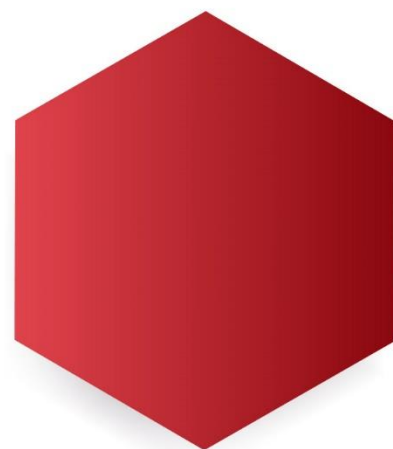
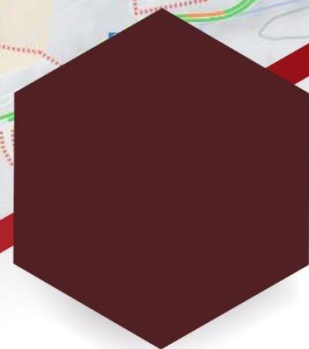
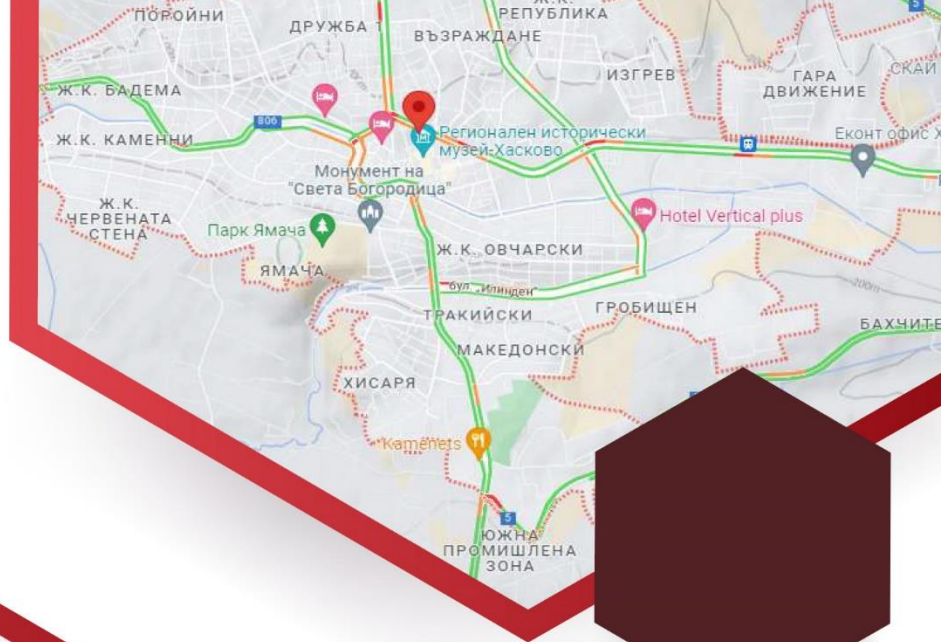
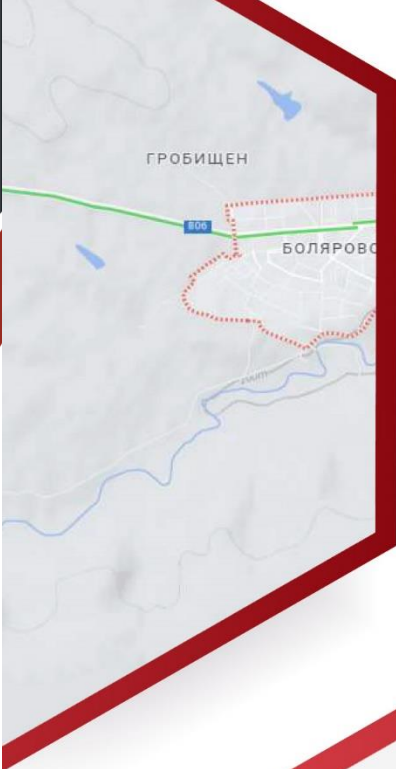


2023-2040

ПУГМ
Хасково



План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Приет с Решение № 996/11.08.2023 на
Общински съвет-Хасково по Протокол
№ 41/11.08.2023 г.

Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	7
ЗАКОНОДАТЕЛНА И СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА	9
АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩАТА СИТУАЦИЯ	12
ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ГРАД ХАСКОВО	13
<i>Демографско развитие.....</i>	14
<i>Образование.....</i>	15
<i>Икономика</i>	16
<i>Околна среда</i>	17
МОДАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА И АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ НАГЛАСИ.....	20
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ - ТЕКУЩА СИТУАЦИЯ И КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ	23
<i>Пешеходно движение</i>	23
<i>Велосипедно движение</i>	27
<i>Обществен транспорт.....</i>	30
<i>Улична мрежа и автомобилно движение.....</i>	40
<i>Паркиране</i>	45
ВИЗИЯ И КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ	48
АКТИВНИ ФОРМИ НА ПРИДВИЖВАНЕ	50
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	50



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ХАСКОВО

ВЪВЕДЕНИЕ

АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ И ПАРКИРАНЕ	53
МЕРКИ И ПРОЕКТИ	56
ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ	56
ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ	69
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	76
УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ	86
ПАРКИРАНЕ	96
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ	104
БЮДЖЕТ, ГРАФИК И ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ.....	109
МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ПУГМ	117
ИНДИКАТОРИ.....	118
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ.....	122

Списък на фигурите

<i>Фигура 1. Структура на ПУГМ</i>	<i>9</i>
<i>Фигура 2. Стратегическа и законодателна рамка</i>	<i>10</i>
<i>Фигура 3. Местоположение на община Хасково.....</i>	<i>12</i>
<i>Фигура 4. Население на град Хасково (брой), 2002 – 2021 г.</i>	<i>14</i>
<i>Фигура 5. Замърсена територия</i>	<i>19</i>
<i>Фигура 6. Модално разпределение на пътуванията в град Хасково</i>	<i>21</i>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-S01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



Фигура 7. Цел на обичайните придвижвания в делнични дни	22
Фигура 8. Дял на пешеходни придвижвания сред различни възрастови групи	25
Фигура 9. Ключови проблеми – Пешеходно движение	26
Фигура 10. Ключови проблеми – Велосипедно движение	28
Фигура 11. Линии на обществения транспорт	34
Фигура 12. Достъпност на спирките на обществения транспорт	36
Фигура 13. Достъпност на обекти на обществено обслужване	37
Фигура 14. Брой на пътниците в обществения градски транспорт, 2017 г. - 2022 г.	38
Фигура 15. Дял на превозените пътници по линии на градския транспорт, 2022 г.	38
Фигура 16. Ключови проблеми – обществен транспорт	39
Фигура 17. Регистрирани МПС на територията на област Хасково (2016-2021 г.)	41
Фигура 18. ПТП, ранени и загинали (брой), 2017-2021 г.	43
Фигура 19. Ключови проблеми – улична мрежа и автомобилно движение	44
Фигура 20. Синя зона и паркомати	46
Фигура 21. Ключови проблеми – Паркиране	47
Фигура 22. Обърната пирамида на градската мобилност.....	48
Фигура 23. Ползи на обществения градски транспорт	52
Фигура 24. Цели на ПУГМ.....	55
Фигура 25. Проекти по направление „Пешеходно движение“	Error! Bookmark not defined.
Фигура 25. Проекти по направление „Пешеходно движение“	Error! Bookmark not defined.
Фигура 26. Проекти по направление „Велосипедно движение“	75

Фигура 27. Проекти по направление „Обществен транспорт“	85
Фигура 28. Проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“	95
Фигура 29. Проекти по направление „Паркиране“	103
Фигура 30. Бюджет на ПУГМ по направления (лева)	109
Фигура 31. Бюджет на ПУГМ по направления (%)	110
Фигура 32. Бюджет на ПУГМ по направления без обходи (%)	111
Фигура 33. Бюджет на ПУГМ по периоди (лев.)	112
Фигура 34. Източници на финансиране (лева)	113
Фигура 35. Източници на финансиране по периоди (лева)	113
Фигура 36. Цели на мониторинга на ПУГМ	117

Списък на таблиците

Таблица 1. Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“	57
Таблица 2. Мерки и проекти по направление „Велосипедно движение“	69
Таблица 3. Мерки и проекти по направление „Обществен транспорт“	76
Таблица 4. Мерки и проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“	86
Таблица 5. Мерки и проекти по направление „Паркиране“	96
Таблица 6. Индикатори за изпълнение	118
Таблица 7. Индикатори за резултат	120

Списък на съкращенията

АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ЕИТ	Електронно информационно табло
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЗУТ	Закон за устройство на територията
МПС	Моторно превозно средство
МСП	Малки и средни предприятия
НСИ	Национален статистически институт
ПИРО	План за интегрирано развитие на общината
ПТП	Пътно-транспортни произшествия
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РУО	Регионалното управление на образованието
КАВ	Качество на атмосферния въздух
ОДМВР	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
ОГТ	Обществен градски транспорт
ППС	Пътно превозно средство
ФПЧ	Фини прахови частици
ПАВ	Полициклични ароматни въглеводороди
VLS	Vehicle Location System (система за засичане местоположението на превозни средства)
RTPIS	Real-Time Passenger Information System (система за информирание на пътниците в реално време)
НПВУ	Националният план за възстановяване и устойчивост
ПРР	Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027

Въведение

Планът за устойчива за градска мобилност (ПУГМ) е стратегически документ, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града и неговите околности с цел постигане на по-добро качество на живот. Той следва европейската концепция за планиране на транспорта в градовете, която се застъпва за поетапна промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по по-устойчив път и че се стремят към изпълнение на целите на Европейския съюз (ЕС) за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система. В стремежа към постигане на тези цели планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която:

- а) е достъпна и отговаря на основните нужди на всички ползватели във връзка с придвижването;
- б) балансира и отговаря на различните нужди от услуги за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността;
- в) направлява балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове транспорт;
- г) отговаря на изискванията за устойчивост, като балансира нуждите от икономическа жизнеспособност, социално равенство, здраве и качество на околната среда;
- д) оптимизира ефикасността и ефективността на разходите;
- е) подобрява използването на градските пространства и съществуващата транспортна инфраструктура и услуги;
- ж) повишава привлекателността на градската среда, качеството на живот и общественото здраве;
- з) подобрява безопасността и сигурността на движението;
- и) намалява замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия; и
- й) допринася за по-добра цялостна ефективност на трансевропейската транспортна мрежа и на транспортната система на Европа¹.

