения.

Промяна в мобилността

По-гъстата градска структура и модерната система за обществен транспорт увеличават търсенето на устойчиви транспортни средства. Трябва да се предложи начин автомобилите да отстъпят на хората и околната среда, без това да наруши ефективността на придвижванията и начина на живот на гражданите.

Новите услуги за лична мобилност допълват устойчивата транспортна система, намаляват зависимостта от притежаване на личен автомобил, подобряват ежедневието и улесняват използването на обществен транспорт (вкл. електрически или водороден) или УЛМ – велосипеди (вкл. електрически), скутери (вкл. електрически), пешеходен преход.

Ефективна транспортна система

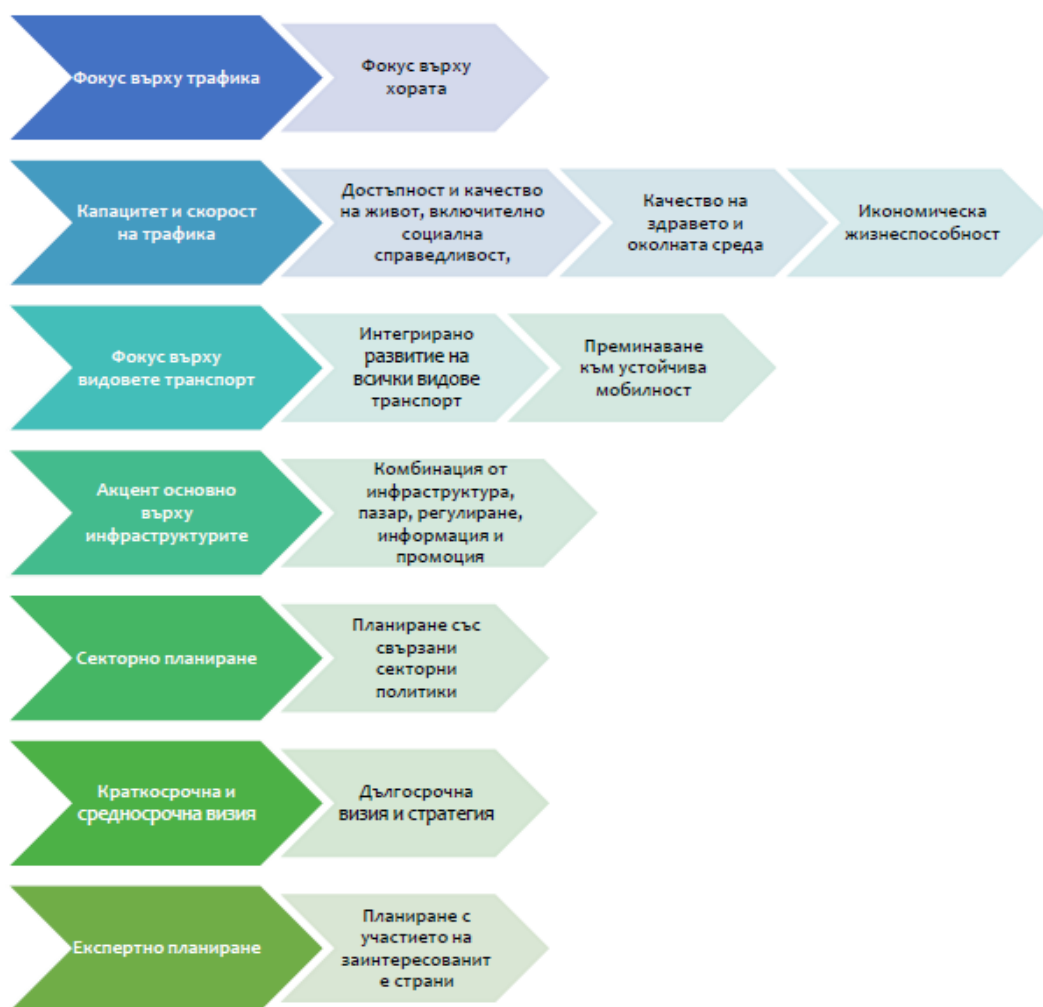
Изграждане на ефективна транспортна система, която да разтовари централната част на град Харманли и да създаде благоприятни условия за алтернативен транспорт.

Изпълнение и последващи действия

Планът за действие включва четири стратегически цели, чието въздействие е оценено по следните критерии - ефективно, въглеродно неутрално, равностойно, безопасно, активно и отговорно към околната среда.

ПУГМ е изготвен за периода 2023–2035 г. и може да се актуализира във връзка с промени на ОУПО или по-рано, ако е необходимо, в случай че възникнат значителни нужди от промяна.

Фигура 2. От традиционна към устойчива градска мобилност



Целеви групи

Вътрешни целеви групи

- Местното население на община Харманли;
- Местния бизнес;
- Служители на общинската администрация и кметствата в общината;

- Неправителствен сектор.
- Регионални структури на МВР;
- Регионални структури на МОСВ;

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;
- Гости на града и общината.

Визия

Визията представлява цялостното виждане за бъдещото развитие на устойчива градска мобилност и подобряване на качеството на живот в град Харманли и общината в средносрочен период.

Визията за развитие на община Харманли акцентира върху повишаване качеството на живот, благоустрояване на град Харманли чрез развитие на устойчива транспортна градска система, устойчиво комбинирана на различните видове транспорт, постигане на въглеродна неутралност и подобряване обслужването на гражданите и гостите на Харманли. Визията за устойчива градска мобилност е в съзвучие с визията на ПИРО на община Харманли и 2021 – 2027 г. и Областната стратегия за регионално развитие, като се отчитат насоките в националните и европейските стратегически документи.