¹ СОМ(2013) 913, Приложение: Концепция за Планове за устойчива градска мобилност към Съобщение на комисията „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“

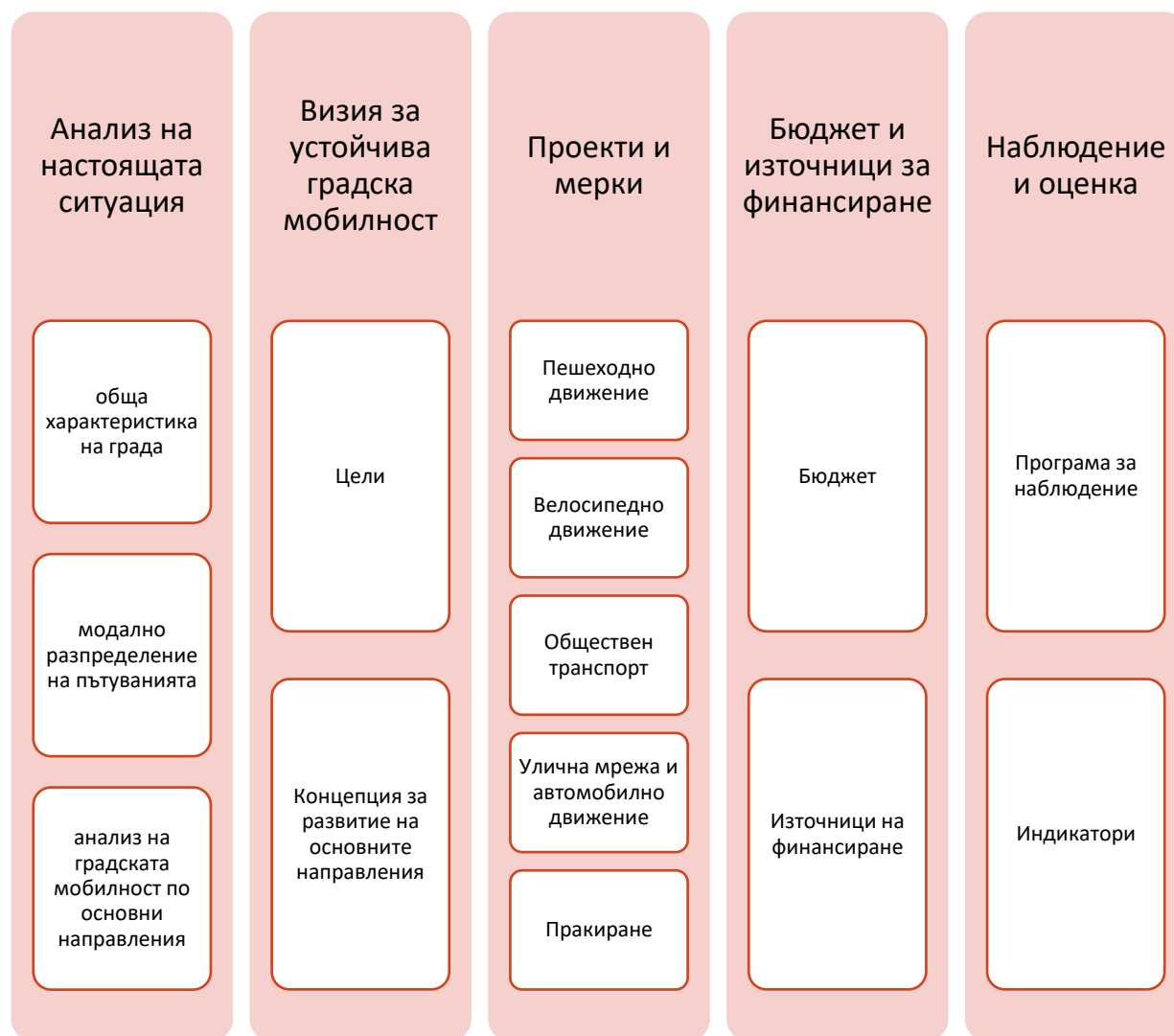
Планът за устойчива градска мобилност на гр. Хасково се очерта като приоритет за общината и неговото разработване беше инициатирано в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”.

Необходимостта от създаването на такъв стратегически документ се обуславя от съществуващата доминираща роля на автомобила в транспорта на съвременните европейски градове. Това от своя страна води до ниско ниво на устойчивост на системите за градска мобилност и други отрицателни последици, като високи емисии на вредни вещества, шумово замърсяване и повишен риск от пътно-транспортни произшествия.

Основните цели на документа включват подобряване на качеството на живот, социалната справедливост, транспортната достъпност, интермодалната интеграция, икономическата жизнеспособност, градската привлекателност, устойчивостта и качеството на околната среда в град Хасково, като гарантира, че всички хора, предприятия и други засегнати страни са включени и се възползват от този процес. Това е цялостен стратегически документ, обхващащ „функционална област, базирана на моделите на пътуване до работа“ (а не цялата административна област на общината), изготвен чрез приобщаващ процес, изграден на основата на партньорство с общината, централно ниво, заинтересовани страни и гражданско общество, базирана на международни насоки и най-добри практики. Методологията за изготвяне на ПУГМ на град Хасково се основава на литературен преглед на добри международни практики, съблюдаване на насоките на ЕС (ELTIS) и UN-Habitat, преглед на законодателството, свързано с градското планиране и мобилността, местни планове и политики, идентифициране на заинтересованите страни, оценка на текущите условия за градска мобилност, идентифициране на проблемите, очертаване на визия и целеполагане.

Планът за устойчива за градска мобилност на град Хасково е структуриран в няколко основни раздела:

Фигура 1. Структура на ПУГМ



Законодателна и стратегическа рамка

Политиката, която наложи въвеждането на плановете за устойчива градска мобилност като част от плановете документи за стратегическо развитие на градовете, е систематично разработвана на европейско ниво от 2005 г. насам. Нейният най-важен крайъгълен камък беше публикуването на пакета за градска мобилност в края на 2013 г., където Европейската комисия дефинира в приложение концепцията за плановете за устойчива градска

мобилност². По същото време беше пусната първата версия на Ръководството³ за тяхното разработване.

ФИГУРА 2. СТРАТЕГИЧЕСКА И ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА



² Съобщение на Европейската Комисия COM (2013) 913 и Приложението към него

³ Ръководство „Развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност“

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



Национална стратегическа рамка

Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.	Национална програма за развитие: „България 2030“	Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. ⁴
Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2021 - 2030 г.	Национална програма за електрическа мобилност – България 2025 г	Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени ⁵
Проект на национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024 г.)	Регионален план за развитие на Южен централен район 2014-2020 г.	



Общинска законодателна рамка

Общ устройствен план на Община Хасково*	План за интегрирано развитие на община Хасково 2021-2027 г.	Интегриран план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) 2014-2020 г.
Програма за качеството на атмосферния въздух 2021 - 2024 г.	Наредба за обществения ред при използване на пътни превозни средства и осигуряване безопасността на движението на територията на община Хасково	

*в процес на разработване

⁴ одобрена с РМС №336/23.06.2017

⁵ МОСВ, 2018 г.

Анализ на настоящата ситуация

Община Хасково се намира в централната част на Южен централен район за планиране, административно принадлежи към област Хасково и е разположена в нейната северозападна част. На север граничи с община Димитровград, на изток с общините Симеоновград и Харманли, на запад с община Минерални бани, а на юг с община Стамболово, община Кърджали и община Черноочене (област Кърджали). Община Хасково обхваща приблизително 13,3% (739,8 кв. км) от територията на област Хасково (5 543 кв. км.). Тя включва 37 населени места – 1 град и 36 села. Град Хасково е утвърден общински и областен административен център, както и важен икономически център в Южен централен район за планиране и център на областта.

ФИГУРА 3. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ОБЩИНА ХАСКОВО



Източник: Общински план за развитие на община Хасково 2014-2020 г.

Обща характеристика на град Хасково

Община Хасково се отличава с **благоприятен климат, удобен транспорт и е естествен център на културния живот** в областта. Община Хасково заема ключово място в областта, тъй като през нея минава най-бързият и пряк път, свързващ Европа и Близкия Изток. На територията на общината преминават **4 Паневропейски транспортни коридори**: ОЕТК №4 Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена/Братислава – Гьор-Будапеща – Арад – Констанца/Крайова – София/Солун – Пловдив – Истанбул; ОЕТК №8: Дуръс/Вльора – Тирана – Скопие – София – Варна/Бургас; ОЕТК №9: Хелзинки – СанктПетербург – Псков/Москва – Киев – Любашевка – Кишинев – Букурещ – Русе – Хасково – Александруполис и ОЕТК №10: Залцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – София – Пловдив – Цариброд – Истанбул по коридор 4 /клон С/.

Община Хасково и в частност нейният административен център град Хасково са **разположени в близост до южните съседки на страната – Турция (около 70 км) и Гърция**. Международният транспортен обмен на територията на общината се осъществява чрез ГКПП „Капитан Андреево”, на границата с Република Турция, който се явява външна граница за Европейския съюз, ГКПП „Капитан Петко Войвода” и ГКПП „Маказа” на границата с Република Гърция.

Районът на града е с натоварена пътна мрежа и комуникации, средно ниво на застрояване и разделение на жилищни и индустриални зони.

Автобусен транспорт

Всеки ден към и от Хасково пътуват автобуси на директни автобусни линии, свързващи града с други големи градове в страната – София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Велико Търново и други. Тъй като Хасково е в близост до границата с Турция и Гърция, ежедневно отпътуват автобуси и до градове в нашите южни съседки: Гебзе, Чорлу, Истанбул, Одрин, Солун, Атина, Александруполис, Кавала и др. Хасково разполага с една автогара, намираща се в центъра на града.

Железопътен транспорт

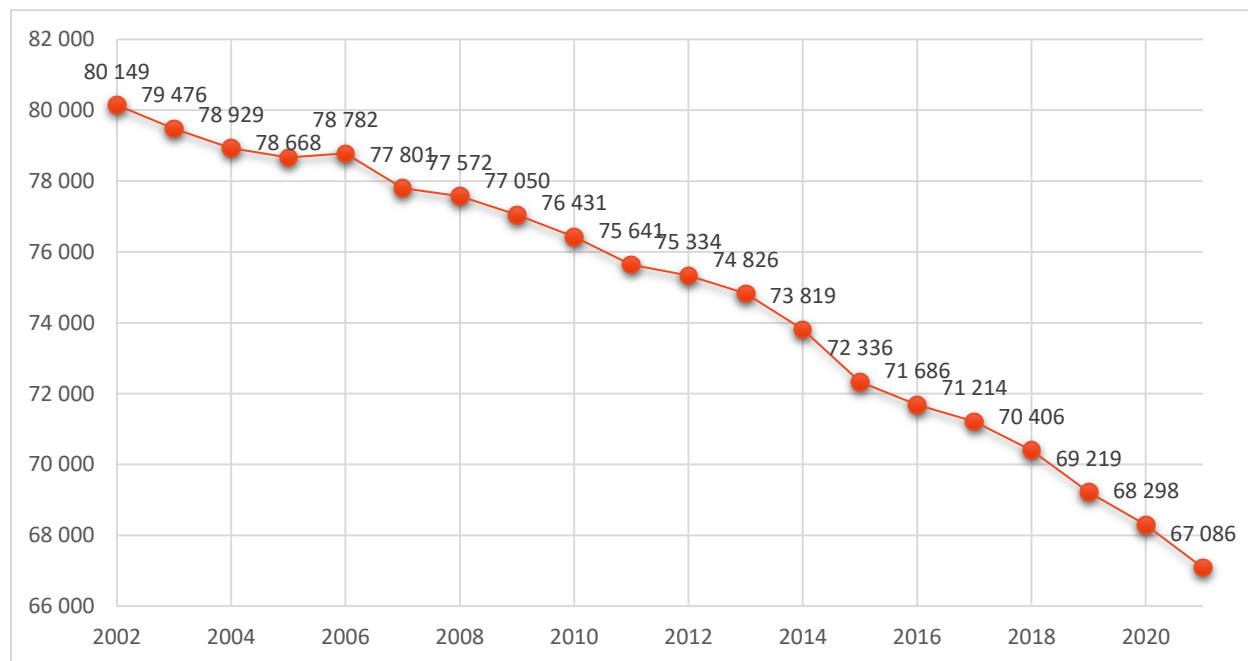
Хасково и Димитровград разполагат с железопътна връзка с областните центрове София, Варна, Велико Търново, Русе, Плевен, Враца, Разград, Силистра, Шумен, Търговище и Добрич, като нови влакове за връзка с тях са пуснати от началото на 2021 година. Въведена е крайградска линия Димитровград – Хасково.

Демографско развитие

През последните няколко десетилетия, град Хасково следва общите негативни тенденции на демографската ситуация в България, която се характеризира с намаляване и застаряване на населението, намаляваща раждаемост и задържащо се високо равнище на общата смъртност, отрицателен естествен и механичен прираст.

По данни на НСИ през 2021 г. населението на град Хасково наброява 67 086 души, което представлява около 30% от населението на област Хасково и 1,3% от населението на страната. В резултат на отрицателния естествен прираст и постоянно увеличаващия се коефициент на смъртност през последните години се наблюдава устойчива тенденция към намаляване на населението. За последните 20 години броят на населението в града е намалял с над 16% - от 80 149 през 2002 г. на 67 086 души през 2021 г.

ФИГУРА 4. НАСЕЛЕНИЕ НА ГРАД ХАСКОВО (БРОЙ), 2002 – 2021 г.



Източник: НСИ

Около 66% от населението на града е в трудоспособна възраст, децата са около 20% от населението, а хората над трудоспособна възраст съставляват около 14% от всички жители.

Фигура 1. НАСЕЛЕНИЕ ПО ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ В ГРАД ХАСКОВО (БРОЙ), 2021 г.

Източник: НСИ



Това разкрива важна информация за транспорта. Повече от 13 000 души са на възраст под 20 години, което е типична възраст за придвижване чрез велосипед или пеша до училище. Създаването на подходящите условия това да се случва в действителност, може съществено да промени облика на града.

Образование

Община Хасково е изправена пред предизвикателства поради влошаващата се демографска ситуация и недостига на квалифицирани кадри в работоспособна възраст. Нетният коефициент на записване на деца в детските градини е под средния за страната, което създава предпоставки за натрупване на образователни пропуски. Резултатите на учениците в община Хасково на националните външни оценявания и на зрелостните изпити са ниски. Наблюдава се сегрегирание на деца и ученици в конкретни детски градини и училища⁶.

В община Хасково има 12 детски градини, като само една от тях се намира извън гр. Хасково. Общият брой деца, които посещават детска градина в общината през 2022 г., е 3089. Две от основните училища в общината имат предучилищни групи. Едното от тях е разположено в гр. Хасково, а другото в с. Узунджово. По данни на РУО-Хасково нетният коефициент на записване в детските градини е под средния за страната. Това създава допълнителни предпоставки за натрупване на образователни пропуски.

⁶ Стратегия за развитие на образованието на община Хасково 2022-2027

На територията на община Хасково има 26 училища. Едно от тях е начално, четиринадесет са основни, а две са средни. Седем от основните училища са разположени в населените места извън гр. Хасково, а останалите са в рамките на града. Висшите училища на територията на града са: УНСС – Регионален център за дистанционно обучение – Хасково и Тракийски университет – Медицински колеж – Хасково.

Икономика

Местната икономика е запазила своя традиционен характер в производството на вино, пиво, тютюн, месни и млечни продукти, мебели и др., стъпвайки на иновациите и технологичното развитие. Микро и малките фирми в общината заемат най-голям относителен дял в икономиката. Основни индустрии в община Хасково са: преработваща промишленост, производство на машинни части, мебелна промишленост, тютюнева промишленост, хранително-вкусова промишленост, винопроизводство, шивашка промишленост.

Брутният вътрешен продукт е един от най-важните показатели, по който се определя растежа на една икономика и представлява общото количество стоки и услуги, произведени за определен период от време. Хасково е областта с най-нисък БВП на човек от населението в Южна България, като през 2021 г. той е едва 9,8 хил. лв./човек от населението и расте по-бавно от средния за страната. Заплатите и доходите също нарастват, но остават сравнително ниски. Средната годишна брутна работна заплата на наетите по трудово и служебно правоотношение през 2021 г. е 12,8 хил. лв. (при 18,7 хил. лв. в страната). Тези показатели предопределят сравнително високите нива на бедност в областта. С материални лишения живее 27,4% от населението (при 19,4% в страната), а делът на хората, живеещи под националната линия на бедност, е 32,9% (при 22,1% в страната) през 2021 година.

Следва да се вземе предвид, че въпреки констатирания спад на икономическите показатели през последните години, община Хасково има потенциал за повишаване на икономическата активност, както и планове за конкретни инвестиционни мерки за подобряване на бизнес средата. Програмата за реализация на ПИРО на община Хасково за периода 2021-2027 г. предвижда следните мерки:

Икономика

Община Хасково има потенциал за повишаване на икономическата активност, както и планове за конкретни инвестиционни мерки за подобряване на бизнес средата.

- Разработване на Общинска маркетингова стратегия за привличане и развитие на нови инвестиции
- Обновяване на съществуващи индустриални зони
- Планиране, проектиране и етапно изграждане на междуобщинска промишлена зона с община Димитровград
- Изграждане на индустриална зона на летище Узунджово с прилежаща връзка към АМ „Тракия“ и транспортна свързаност до града
- Подкрепа на дейности между стартиращи МСП и инвеститори за насърчаване на предприемачеството
- Изграждане на аграрен търговско-логистичен и консултативен обслужващ център
- Разработване на дългосрочна Общинска стратегия за развитие на устойчив туризъм
- Обособяване на терен и частично възстановяване на крепостта „Марса“/„Хисаря“ с цел превръщането ѝ в туристически обект
- Изграждане на търговско-логистични бази на територията на община Хасково

Околна среда

Един от най-важните екологични проблеми за града е поддържането на чистотата на атмосферния въздух в границите на нормите за нивата на ФПЧ_{10} и ПАВ. Фините прахови частици имат сериозни негативни ефекти върху здравето на човека. ФПЧ_{10} представлява смес от замърсители с различни химични и физични свойства, които се отлагат в респираторния тракт. По-малките фракции ФПЧ (2,5 и 1 микрона) водят и до заболявания на кръвоносната система, тъй като те проникват от белите дробове в кръвта. ФПЧ са канцерогенни частици и могат да причинят рак на белите дробове.

Качество на атмосферния въздух

ФПЧ₁₀ и ПАВ имат сериозни негативни ефекти върху здравето на човека. При вдишването на замърсения въздух от автотранспорта в големия град, човек поема 3-4 пъти повече ПАВ, отколкото при изпушването на 40 цигари дневно.

Полициклически ароматни въглеводороди (ПАВ) са голяма група органични съединения, резултат основно на горивни процеси при непълното изгаряне на органични вещества, например обработка на въглища и нефт, горене на природен газ (включително за отопление), изгаряне на отпадъци (инсинерация), движението на превозните средства, готвене и тютюнопушене, както и от процеси на карбонизация. Тези