Визията за устойчива градска мобилност на град Харманли е формулирана на основата на анализа на настоящата ситуация и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност. Тя има средносрочен характер и надхвърля срока на действие на ПИРО 2021 – 2027 г.. Визията за развитие на общината се формулира като:

**ПОДОБРЯВАНЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ЖИВОТ НА ГРАЖДАНИТЕ НА
ХАРМАНЛИ И ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕ НА
УСТОЙЧИВА, ДОСТЪПНА, СПРАВЕДЛИВА, БЕЗОПАСНА, ЕКОЛОГИЧНА И
ВЪГЛЕРОДНО НЕУТРАЛНА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ.**

Стратегически цели и приоритети на ПУТМ Харманли

Основавайки се на местната специфика, нуждите на гражданите и специфичният потенциал на територията на община Харманли, 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 отдых, формиране на устойчиви транспортни връзки със съседни общини и райони. Подобряване на качеството на транспортната инфраструктура и осигуряване на бърз и удобен транспорт за обслужване на населението.

Стратегическа цел 2: Екологична мобилност

Подобряване на качеството на живот и постигане на въглеродна неутралност чрез намаляване замърсяването на въздуха, шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в транспортния сектор и повишаване на неговата устойчивост. 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 за подобряване на съществуващите и предоставянето на нови транспортните услуги и управление на системата на градска мобилност (умен паркинг, умни кръстовища, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н.). Въвеждане на ИТС създава условия за оптимизиране на транспортната мобилност и управляваща различните потоци.

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

Основните причини за пътнотранспортните произшествия в страната и общината са повишения трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на движение и 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 и създаване на безопасност на спирките и пространствата около тях.

Таблица 28. Приоритети и мерки на ПУГМ Харманли

Приоритет	Мерки
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 общественя 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 общественя транспорт. 1.5. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм
Осигуряване на безопасна градска мобилност	2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на уличната мрежа и съоръжения в община Харманли. 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 . Разработване на генерални планове за организация и регулиране на движението. . Разширяване на пешеходни зони . Обезопасяване на пешеходни зони и велосипедни алеи 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.

Мерки и дейности

Планираният пакет от мерки цели преодоляване на инфраструктурни проблеми в следните направления:

- Пешеходно движение
- Велосипедно движение
- Обществен транспорт
- Улична мрежа и автомобилно движение
- Паркиране
- Градска мобилност

За всяко от направленията са изведени описания; параметри и индикатори, позволяващи ефективно планиране на бюджет, график, източници на финансиране, мониторинг и оценка на ПУГМ на град Харманли.

Мярка 1: Пешеходно движение

Пакета мерки цели увеличаване безопасността и комфорта на пешеходното придвижване. На конкретни локации са предвидени нови пешеходни пътеки, а също и обновяване на съществуващи пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности. Всички те следва да бъдат в съответствие с нормативните изисквания, а именно:

- Съгласно изискванията на *Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка*, пешеходните пътеки се изпълняват с бял цвят и в началото на пешеходните пътеки откъм бордюрите се изпълняват информационни надписи „ПОГЛЕДНИ“, комбиниран със съответните стрелки в зависимост от преминаващото автомобилно движение. Задължително пешеходните пътеки М8.1 тип „Зебра“ се осветяват в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.
- Съгласно Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, пътен знак Д17 „Пешеходна пътека“, който се използва за сигнализиране на пешеходна пътека тип „Зебра“, задължително се повтаря и от лявата страна на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над платното за движение.
- Съгласно Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, участъкът от улицата, на който са разположени отклонения и препятствия напречно на платното за движение, се осветява в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.

Дейност 1.1.		Нови пешеходни пътеки, изграждане на ограничители на скоростта и привеждането им съгласно изискванията на Нормативната уредба	
Описание на дейността		Параметри	
	Индикативна стойност:	000 лв.	
	Период на реализация:		
	Източник на финансиране:	Безвъзмезд на помощ	
	Индикатори		
	бр. Маркировка на пешеходни пътеки бр. пътни знаци бр. осветители ✓ 9 бр. ограничители на скоростта/изкуствени неравности		
Проектът предвижда маркиране на 9 бр. пешеходна пътеки и изграждане на изкуствени неравности като ограничители на скоростта, монтиране на 18 бр. пътни знаци, 9 бр. осветители и 9 бр. ограничители на скоростта на следните локации: аркиране на 2 бр. пешеходни пътеки по ул. „Цар Освободител“, кръстовище с ул. „Ал. Константинов“, сигнализиране с 6 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на 2 бр. изкуствени неравности като ограничители на скоростта, монтиране на осветители 2 бр. на съществуващи стълбове аркиране на пешеходна пътека по бул. “България“ № 11 срещу мебелен магазин, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб; аркиране на пешеходна пътека по бул. “България“ № 21 срещу Пътно управление, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб; аркиране на пешеходна пътека по бул. “България“ № 45 до магазин „Мис Бонбонче“, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб; аркиране на пешеходна пътека по бул. “България“ № 61 до сладкарница „Тортико“, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена			

неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб;

аркиране на пешеходна пътека по ул. "Иван Вазов" №61, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб;

аркиране на пешеходна пътека по ул. "Иван Вазов" №69 /до мелницата/, сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб;

аркиране на пешеходна пътека по ул. "Ал. Константинов", кръстовище с ул. "Асен Златаров", сигнализиране с 2 бр. пътни знаци Д17 и изграждане на изкуствена неравност като ограничител на скоростта, монтиране на осветител на съществуващ стълб.

Дейност 1.2.