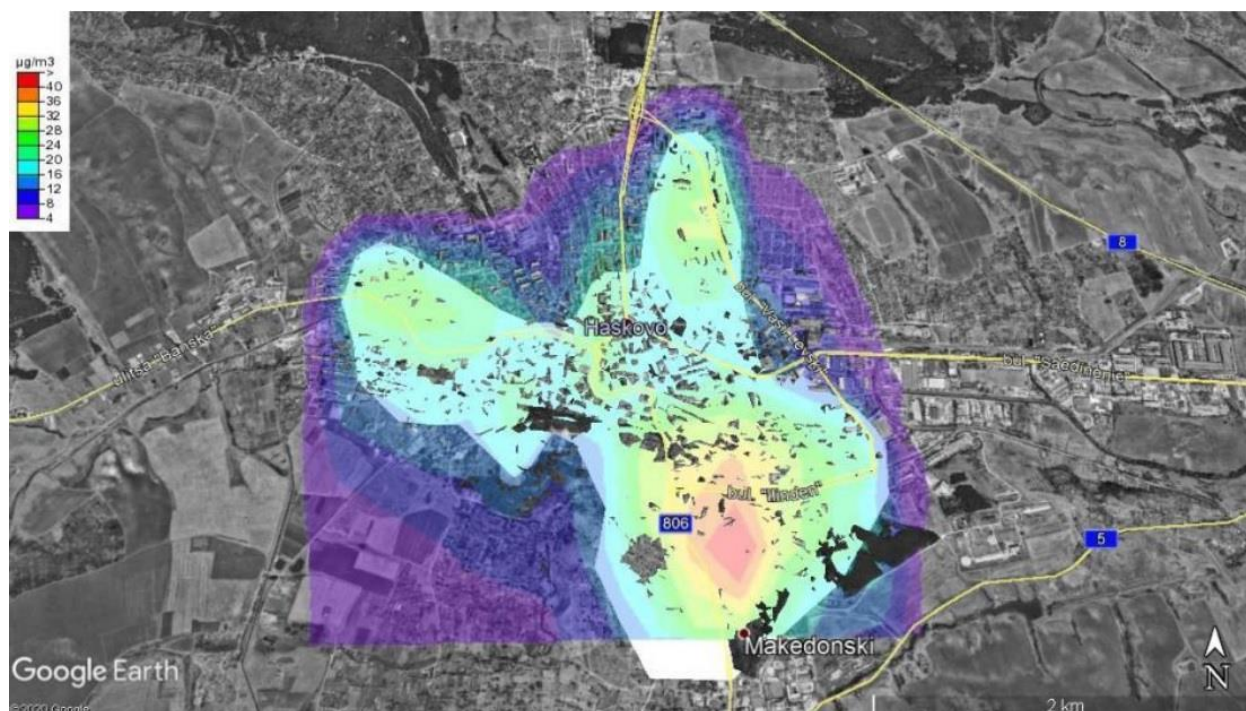
съединения също имат отрицателно въздействие върху човешкото здраве, като се натрупват предимно в белия дроб, чревния тракт и кожата. Имат дразнещо действие върху кожата, лигавицата на дихателната система и очите, утежняват протичането на хроничните респираторни заболявания и причиняват рак на белите дробове. При вдишването на замърсения въздух от автотранспорта в големия град, човек поема 3-4 пъти повече ПАВ, отколкото при изпушването на 40 цигари дневно.

Най-големият източник на ФПЧ_{10} в околната среда в гр. Хасково е битовото отопление. Транспортът също се нарежда сред значителните източници на замърсяване, наред с котлите на търговските и обществените сгради, строителните дейности и индустрията. Емисиите на прахови частици от сухопътния транспорт се причиняват от директните емисии от отработените газове на автомобилите, износването на гумите, спирачките и пътя, както и от повторното суспендиране на праха на пътя, дължащо се на турбуленцията, генерирана от колелата на превозните средства.

Програмата за подобряване на качеството на атмосферния въздух на територията на Община Хасково предвижда набор от мерки за намаляване на замърсяването, но не са постигнати необходимите резултати от предвидените мерки през предходния отчетен период на програмата, поради което тя е актуализирана и е и изготвен План за действие към нея за периода 2021-2024 г. Във връзка с изпълнение изискванията на европейското и националното законодателство в областта на опазване чистотата на атмосферния въздух на територията на гр. Хасково функционира пункт с ръчно пробонабиране, измерващ нивата на фини прахови частици – ФПЧ_{10} , в т.ч. и с размери под $10 \mu\text{m}$, както и съдържанието на SO_2 , NO_x , Cd и ПАВ в атмосферния въздух. Съгласно класификацията на пунктовете за мониторинг, пунктът за ръчно пробонабиране е градски фонов (ГФ) пункт с обхват в радиус от 100 метра до 2 километра. Разположен е на ул. „Добруджа“ N14.

След налагане на резултатите от дисперсионното моделиране и селектиране на замърсените площи е пресметнато, че замърсената територия е 5 km^2 . На фигурата по –долу е представена визуализация на замърсената територия.

ФИГУРА 5. ЗАМЪРСЕНА ТЕРИТОРИЯ



Източник: Програма за намаляване на емисиите фини прахови частици (ФПЧ₁₀) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ) и достигане на установените норми за вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Община Хасково за периода 2021-2024 г.

Над 56,8% от жителите на града са постоянно експонирани на замърсяване с фини прахови частици по оценка на експертния екип, разработил програмата. Това са близо 40 00 души.

ФПЧ₁₀

Над 56,8% (близо 40 00 души) от жителите на града са постоянно експонирани на замърсяване с фини прахови частици.

Най- високите концентрации на ФПЧ са измерени през месеците януари, февруари, ноември и декември, което съвпада с отоплителния сезон. Измерените концентрации през летния сезон са под средноденонощната норма. Това показва доминантното влияние на битовото отопление върху качеството на въздуха. През зимният

период, с влошаване на атмосферните условия и снеговалежите, се налага опесъчаване на

улиците, което от своя страна също води до увеличаване на емисиите ресуспендиран прах и с това повишава общата концентрация на ФПЧ_{10} .

По отношение на ПАВ отново най-високите концентрации са измерени през месеците януари, февруари, ноември и декември, което съвпада с отоплителния сезон. Транспортът също има значително влияние. При стартирането на студен двигател гориво-въздушната смес е по-наситена с гориво поради по-трудното изгаряне, съответно отработените газове са по-токсични, катализиращото устройство също е студено и съответно не пречиства достатъчно добре. За да заработи в оптимални граници, двигателят трябва колкото се може по-бързо да загрее до работна температура. През зимният период, когато температурите са ниски, двигателите на моторните превозни средства достигат работната температура на двигателя по-бавно, в резултат на което се увеличава концентрацията на вредни вещества в отработените газове.

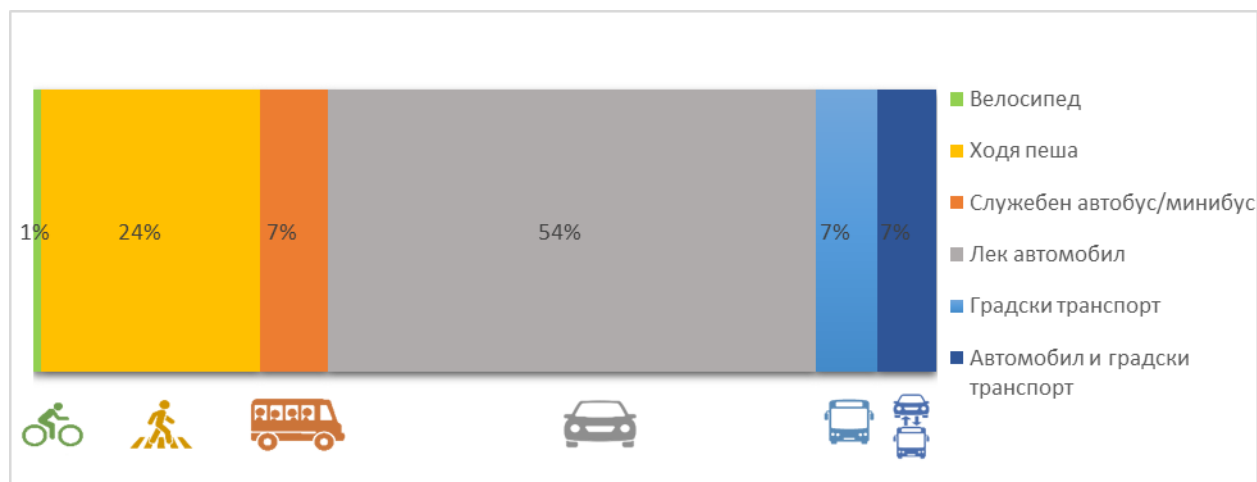
По оценка на екипа разработил програмата транспортът е отговорен за едва 2,08% от емисиите на ФПЧ и 0,10% от емисиите на ПАВ в града.

Модално разпределение на пътуванията и Анкетно проучване на транспортните нагласи

Модалният сплит е един от най-важните показатели за една транспортна система. Той показва процентния дял на всеки вид транспорт в общия брой пътувания на пътниците в града. 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 Хасково сред местните жители през 2023 г. показва следното разпределение между отделните видове транспорт в града: 54% с личен автомобил, 24% пеша и едва 7% с градски транспорт. Ако към пътуванията с лек автомобил добавим и тези, които пътуват с комбинация от кола и градски транспорт, то делът на тези пътувания ще надхвърли 60%.

Фигура 6. МОДАЛНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА В ГРАД ХАСКОВО



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 (54%). Този дял е статистически значимо по-висок сред мъжете (88%) спрямо жените (46%). Съществени разлики се наблюдават и според икономическата активност на лицата – 88% от работещите предпочитат да пътуват с лек автомобил и само 43% от пенсионерите. Подобно е разпределението и по възраст: 90% от възрастовите групи между 26 и 45 години предпочитат личния автомобил спрямо 48% сред лицата на възраст над 65 години.

Комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена от 7% средно за всички. На второ място сред цялата съвкупност е придвижването пеша с 24%. На трето място – със 7% средно е посочван градския транспорт. Придвижването с велосипед е с пренебрежимо нисък дял (1%) сред използваните средства за придвижване.

Крайните точки на пътуване на жителите на Хасково през делничен ден са разнообразни. Но водещи са две – по работа и за пазаруване. При пътуванията от вкъщи до работно място и обратно делът е значимо по-висок сред работещите и сред хората в активна възраст. Мъжете също посочват по-често тези позиции в сравнение с жените. При пътуванията от вкъщи до търговски обект и обратно очаквано по-високи дялове наблюдаваме сред най-възрастните, пенсионерите и жените.

Фигура 7. Цел на обичайните придвижвания в делнични дни



Източник: Анкетно проучване

Средният брой придвижвания в делничен ден е 3,6. Този среден брой е значимо по-висок сред групите на 26 - 35 годишните и 36 - 45 годишните – 4,1 пъти, а значимо по-нисък сред 56 - 65 годишните – 3 пъти и хората над 65 години – средно 2,7 пътувания на ден.

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

На територията на града са разположени и няколко парка. Парк „Кенана“ е най-големият парк на територията на община Хасково (236,6 ха). Намира се североизточно от града. Основната му част е залесена, но в парка са разположени също зоопарк, ресторанти, тенис кортове и зони за отдих. През парка минава широка пешеходна алея, дълга 2,5 км, а успоредна на асфалтираната пътека е направена велоалея.

Парк „Ямача“ с площ от 500 дка се намира в южната част на Хасково, на едно от първите възвишения на Източните Родопи. В началото на парка се намира монументът „Света Богородица“ и параклисът към него. Във вътрешността на парка има и втори параклис – „Св. Възнесение“. Непосредствено до монумента се издига новопостроената камбанария, висока 29 м. Тя има площадки на три последователни нива за посещения. В парка се намира и един от историческите паметници на града. Тук е построен хасковският стадион, отделен е и детски кът. От централната част на „Ямача“ се открива гледка към целия град и околностите. Площите на парка са богато залесени.

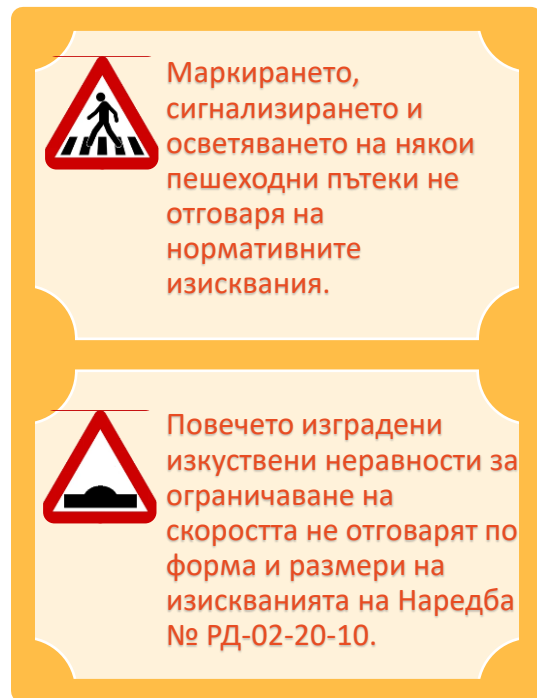
Парк Градската градина с площ около 41 дка е напълно обновен през 2011 г. Извършено е пълно благоустрояване на алейната мрежа на най-стария парк в града, обособени са кътове за игра и отдих, изградено е площадно пространство с детска площадка и съоръжения за игра на деца.

Паркът до Езиковата гимназия се простира в продължение на почти километър от ПГПЧЕ „Проф. д-р Асен Златаров“ до улица „Дунав“. Разполага с детски кът, пешеходна алея и места за почивка.

Определена е пешеходна зона в централната част на града, която обхваща: пл. „Свобода“; пл. „Атлантически“; ул. „Отец Паисий“ - от пл. „Свобода“ до ДТ „Ив. Димов“; ул. „Варна“; ул. „Бургас“, ул. „Русе“; ул. „Преслав“ - от кръстовището с ул. „М. Дринов“ до комплекс

“Клокотница”; ул. „В. Търново – от площад „Свобода” до площад „Атлантически”; ул. „М. Дринов” – в отсечката между ул. „Преслав” и ул. “Отец Паисий”; ул. “Сан Стефано”. В пешеходната зона е забранено движението на всички превозни средства, включително и на велосипеди. Зареждането на търговски и други обекти в пешеходната зона може да става в часовете от 22 до 8 часа, само с автомобили с общо тегло до 3,5 тона.

На много места в града са извършени основни ремонти на тротоарни площи, скосяване на



тротоари, монтирани са пешеходни парапети пред входовете на училища и детски градини, както и антипаркинг стълбчета по тротоари за възпрепятстване на неправилен престой и паркиране на автомобили. 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 лошо състояние и не са спазени изискванията за достъпна среда. Маркирането, сигнализирането и осветяването на пешеходни пътеки също не

отговаря на нормативните изисквания.

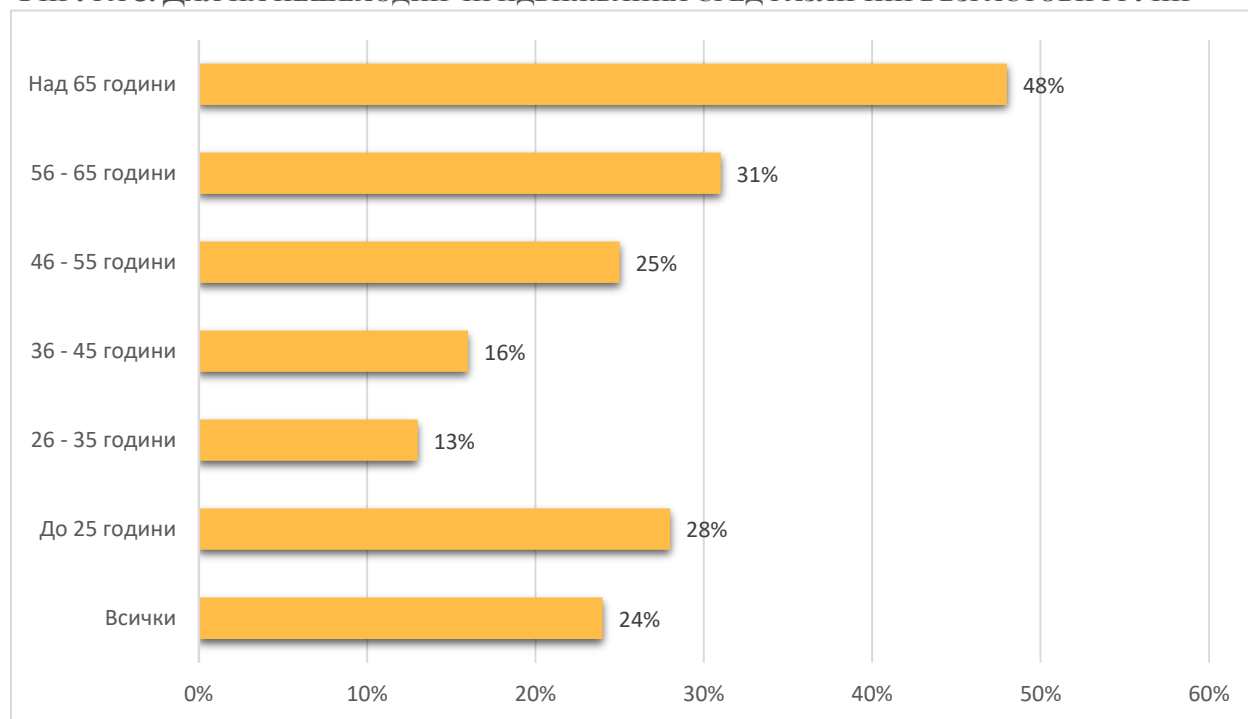
В миналото част от пешеходните пътеки са били маркирани в различни цветове (синьо, жълто и др.), които не отговарят на сега действащия норматив. От изключителна важност е преди извършване на премаркирането им с бяла боя, предварително да се отстрани старата цветна пътна маркировка.

Повечето изградени изкуствени неравности за ограничаване на скоростта не отговарят по форма и размери на изискванията на *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 и следва да бъдат премахнати.*

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

При проведеното анкетно проучване сред жителите на Хасково, на въпроса „Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?“ 24% от всички респонденти отговарят, че се движат най-често пеша. Делът на пешеходното движение е неравномерно разпределен сред различните групи. То е значимо по-характерно за жените – 40%, отколкото за мъжете – 10%. Също е много по-разпространен начин сред по-възрастните – над 65 години (48%) и 56 - 65 години (31%), в сравнение с тази на възраст над 26 – 35 години – едва 13% и 36 – 45 годишните - (16%). Респективно и сред работещите този дял е много по-нисък, в сравнение с останалите групи –18%.

ФИГУРА 8. ДЯЛ НА ПЕШЕХОДНИ ПРИДВИЖВАНИЯ СРЕД РАЗЛИЧНИ ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ

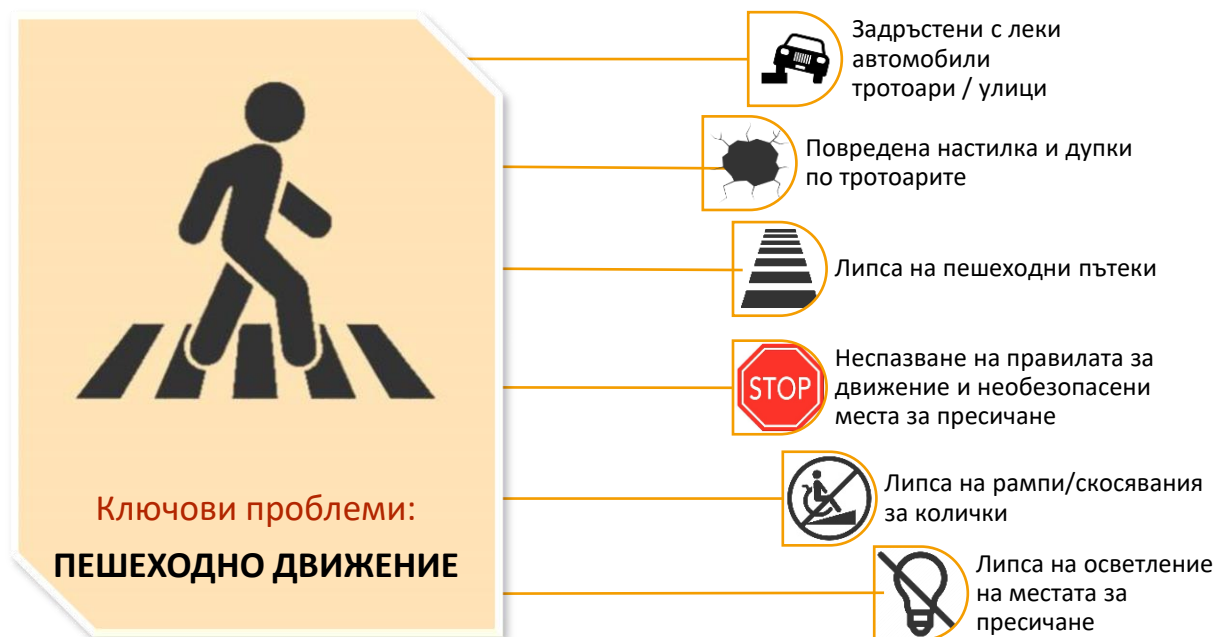


Източник: Анкетно проучване

На въпроса кои са основните ограничения за пешеходното движение, 62% от интервюираните в анкетното проучване на мобилността заявяват, че тротоарите са заети от паркирани автомобили, 46% посочват лошата тротоарна инфраструктура като основен проблем, а по над 30% са посочили, че няма достатъчно пешеходни пространства/улици и

че не се спазват правилата за движение. Общо взето, въз основа на направеното проучване сред местното население и оценката на пътната обстановка, могат са се обобщят следните дефицити по отношение на пешеходното движение:

Фигура 9. Ключови проблеми – Пешеходно движение



Източник: Анкетно проучване

Въпреки констатираните проблеми потенциалът е много висок, тъй като една четвърт 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

Съществува само една велоалея в града, която се намира в парк „Кенана“ (най-големия парк на град Хасково) и има рекреационна и спортна функция. Тя е успоредна на пешеходната алея и изцяло отделена от пешеходния трафик. Към момента това и единственото предвидено велосипедно трасе в града, няма самостоятелни велоалеи по градската пътна мрежа. 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. Липсват и велостоянки и велопаркинги на обществени места с изключение на монтираните през 2018 г. 5 бр. стойки за велосипеди, дарени на ПМГ „Боян Петканчин“.