Привеждане на пешеходни пътеки тип „Зебра“ по главни улици и булеварди в гр. Харманли, вкл. сигнализиране с пътни знаци и осветяване в съответствие с нормативните изисквания

Описание на дейността



Параметри

Индикативна стойност:	000 лв.
Период на реализация:	
Източник на финансиране:	Безвъзмезд на помощ

Индикатори

бр.	Премаркирани пешеходни пътеки тип „Зебра“
бр.	пътни знаци
✓ 20	бр. осветитени пешеходни пътеки

Идентифицирани са следните пешеходни пътеки, които да бъдат приведени в съответствие с нормативните изисквания:

пешеходна пътека по бул. „България, срещу хотел „Хеброс“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

пешеходна пътека по бул. „България“, веднага след кръстовище с ул. „Н.Петков“ в посока изток, срещу кафе „Espresso“: премаркиране на пешеходна пътеки,

монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 11 срещу мебелен магазин: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 30 срещу Спорт Тото: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 38, веднага след кръстовище с ул. „Ст. Лондев“ в посока изток: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 40 срещу паркинга на Културен Център, преди кръстовище с ул. „Сакар планина“ в посока изток: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 52 срещу офиса на партия Възраждане: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 45 срещу магазин „Мис Бонбонче“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 59 срещу сладкарница „Тортико“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „България“ № 84 срещу кафе „Пчелата“, преди кръстовище с бул. „Лозенград“ в посока изток: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по ул. „Иван Вазов“ № 30 срещу храм „Свети Атанасий“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по ул. „Иван Вазов“ и кръстовище с ул. „Съборна“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по ул. „Васил Левски“ № 101 срещу стадион „Хеброс“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по ул. „Васил Левски“ № 79 и кръстовище с ул. „Никола Петков“: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „Македония“, източно след кръстовище с ул. „Сакар Планина“ и вход на подлеза: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

ешеходна пътека по бул. „Македония“ до автомивка „Дани“ и пътя към жп спирката: премаркиране на пешеходна пътеки, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътеки с пътни знаци Д17

пешеходна пътека по бул. "Македония" преди моста на р. "Харманлийска", посока Хасково: премаркиране на пешеходна пътека, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17

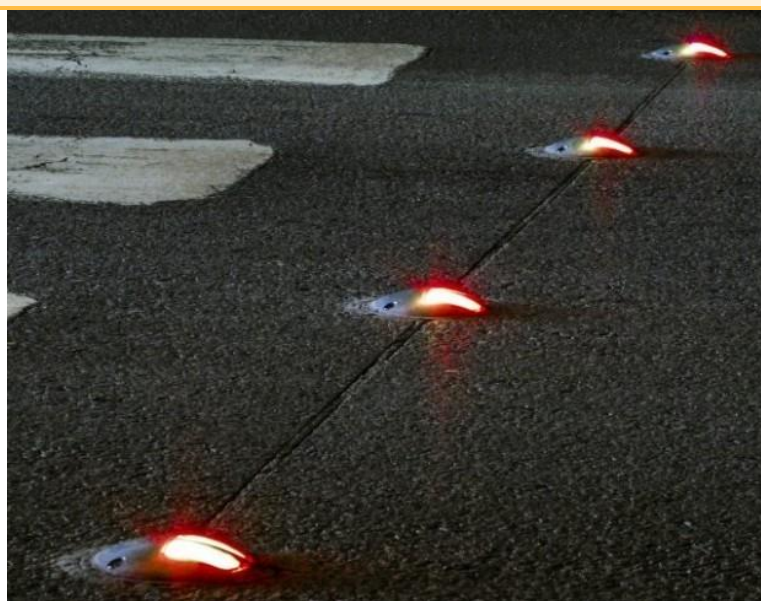
пешеходна пътека по ул. "Янко Сакъзов" № 3 до офиса на вестник „Сакарнюз“: премаркиране на пешеходна пътека, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17

пешеходна пътека по ул. "Янко Сакъзов" № 16 между РУ Харманли и магазин „BILLA“: премаркиране на пешеходна пътека, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17

пешеходна пътека по бул. "Лозенград" срещу кафе „Пчелата“ преди кръстовище с бул. "България": премаркиране на пешеходна пътека, монтиране на осветители и сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17

Дейност 1.3. Интелигентни пешеходни пътеки в град Харманли

Описание на дейността



Параметри

Индикативна стойност:	лв.
Период на реализация:	
Източник на финансиране:	Безвъзмезд на помощ

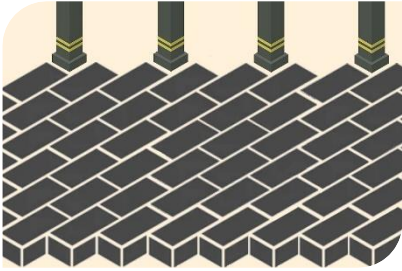
Индикатори

✓ 30 бр. интелигентни пешеходни

Дейността предвижда инсталирането на самостоятелно осветяване (т.нар. „интелигентни“ пешеходни пътеки) на 30 места, където пресичат голям брой пешеходци, както и на по-уязвими участъци от пътя (около училища, с натоварен трафик и др.). С предвиденото оборудване се цели осигуряване на по-добра видимост на пешеходните пътеки с цел предотвратяване на инциденти с пешеходци.

Дейност 1.4.

Реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: лв.
	Период на реализация:
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	кв. м реконструирани тротоарни площи
Проектът предвижда повишаване качеството на пешеходно придвижване и осигуряване на безопасни пешеходни маршрути чрез реконструкция на тротоари по ключови за града улици и булеварди с обща квадратура 8 000 кв.м.	

Мярка 2: Велосипедно движение

Предвиденият пакет от мерки цели създаване на оптимални условия за насърчаване и развитие на велосипедното движение с акцент изграждане на навици при използването на велосипед сред подрастващите, младежите и физически най-активните възрастови групи.