На практика велосипедното движение е с пренебрежим дял в ежедневните пътувания. Установено е, че в града велосипедите се използват с много нисък процент от около 1%. Най-високия процент при колоездачите е при най-възрастните (над 65 години) – 4% и по 1% за възрастовите групи 26-35 години и 46-55 години, а в две от най-силно физически активните възрастови групи процентът е равен на нула (до 25 години и 36-45 години). Важно е да се отбележи, че общо почти 45% от всички анкетирани изключват карането на велосипед при придвижванията си в града: 7% са посочили, че не биха ползвали велосипед при никакви условия, а 37% споделят, че не могат по-обективни причини. Останалите анкетирани посочват следните основни причини, поради които не използват велосипеди: липсата на инфраструктура (47%), липсата на сигурни места за паркиране (39%) и лошата пътна безопасност (25%), както и неподходящ релеф (21%). Ключовите проблеми да идентифицирани в следващата графика:



Велосипедното движение е с пренебрежим дял в ежедневните пътувания от около 1%.



Липсва велосипедна инфраструктура в града, с изключение на една велоалея в парк „Кенана“ с рекреационна функция.

ФИГУРА 10. Ключови проблеми – Велосипедно движение



Източник: Анкетно проучване

Диагоналните разстояния в града, като изключим по-отдалечения квартал Болярово, по права линия са приблизително по 5 – 6 км, идеално за използване на велосипеди. Релефът на града обаче е хълмист, както е потвърдено и от участниците в анкетата. Може да се направи заключението, че градът притежава потенциал по отношение на велосипедното движение с благоприятния климат и сравнително малките разстояния, а наличието на по-хълмисти зони е съществен фактор, който следва да се вземе предвид при избора на подходящи трасета, които да отговарят на нормативните изисквания при проектиране на велосипедни алеи.

За предизвикателствата на хълмистия терен вече са създадени подходящи алтернативни решения, които могат да намерят приложимост и в Хасково в по-дългосрочна перспектива. Велосипедите с електрическо захранване стават все по-популярни в Европа през последното десетилетие. В много европейски страни електрическите велосипеди представляват една от най-бързо развиващите се транспортни индустрии, като продажбите

в Германия са над на 20% от всички продадени велосипеди, докато повече от половината велосипеди за възрастни, продадени в Холандия през 2018 г., са електрически⁷.

Следва да се отбележи, че в гр. Хасково се наблюдава интензивно използване на иновативни превозни средства – индивидуални електрически превозни средства, за които няма обособени места за придвижване. Предвид размера на града, този вид транспорт е подходящ през летните сезони и при масово използване ще ограничи задръстванията, предизвикани от автомобилния транспорт, могат да способстват за намаление на замърсяването на околната среда и пестят местата за паркиране. Тези участници в движението обаче са доста уязвими и е необходимо транспортната инфраструктура в града да отговори и на техните нужди.

Преди това обаче пред града стои по-належащ проблем, а именно промяна на нагласата спрямо велосипедното придвижване и приемането му като пълноправна алтернатива на моторизирания транспорт.

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 имиджова кампания, която да насърчи и популяризира ползите от активните начини на придвижване.

⁷СЗО, “Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice”, 2022

Обществен транспорт

Услугите за обществен пътнически транспорт се предоставят от един вътрешен⁸ и два частни транспортни оператори. Община Хасково определя линиите, маршрутите и разписанията за редовен пътнически превоз в градската и крайградската територия. Общественият градски транспорт се осъществява с автобуси и тролейбуси, като в града се изпълняват ежедневно 2 тролейбусни и 6 автобусни линии.

ТРОЛЕЙБУСЕН ТРАНСПОРТ

Тролейбусният транспорт се обслужва от фирма „Тролейбусен транспорт Хасково“ ЕООД. Линиите на тролейбусен транспорт са 108 и 308, с маршрути:



Тролейбусният транспорт се обслужва от 2 линии с обща дължина 22 км с 35 броя спирки.



Въздушно-контактната мрежа е морално и физически остаряла и има нужда от реконструкция.

- линия **308** ЗММ – Автогара – Орфей – ЗММ
- линия **108** Орфей – Автогара – Орфей

Съществуващата тролейбусна мрежа е с обща дължина 22 километра с 35 броя тролейбусни спирки и се обслужва от 5 тролейбусни коли. Средната възраст на тролейбусите е 16 години. Тролейбусите са рециклирани, втора употреба, закупени през 2021 г. (модел "Шкода 24 Тр", произведени през 2008 г.) със средства от общинския бюджет. Два от тях са хибридни, работещи с електричество и с дизел. Въвеждането на тези тролейбуси в експлоатация е крачка напред в подобряването на услугата – те са нископодови и разполагат с платформа за инвалидни и детски колички. Преди това тролейбусните линии са обслужвани от превозни средства, произведени 1988 г., които са в лошо състояние, често аварират,

⁸ „Вътрешен оператор“ по смисъла на Регламент (ЕО) №1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета е юридически обособено образувание, над което компетентният местен орган, или при наличие на група от обществени органи — поне един компетентен местен орган упражнява контрол сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения.

а все по-трудно се намират части за тях. Два от старите тролейбуси изпълняват функциите на резервен подвижен състав в случай на авария.

Въздушно-контактната мрежа (ВКМ) е строена през 80-те години. Контактната мрежа и двете токоизправителни станции (ТИС) са в относително добро състояние. Те не са много амортизирани и поради това, че към момента ТИС-2 не се ползва, а цялата мрежа се захранва от ТИС-1 поради малкия брой тролейбуси, които се движат. За да продължи да функционира тролейбусната мрежа без аварии обаче, е необходимо ако не в настоящия програмен период, то поне през следващия да бъде реализиран основен ремонт на всички съоръжения по мрежата. Подземната кабелна мрежа от двата ТИС-а е обаче амортизирана. Тя не е с голяма дължина поради изключително оптималното разположение на станциите. Приблизителната дължина в момента от ТИС 1 е около 1500 метра (три извода) и 1200 метра от ТИС-2 (два извода).

АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ

Автобусният транспорт изпълнява 6 линии и се обслужва от 3 превозвача: вътрешният оператор „Тролейбусен транспорт Хасково“ ЕООД с 2 линии и два частни превозвача: „Златно руно“ ООД с 3 линии и „Тракия бус“ с 1 линия:

- **линия 1** ЗММ – кв. „Болярово“
- **линия 2** ЗММ – Кенана
- **линия 3** ЗММ – Стадиона
- **линия 4** Гараж - Тих труд
- **линия 5** ЗММ – ж.к. Куба
- **линия 7** ЗММ – парк Македонски

Към средата на 2023 г. договорите с частните превозвачи изтичат и поетапно всички линии от утвърдената транспортна схема на общината се възлагат на вътрешния превозвач. Поради липса на достатъчно подвижен състав към момента линия 7 не се изпълнява.

Общата маршрутна мрежа на линиите, обслужвани с автобуси е 87,6 км и се обслужва от 14 автобуса – 5 нови електрически автобуса и 9 дизелови. Новите електробуси са въведени в експлоатация през 2021 г., закупени са по



Автобусният транспорт се обслужва от 6 линии с обща дължина 87,6 км.



5 от общо 19 превозни средства са нови електробуси (2021 г.), а останалите са дизелови автобуси със средна възраст 15 г.

проект „Подобряване на качеството на атмосферния въздух в гр. Хасково, чрез доставка и експлоатация на електрически автобуси за нуждите на обществения транспорт“ по процедура BG16M1OP002-5.004 Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух, Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г.

Средната възраст на останалите автобуси е над 15 години. Като цяло, с изключение на новите електробуси, автобусният парк е силно амортизиран и има нужда от обновяване и въвеждане на нови екологични и икономични транспортни средства.

ТРАНСПОРТНА СХЕМА

Както е посочено и в транспортното проучване, проведено през 2019 г. за община Хасково⁹ броят на линиите от транспортната схема е достатъчен за обслужване на населението на града. Броят на населението за обособяване на една редовна линия на обществения транспорт е между 5000 и 6000 души, като в случая на град Хасково това прави между 11 и 13 линии на вътрешноградския транспорт, без да се включват крайградските линии, обслужващи населените места в общината. Тази норма е определена на осреднени стойности като плътност на застрояване, развитие на пътната мрежа, гъстота и мобилност на населението. В случая на град Хасково, заради доста по-плътното застрояване в някои жилищни райони, липсата на алтернативни маршрути и високата гъстота на населението може да се определи за достатъчен по-нисък брой на линиите – от 8 до 11.