Дейност 2.1		Изграждане на велосипедни трасета		
Описание на дейността		Параметри		
		Обща стойност:		
		Период на реализация:		
		Източник на финансиране:	на	Безвъзмездна помощ
		Индикатори		
		м обща дължина на изградени велоалеи		
Предвидени са подходи до паркове, чрез обособени велосипедни алеи и улици със слаб автомобилен трафик за стимулиране на т. нар. „Семейно колоездене“. Така, освен че родителите се приобщават към използването на велосипеди, то и подрастващите са придружавани, насочвани и обучавани в правилата за безопасност на движението от своите близки.				
Трасе		Дължина	Стойност	Период

	Проектиране и изграждане на двупосочна велосипедна алея в зелени площи	800 м		
	Проектиране и изграждане на велосипедно „offroad”, трасе свързващо туристически обекти	900 м		

Дейност 2.2. Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	
Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност:
	41 700 лв.
	Период на реализация:
	2023-2030
	Източник на финансиране:
	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 80 бр. велосипедни паркоместа на обществени паркинги ✓ 30 бр. велосипедни паркоместа в учебни заведения	
Дейността включва монтиране на стойки за обществени велосипедни паркинги за кратковременно паркиране и поставяне на стойки за велосипедни паркинги за дълговременно паркиране в учебни заведения Монтиране на стойки за обществени велосипедни паркинги за кратковременно паркиране Съоръжения за кратковременно паркиране за 8 бр. велосипеда ще бъдат монтирани на 10 ключови локации в града. Вело паркингите трябва да отговарят на следните изисквания: - да бъдат разположени в близост до търсени локации – магазини, пазар, административни сгради, пешеходната зона, парк и др. - да са безопасни и сигурни – да осигуряват защита от кражба (да позволяват едновременно заключване на рамката и едно от колелата), да се осигури видеонаблюдение, да са разположени в добре осветена зона, да се разположат в оживено обществено пространство с оглед на допълнително пасивно наблюдение или в отделни зони с контролиран достъп) - практичност –стойките да са изработени от висококачествени материали, да са здраво закрепени към терена, да са устойчиви на атмосферни влияния и вандализъм, да са съвместими с много видове велосипеди, лесни и ясни при използване, лесни за поддръжка и почистване. Индикативната стойност за осъществяване на мярката е 36 000 лв. Поставяне на стойки за велосипедни паркинги за дълговременно паркиране в учебни заведения. Премества се съоръженията да бъдат разположени на закрито в	

самите учебни заведения в близост до охраната, с цел увеличаване на сигурността. В тези случаи е за предпочитане стойките да са свободностоящи, за да се избегнат пробивни дейности при монтаж.

Свободностоящите стойки позволяват лесно преместване и пренареждане в зависимост от настъпили промени в използваното пространство и/или при необходимост за увеличаване или намаляване на паркоместата. Предвижда се монтиране на съоръжения за паркиране за 10 бр. велосипеда в следните 3 учебни заведения:

- ОУ „Иван Вазов“, гр. Харманли
- СУ „Неофит Рилски“, гр. Харманли
- ПГЕТ „Захари Стоянов“, гр. Харманли

Индикативната стойност за осъществяване на мярката е 5 700 лв.

Дейност 2.3.	Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди с вградени зарядни за е-велосипеди
---------------------	---

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 25 000 лв.
	Период на реализация: 2031-2035
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори ✓ 3 бр. обществени станции за ремонт на велосипеди

Обществените станции за ремонт на велосипеди са основен елемент от велосипедната инфраструктура. Те дават възможност на велосипедистите да извършват основни ремонти или поддръжка на велосипеда си.

Изключително компактни са и могат да бъдат монтирани както на открити, така и в затворени пространства (общи зони, обществени пространства, училища, офиси и други). Лесни са за монтаж, устойчиви на атмосферни влияния и снабдени с всички инструменти, необходими за обслужване или ремонт на велосипеди.

Дейност 2.4.	Кампании за повишаване безопасността и стимулиране велосипедното движение в града
---------------------	--

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 60 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2035
	Източник на финансиране: Общински бюджет, БФП
	Индикатори



- ✓ 17 бр. събития за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение

Организиране на ежегодни събития в рамките на други празници чествани в града, чрез провеждане на велошествия, конкурси за детски рисунки по темата, организиране на пазари за продажба на нови и употребявани велосипеди и др. Кампаниите ще включват и мерки за образование, насърчаване и подкрепа за безопасното колоездене. Целта е предотвратяване на злополуки при колоездене и повишаване безопасността на всички участници в движението. Всяка една кампания може да е фокусирана върху отделен идентифициран проблем и следва да бъде адресирана към определена целева група.

Мярка 3: Обществен транспорт

Общественят транспорт е важен елемент за устойчивото развитие на градовете, намаляване на зависимостта от лични автомобили и подобряване на качеството на живот на гражданите. Затова, инвестирането в съвременни и ефективни обществени транспортни системи е от съществено значение за бъдещето на градовете.

Дейност 3.1. Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт – училищни автобуси	
Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 3 700 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2035
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 3 бр. електробуси ✓ 2 бр. зарядни станции с два изхода за бавно зареждане ✓ 3 бр. зарядни станции за бързо зареждане
Доставката на превозни средства (категории M2 и M3) трябва да бъде съгласно Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства. Превозните средства трябва да отговарят на изискванията по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI). Освен това новият подвижен състав трябва да отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания. За да се поднови изцяло подвижния състав на обществения транспорт с превозни средства, които да отговарят на съвременните стандарти и изисквания по отношение на вредни емисии, достъпност, безопасност и комфорт за пътниците, е необходимо да се доставят общо 3 нови електробуса, които да допълнят автобусния парк с нови нулевоемисионни превозни средства.	

Новите 3 превозни средства ще допълнят необходимия автопарк на училищни автобуси, с които се извършва превозът на децата и учениците на територията на общината.

В случай че нуждите от обновяване на автобусния парк надвишават финансовите възможности (включително за финансиране с безвъзмездни средства), част от предвидените електробуси биха могли да се заменят с доставка на други нови автобуси, отговарящи на клас Евро VI. Тези автобуси биха могли да обслужват по-малко натоварените линии.

Дейност 3.2.	Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)
--------------	--

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 60 500 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 2 бр. ИТС системи (система за GPS проследяване и система за гласово известяване) ✓ 6 бр. бордови компютри за превозните средства на обществения транспорт ✓ 12 бр. високоговорители ✓ 12 бр. LED табла

Проектът предвижда монтиране на бордови компютри на общо 6 бр. ППС на обществения транспорт в гр. Харманли. Устройствата позволяват да се локализира превозно средство чрез използване на GPS системата, прехвърляне на данните за актуалното местоположение на превозното средство през GPRS към сървър, информиране на водача на за движението му съгласно разписанието (графика).

Бордовите компютри имат и функции за записване на съобщения (имена на спирките и друга информация) и за известяване на пътниците в реално време за следващата спирка при нейното приближаване, информация за връзка с други превозни средства, друга помощна информация или такава с рекламна цел. В тази връзка проектът предвижда и необходимото оборудване в превозните средства за гласово и визуално известяване.

Мярката включва следните дейности:

- Доставка, монтаж и настройка на 6 бр. бордови компютри
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото звуково известяване (12 бр.) – за 6 бр. ППС x 2 бр. високоговорители
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото визуално известяване (12 бр.) – за 6 бр. ППС x 2 бр. LED табла

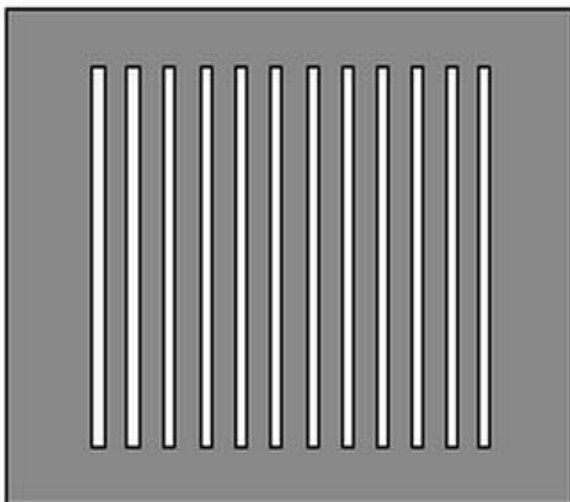
- Въвеждане на спирките, надписите и текстовете, настройка на софтуера за GPS проследяване

Мярка 4: Улична мрежа и автомобилно движение

Дейност 4.1.		Разработване на генерален план за организация на движението /ГПОД/ на община Харманли	
Описание на дейността		Параметри	
		Индикативна стойност:	84 000 лв.
		Период реализация:	на 2023-2035
		Източник финансиране:	на Безвъзмездна помощ
		Индикатори	
		✓ 1 бр. Генерален план за организация на движението /ГПОД/	

В рамките на дейността се предвижда разработване на генерален план за организация на движението на територията на община Харманли, съгласно реда и условията определени с Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване. ГПОД следва да се разработи за цялата територия на община Харманли и да обхваща всички комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на всички видове пътни превозни средства, включително на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение и паркиране. ГПОД съдържа схеми за организацията на транзитното движение, режими за движение на определени видове пътни превозни средства, режимите за движение на редовните линии за градския транспорт и обществения превоз на пътници и не на последно място режимите за движение на пешеходци и велосипедисти.

Дейност 4.2.	Мерки за успокояване на движението на входовете на град Харманли	
Описание на дейността	Параметри	
	Индикативна стойност:	42 000 лв.
	Период реализация:	на 2023-2030
	Източник финансиране:	на Безвъзмездна помощ
	Индикатори	



- ✓ 6 бр. радарни табели за измерване на скоростта
- ✓ 12 бр. напречна шумяща маркировка
- ✓ 12 бр. сигнализиращи табели (за изкуствена неравност и за ограничаване на максималната скорост)

Мерките за успокояване на движението на входовете на населени места са насочени към намаляване на скоростта на превозните средства и подобряване на безопасността на пешеходците и велосипедистите. Тези мерки играят важна роля в създаването на по-спокойна и безопасна околна среда за жителите.

Дейността предвижда:

Монтиране на 6 бр. информационни радарни табели за измерване на скоростта на входове на града и поставяне на шумяща напречна маркировка двупосочно на 3 входа/изхода на града (от към път Е-85), поставяне на сигнализиращи табели (12 бр.).

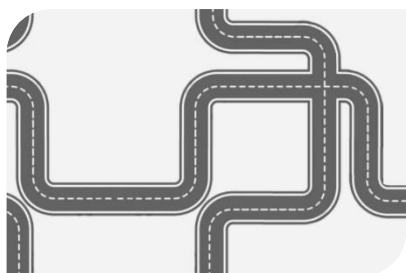
Информационните радарни табели за измерване на скоростта са един от способите за успокояване на трафика. Водачите се информират в реално време за евентуално извършено от тях нарушение (съзнателно или несъзнателно). При пътнотранспортни произшествия с пешеходци, скоростта на движение на автомобилите е в пряка зависимост със смъртните случаи.

Шумящата пътна маркировка изглежда като последователност от четири или пет бели маркировки, пресичащи пътната част и имащи височина от един и половина до три сантиметра. Два пътни знака предупреждават за наличието му: знак за изкуствена неравност и знак за ограничаване на максималната скорост.

Дейност 4.3.