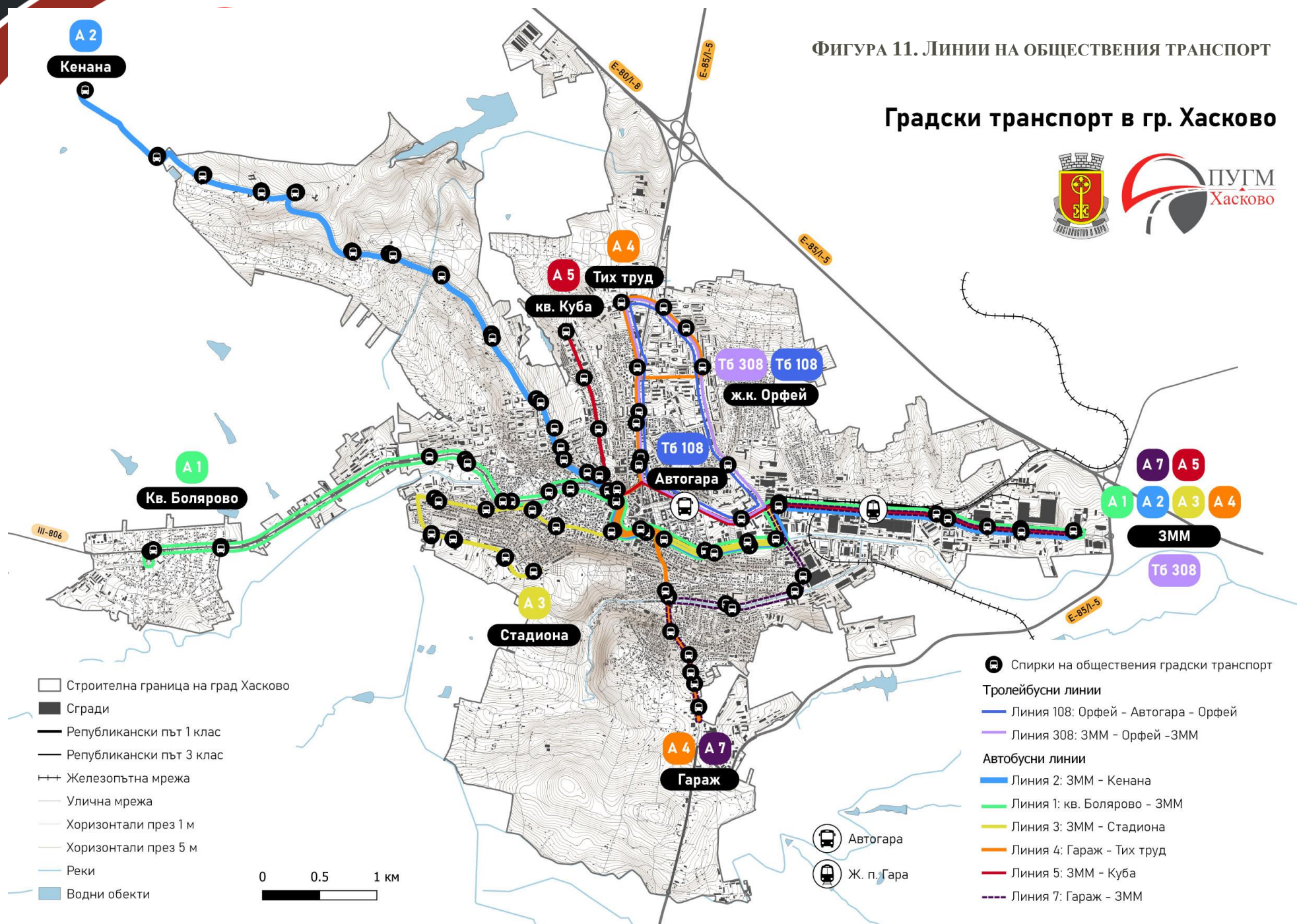
Съобразно гореизложеното, настоящата маршрутна схема на града, която определя 8 линии на градския транспорт, може да се окаже като адекватна, но е необходимо да се обърне внимание на необслужените територии на града, особено в южните територии. Разширяването на града в южна посока в последните години следва да се вземе предвид при изготвянето на следваща транспортна схема, като напълно достатъчно би било удължаване на автобусни линии 4 и 7 (или на една от тях) от парк Македонски на юг до кръговото при изхода на града в посока гр. Кърджали, така че да обслужат цялата южна промишлена зона, без да се налага създаването на изцяло нови линии. Едновременно с това е възможно редуцирането на част от линиите, които обслужват Източната индустриална зона. Част от

⁹ „Геоцвет“ ЕООД, „Изготвяне на транспортно проучване за целите на обосновката на проект „Подобряване на качеството на атмосферния въздух в гр. Хасково, чрез доставка и експлоатация на електрически автобуси за нуждите на обществения транспорт“ по процедура BG16M1OP002-5.004 – „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“ по Приоритетна ос 5 „Подобряване на качеството на атмосферния въздух на Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.“

тях трябва да се пренасочат към жк Орфей, а друга част могат да се скъсят до обръщалото след жп гарата.

ФИГУРА 11. ЛИНИИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

Градски транспорт в гр. Хасково



Другият основен показател, който измерва покритието на населението с градски транспорт са пешеходните изохрони, които измерват достъпността до:

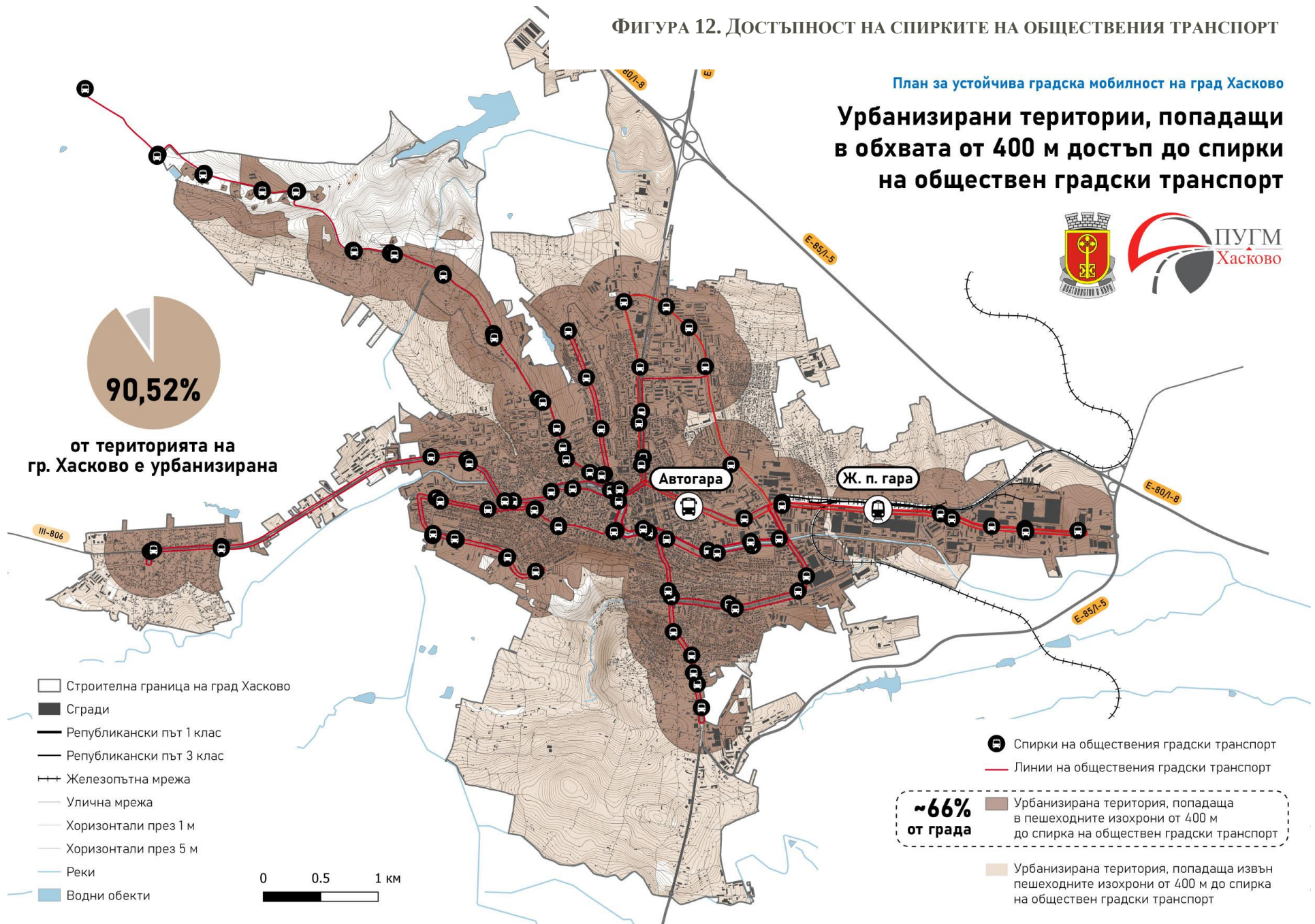
- Спирките на градския транспорт. Изохроните на спирките показват 400-метрови отстояния от тях. Ако цялата територия на града е покрита от изохроните, това означава, че цялото население има спирка на максимум 6-минутно пешеходно придвижване (при средна скорост от 4 км/ч за ходене пеша) от дома си.
- Обекти на обществено обслужване. Това са училища, детски градини, болници, паркове, гробище.

Изохроните, илюстриращи достъпността на спирките и на обектите за обществено обслужване са представени на картите по-долу. От тях е видно, че в южната промишлена зона съществуват участъци, непокрити с градски транспорт. Общо около 66% от урбанизираната територия на града попада в пешеходните изохрони от 400 метра до спирка на обществен градски транспорт. Обектите за обществено обслужване, от своя страна, са добре покрити с градски транспорт.

ФИГУРА 12. ДОСТЪПНОСТ НА СПИРКИТЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

План за устойчива градска мобилност на град Хасково

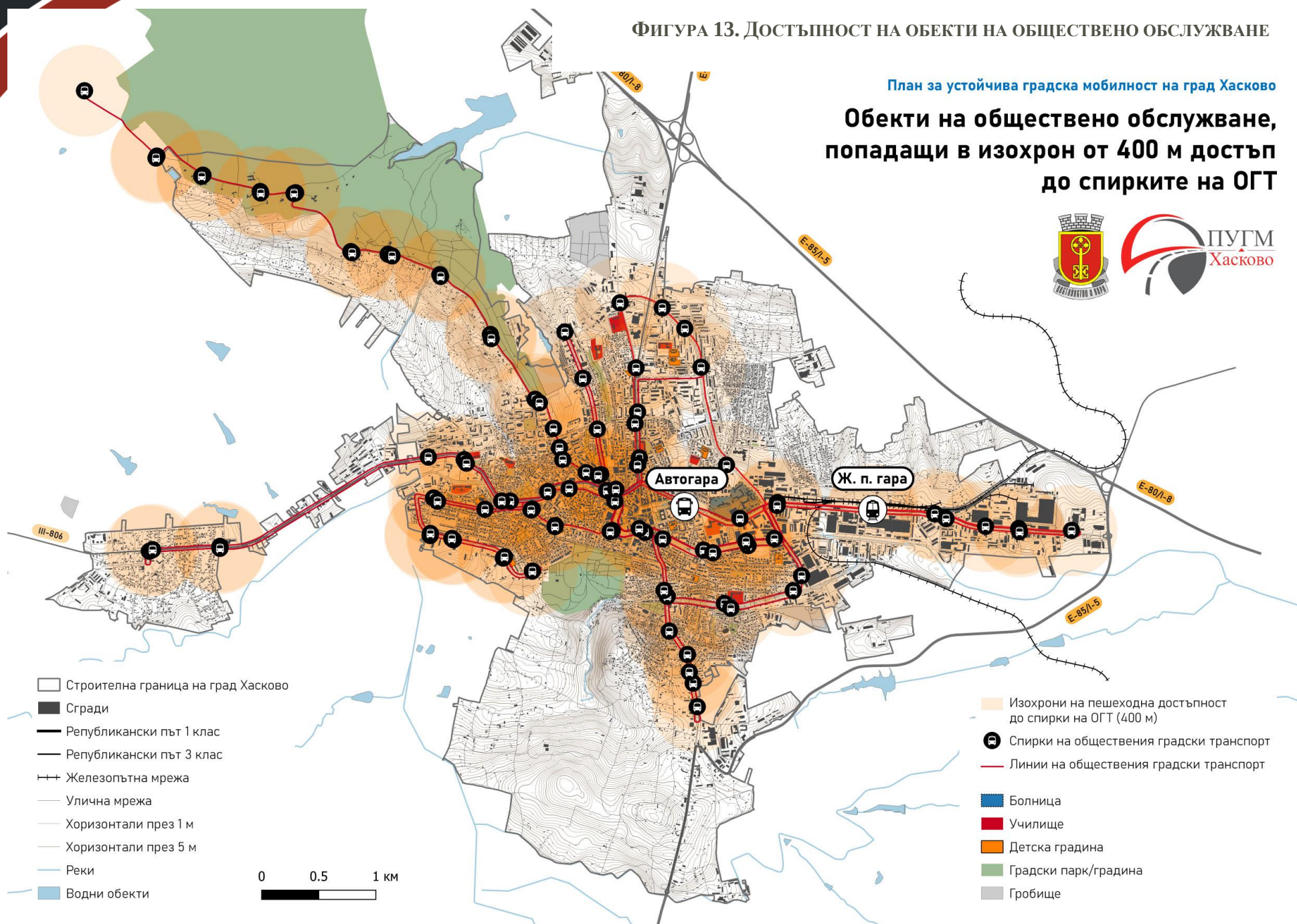
Урбанизирани територии, попадащи
в обхвата от 400 м достъп до спирки
на обществен градски транспорт