Подобряване на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност

Описание на дейността



Параметри

Индикативна стойност:	4 679 000 лв.
Период на реализация:	2023-2035
Източник на финансиране:	Общински бюджет и БФП

Индикатори

- ✓ 14 бр. реализирани проекти за ремонт и реконструкция на улици

✓ 9 358 м. реконструирана/ремонтирана улична мрежа

Дейността предвижда ремонт и реконструкция на улична мрежа в лошо състояние на ключови локации в град Харманли:

- Ул. Сакар Планина (850 м)
- Ул. Бельо Бакалов (190 м)
- Ул. Константин Величков (240 м)
- Ул. Св. Кл. Охридски (98 м)
- Ул. Никола Петков (1600 м)
- Ул. Хр. Смирненски (110 м)
- Ул. Хр. Ботев – оставаща част, без участъка от ул. Д-р А. Чочков до бул. Цар Освободител (1500 м)
- Ул. Неофит Рилски (1200 м)
- Ул. Раковска (120 м)
- Ул. Бузлуджа (350 м)
- Ул. Бенковска (1000 м)
- Ул. Петко Каравелов (650 м)
- Ул. Дялко Милковски (900 м)
- Ул. П.П. Славейкови (550 м)

Мярка 5: Паркиране

Д.5.1.	Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 560 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
Един от идентифицираните проблеми в града е паркиране двустранно в тесни улици, както върху част от тротоарите. Паркиралите автомобили на пътното платно затрудняват движението и създават рискове за участниците в него, в т.ч. ППС. Целта на проекта е подобряване естетичния вид на междублоковите пространства и разрешаване на проблемите свързани с паркирането в жилищните райони на града чрез: • озеленяване; • създаване на зони за отдых в междублокови пространства; • монтаж на беседки, пейки, кошчета за отпадъци, детски съоръжения, спортни съоръжения и др.;	✓ 6 бр. реновирани междублокови пространства
	✓ 30 бр. паркоместа

- подмяна на настилки около жилищни сгради;
- обособяване на места за паркиране.

Проектът включва следните видове работи:

- Проектиране;
- Земни работи;
- Асфалтиране;
- Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар, елементи за изпълнение на "достъпна среда" и др.
- Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.
- Озеленяване на прилежащите пространства.

Д.5.2. Изграждане/ремонт/реконструкция на открит паркинг

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 600 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 2 бр. Изградени/ремонтирани/реконструирани паркинги
	✓ 100 бр. паркоместа

Ползите от изграждането/ремонт/реконструкция на паркинги включват:

Намаляване на задръстванията и насърчаване на използването на обществен транспорт

Спестяване на време и разходи на пътниците за търсене на паркинг в центъра на града

Избягване на стресиращото шофиране по натоварените пътища.

Д.5.3. Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране в 2 общински паркинга

Описание на дейността	Параметри
	Индикативна стойност: 56 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Общински бюджет, БФП
	Индикатори
	✓ 8 бр. камери с аналитични функции
	✓ 2 бр. паркинга с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране
	✓ 3 бр. информационни LED табла на 3-те входа на града

Проектът цели минимизиране на времето за търсене на място за паркиране, както и свързаните с това отделяни вредни емисии и фини прахови частици. Проектът предвижда следните дейности:

- Доставка и монтаж на 8 бр. **камери с аналитични функции** и с автономно хранване и GPRS модем
- Въвеждане на **система за отчитане на свободните места за паркиране** в 2 бр. общински паркинга и предоставянето на тази информация на ползвателите по всички възможни медийни канали, незатрудняващи получаването им дори по време на шофиране, в т.ч. и на 3 бр. LED табла на 3-те входа на града. Целта е, с използване на аналитичните възможности на системата за видеонаблюдение, да се сведе до минимум генерирания от блуждаещи в търсене на място за паркиране автомобили и свързаното с това увеличено замърсяване, както и да се повиши удовлетвореността на ползващите тази услуга жители и гости на града.
- Доставка и монтаж на **3 бр. информационни LED табла** и/или знаци с променливо съдържание (VMS) на 3-те входа на града, които да указват наличните и свободни места за паркиране в града. През първия етап информацията за таблата ще се генерира от системата за отчитане на местата в общинските паркинги (2 бр.) с помощта на видеонаблюдение с аналитични функции.



Мярка 6: Градска мобилност

Дейност 6.1.	Цифровизиране на градска мобилност	
Описание на дейността	Параметри	
	Индикативна стойност:	90 000 лв.
	Период реализация:	на 2031-2035
	Източник финансиране:	на Безвъзмездна помощ
	Индикатори	
	✓ 1 бр. Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност	

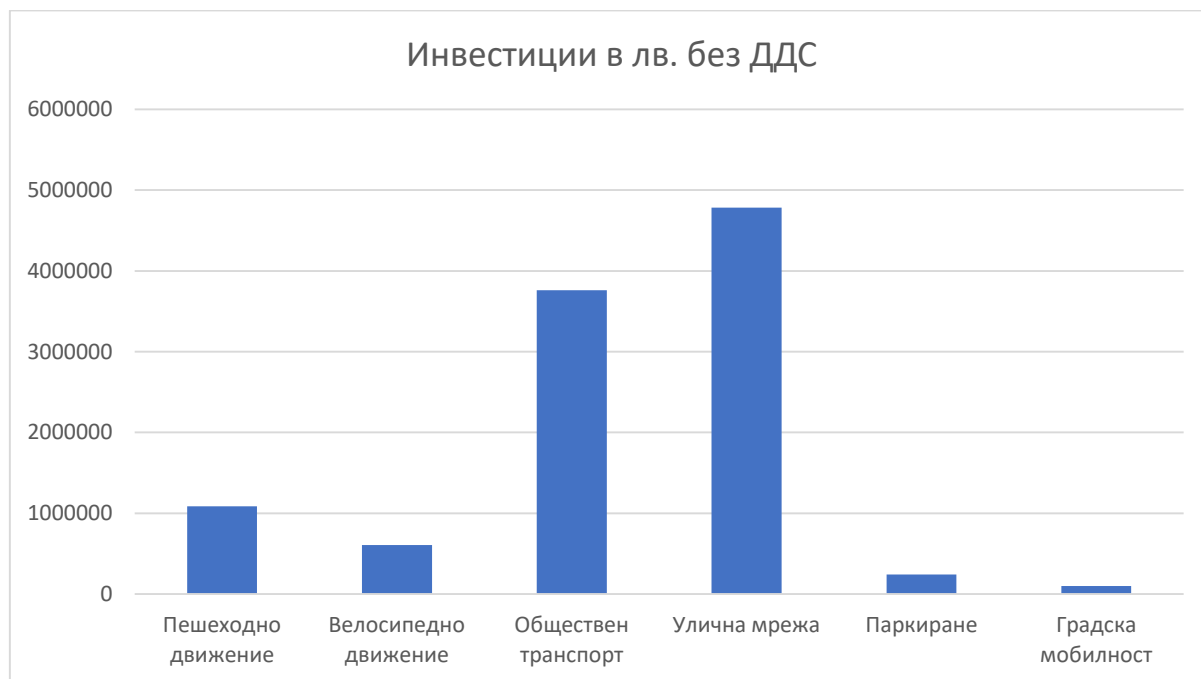
Дейността планира създаване на публичен сайт/страница от общинския/мобилно приложение, за представяне на актуална информация и в реално време за всички аспекти на градската мобилност:

- ✓ *Градски транспорт* – разписания, маршрути, информация в реално време за пристигане на следващо превозно средство
- ✓ *Такси* - стоянки за таксите и начини за връзка с тези таксиметрови компании
- ✓ *Паркиране* - паркингите и местата за паркиране на територията на града
- ✓ *Инструмент за планиране на пътуването* – инструмент, чрез който при въвеждане на час, начална и крайна точка на пътуването, потребителят може да получи различни варианти за достигане на своята дестинация, както и информация за продължителност и цена.
- ✓ *Информация за пътната обстановка* – планови или извънредни ремонти по уличната мрежа, възпрепятстващи нормалното придвижване, състоянието на пътната настилка, метеорологични условия, забавяния в график и други.

Проектът предвижда и необходимия хардуер и допълнителни услуги за реализиране на публичния сайт или приложението. За пълноценно функциониране на уебсайта или приложението, следва да се реализира интеграция с маршрутите и разписанията на обществения транспорт, както и със системата за отчитане на свободните места за паркиране и за насочване към местата за паркиране. С въвеждането на всяка допълнителна система, свързана с градската мобилност, тя следва да бъде добавена и към информационния уебсайт.

Бюджет и график

Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на община Харманли за целия хоризонт 2023-2035 г. възлиза на 11 544 850 лева без ДДС. Той е разпределен по направления/мерки по следния начин:



Механизъм за наблюдение и оценка на цялостното изпълнение на ПУГМ

Системата за наблюдение/мониторинг и оценка на изпълнението на ПУГМ осигурява систематично събиране, анализ и използване на информация с цел управленски контрол и вземане на решения. Целта на мониторинга е да осигури ефективно и ефикасно изпълнение на плана. Той предоставя навременна информация за планираната и извършената работа, като тази информация е достъпна за всички заинтересовани страни. Осъществяването на текущото наблюдение ще подпомогне процеса на идентифициране на рискове и съответно да способства за вземане на адекватни мерки за тяхното преодоляване. Докато наблюдението/мониторингът се осъществява периодично, оценката се осъществява на междинен и краен период. На база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, ПУГМ подлежи на оценка и актуализация най-малкото веднъж на пет години, за да се гарантират неговата ефективност и актуалност. Конкретното решение за периода на оценка на ПУГМ зависи от динамичното развитие на процесите през плановия период.

Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

метът на община Харманли, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление
общинската администрация – основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация
представителите на партньорите/заинтересовани страни на общинската администрация, участващи в изпълнението на ПУГМ.

Организация на работата по наблюдението и оценката

Наблюдението на изпълнението на мерките, заложи в рамките на ПУГМ, ще се извършва на оперативен ниво от страна на оторизирани за целта експерти от общинската администрация, които ще бъдат отговорни за събирането, обработката и анализа на първичните и вторичните информационни източници. Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект. Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на мерките на ПУГМ ще се извършва от външни експерти, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени доклади относно напредъка в изпълнението на ПУГМ.

Актуализация на ПУГМ

Необходимост от актуализиране на ПУГМ може да възникне вследствие на дългосрочното планиране на документа (2023-2035) и динамичните процеси, които се протичат на територията на общината, нормативната уредба и ценовите параметри на необходимите инвестиции. Резултатите от това са основа за евентуална актуализация на целия или на части от документа, най-вече по реализация, дефинираните срокове, както и заложените индикатори.

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

планиране на нови мерки, свързани с идентифицирани нови потребности;

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

Процедурата за актуализация на документа има следните основни стъпки:

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

Индикатори

Оценката на изпълнението се извършва въз основа на система от индикатори, групирани в две основни групи – индикатори за изпълнение и индикатори за резултат.

- **Индикатори за изпълнение** - отнасят се до конкретни крайни продукти от проектите и дейностите, включени в плана. Те се измерват във физически единици, например километри, брой, квадратни метри.
- **Индикаторите за резултат** - свързани са с постигнатия ефект в полза на населението вследствие на изпълнението на проектите, заложи в плана (подобряване на безопасността, повишаване използването на устойчиви форми на мобилност, като градски транспорт и велосипед, например).

Различните видове индикатори са свързани в логическа рамка, съобразена с целите, които следва да бъдат постигнати при изпълнението на ПУГМ. Реализацията на проектите и постигането на индикаторите за изпълнение водят до постигането на непосредствени специфични цели (резултати), които водят до постигане на общата цел (влияние).

Всеки индикатор се характеризира с дефиниция (наименование на индикатора), мерна единица, базова стойност (при стартиране на изпълнението) и целева стойност или целева промяна (след изпълнението).

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на даден проект.

Индикатори за изпълнение

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛ
ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ		
Маркирани, осветени и сигнализирани на пешеходни пътеки	брой	29
Интелигентни пешеходни пътеки	брой	30
Реконструирани тротоарни площи	кв. м	8 000
ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ		
Изградени велоалеи	м	1 700

Велосипедни паркоместа на обществени паркинги	брой	80
Велосипедни паркоместа в учебни заведения	брой	30
Велокампании	брой	17
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ		
Нови електробуси	брой	3
Зарядни станции за градски транспорт	брой	14
Система за засичане на местоположението (AVL)	брой	1
Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)	брой	1
УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ		
ГПОД	брой	1
Информационни радарни табели за измерване на скоростта	брой	2
Реализирани проекти за ремонт/реконструкция на улици	брой	14
ПАРКИРАНЕ		
Паркинги с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране	брой	2
Информационни LED табла на 3-те входа на града	брой	3
Реновирани междублокови пространства	брой	6
Нови паркоместа в жилищни райони	брой	30
Нов/реконструиран/ремонтиран паркинг	брой	2
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ		
Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност	брой	1

Индикатори за резултат

Индикаторите за резултат отразяват постигането на визията и основните цели на ПУГМ си поставя, а именно намаляване на автомобилното движение за сметка на устойчивите форми на градска мобилност като предвиждане с градски транспорт, пеша и с велосипед, подобряването на условията за движение, безопасността на гражданите и екологичната обстановка в града. Тези индикатори са представени в следващата таблица, като следва базовата им стойност да бъде измерена към момента на въвеждането на мерките в обхвата на ПУГМ и изменението им следва да бъде периодично проследявано при актуализациите и отчитането на плана.

ИНДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2035 Г			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2035 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2035 г.
намаляване на дела на автомобилното движение			

ИДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2035 Г

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2035 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2035 г.
повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт			
повишаване на дела на пешеходното движение			
повишаване на дела на велосипедното движение			
намаляване на ПТП			
намаляване на нарушенията свързани с превишена скорост			
намаляване на нарушенията свързани с преминаване на червен сигнал			
намаляване на ППС транзитно преминаващи през града			
намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии			
повишаване на удовлетвореността на гражданите от обществения градски транспорт*			
повишаване на удовлетвореността на гражданите от системата за платено паркиране			
повишаване на удовлетвореността на гражданите от инфраструктурата и съоръженията за велосипеди			
повишаване на удовлетвореността на гражданите от пешеходната инфраструктура			
повишаване на удовлетвореността на гражданите от качеството на атмосферния въздух			

План за изпълнение на ПУГМ, Харманли

			ИНВЕСТИЦИИ ПО ПЕРИОДИ			ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ	
№	НАПРАВЛЕНИЕ	ДЕЙНОСТ			Инвестиции (лв. без ДДС)	Инвестиции (лв. с ДДС)	Източник
Д	ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ	Брой Дейности: 4					
Д.1.1.	пешеходно движение	Нови пешеходни пътеки, изграждане на ограничители на скоростта и привеждането им съгласно изискванията на Нормативната уредба					Безвъзмездна помощ
Д.1.2.	пешеходно движение	Привеждане на пешеходни пътеки тип „Зебра“ по главни улици и булеварди в гр. Харманли, вкл. сигнализиране с пътни знаци и осветяване в съответствие с нормативните изисквания					Безвъзмездна помощ
Д.1.3.	пешеходно движение	Интелигентни пешеходни пътеки в град Харманли					Безвъзмездна помощ

Д.1.4.	пешеходно движение	Реконструкция на тротоари					Безвъзмездна помощ
Д ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ Брой дейности: 4							
Д.2.1.	велосипедно движение	Изграждане на велосипедни трасета					Безвъзмездна помощ
Д.2.2.	велосипедно движение	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди					Безвъзмездна помощ
Д.2.3.	велосипедно движение	Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди с вградени зарядни за е-велосипеди					Безвъзмездна помощ
Д.2.4.	велосипедно движение	Кампании за повишаване безопасността и стимулиране велосипедното движение в града					Общински Бюджет
ОТ ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ Брой дейности: 2							
Д.3.1.	обществен транспорт	Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт – училищни автобуси					Безвъзмездна помощ
Д.3.2.	обществен транспорт	Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за					Безвъзмездна помощ

		информирани на пътниците в реално време (RTPI)					
У	УЛИЧНА МРЕЖА	Брой дейности: 3					
Д.4.1.	улична мрежа	Разработване на генерален план за организация на движението /ГПОД/ на община Харманли					Безвъзмездна помощ
Д.4.2.	улична мрежа	Мерки за успокояване на движението на входовете на град Харманли					Безвъзмездна помощ
Д.4.3.	улична мрежа	Подобряване на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност					Безвъзмездна помощ
П	ПАРКИРАНЕ	Брой дейности: 3	000	000	000	000	
П.1.	паркиране	Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали	6 000	0	000	00	Общински Бюджет
П.2.	паркиране	Изграждане/ремонт/реконструкция на открит паркинг	000	000	0 000	000	Общински Бюджет

П.2.	паркиране	Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране в 2 общински паркинга	0	56 000	56 000	67 200	Частно финансиране
ГМ ГРАДСКА МОБИЛНОСТ Брой дейности: 1							
Д.6.1.	градска мобилност	Цифровизиране на градска мобилност					Безвъзмездна помощ
	ОБЩО:						

Източници на информация

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

- НСИ;
- ИСУН;
- ИТСР на Южен централен район;
- ПУГМ на град Харманли 2023 - 2035 г.;
- Агенция по заетостта;
- ПИРО 2021-2027 г. община Харманли;
- ОУП на община Харманли;
- Доклади за напредъка, годишни доклади, междинни оценки на изпълнението на стратегически документи на общината;
- Информация от регионални структури – ТСБ, РИОСВ, МВР и др.;
- Данни от съседни общини;
- Данни, предоставени от общинска администрация Харманли;
- Данни за област Хасково и други.