ФИГУРА 13. ДОСТЪПНОСТ НА ОБЕКТИ НА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЛУЖВАНЕ

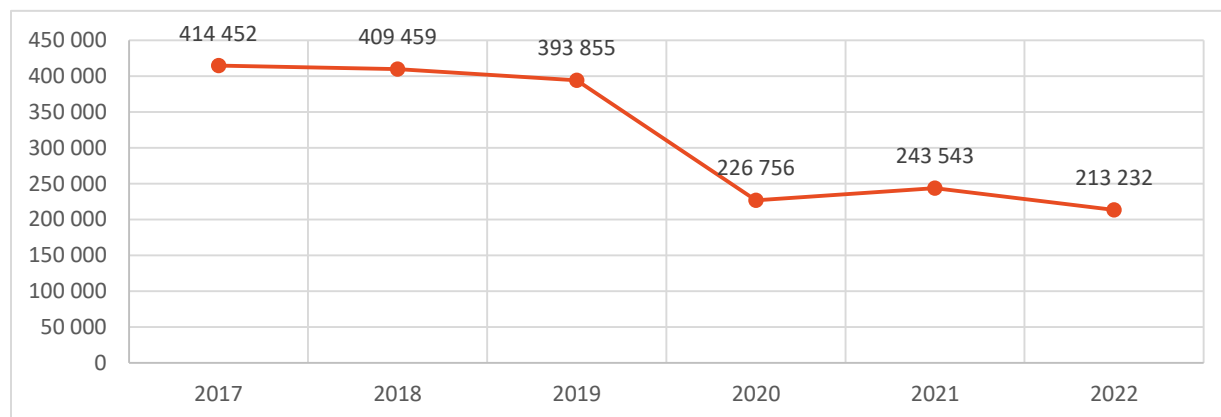
План за устойчива градска мобилност на град Хасково

**Обекти на обществено обслужване,
попадащи в изохрон от 400 м достъп
до спирките на ОГТ**



Броят на пътниците в градския транспорт непрекъснато намалява, като по данни на превозвачите за последните 5 години годишният брой превозени пътници е намалял почти наполовина: от 414 хил. до 213 хил. души.

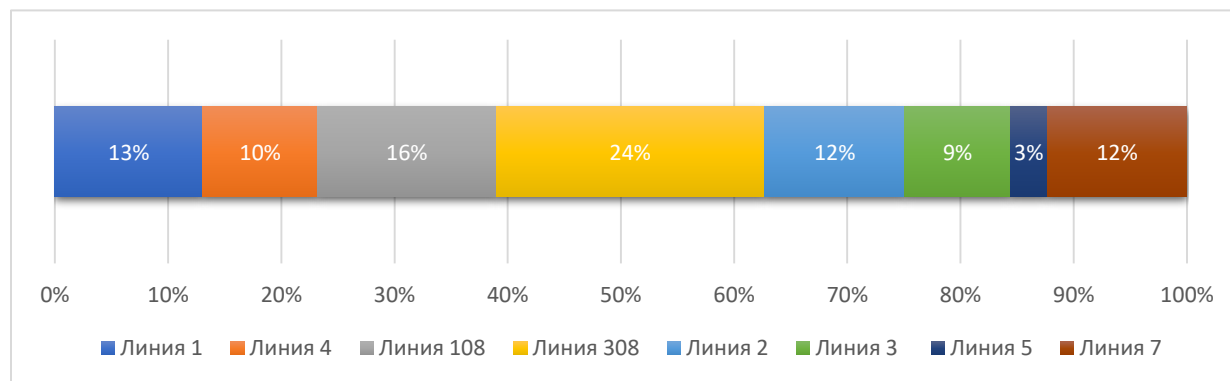
ФИГУРА 14. БРОЙ НА ПЪТНИЦИТЕ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ, 2017 Г. - 2022 Г.



Източник: Данни на превозвачите в гр. Хасково

Най-много пътници превозват двете тролейбусни линии 108 и 308, общо около 39% от пътниците. Останалите автобусни линии превозват всяка средно между 9% и 13% от пътниците. Най-малко натоварена е Линия 5, чийто маршрут обслужва ж.к. Куба.

ФИГУРА 15. ДЯЛ НА ПРЕВОЗЕНИТЕ ПЪТНИЦИ ПО ЛИНИИ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ, 2022 Г.



Източник: Данни на превозвачите в гр. Хасково

Общественото възприемане на системата за обществен транспорт в града като цяло е негативно. Проучването на мобилността разкри, че 19% не биха използвали обществен транспорт при никакви обстоятелства, дори и при наличие на подобрения и нововъведения в услугата. Лошият имидж на градския транспорт се обуславя от редица фактори, сред които се открояват липсата на информация и разписания, ниската честота и надеждност на услугата, остарял подвижен състав, който не предлага приемливо ниво на комфорт на пътуването за голяма част от жителите на града.

ФИГУРА 16. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ



Улична мрежа и автомобилно движение

През последните 50 години личните 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

54% от пътуващите използват автомобил за ежедневните си придвижвания, правейки го най-масовият вид транспорт в град Хасково.

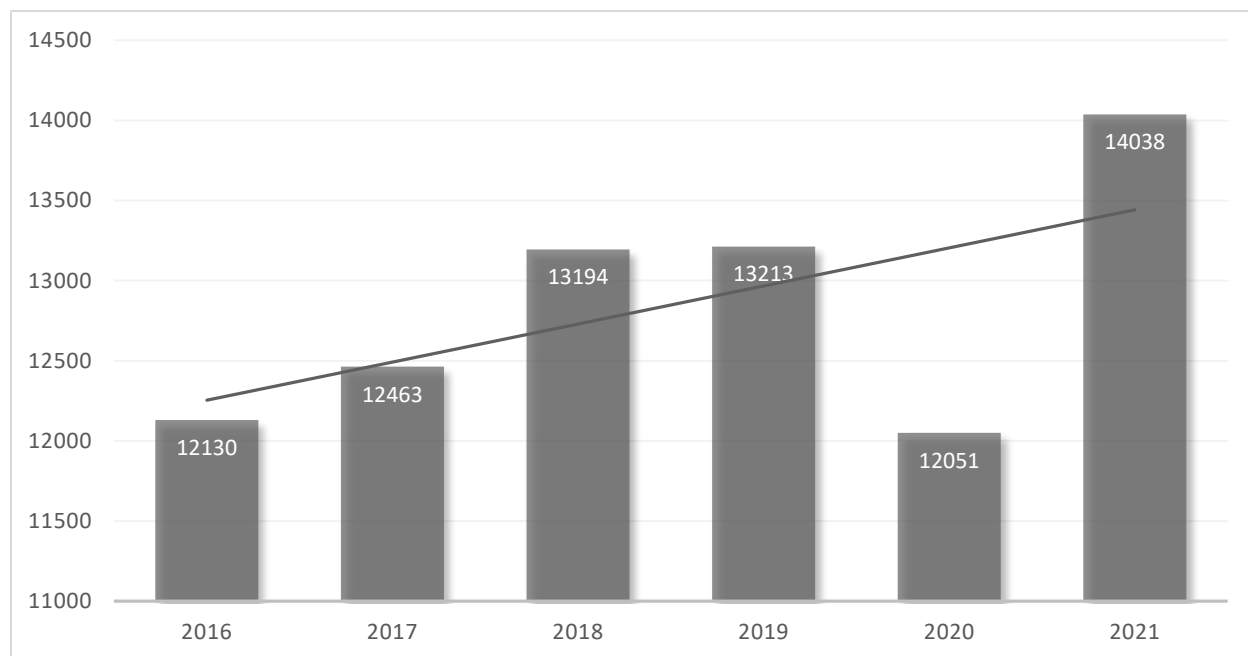
безопасност и околната среда (замърсяване на въздуха и шум) и влоши качеството на градската среда и социалното включване. Тъй като населението продължава да се концентрира в градовете, отрицателните въздействия, свързани с транспортирането на хора и стоки, ще

продължават да се изострят. Демографското развитие в Община Хасково следва световните и национални тенденции на увеличаване на дела на градското население, което към 2021 г. надвишава 80% от цялото население на общината.

Степента на моторизация на населението е показател, който дава информация за тенденцията в насищане с леки автомобили. Данните за регистрираните пътни превозни средства на територията на област Хасково са предоставени от Сектор "Пътна полиция" при ОДМВР Хасково и са показани в следващата фигура.

За съжаление, поради спецификата на данните, не може да се изчисли степента на моторизация на градско ниво, тъй като данните са на ниво област 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 Хасково се повишава.

ФИГУРА 17. РЕГИСТРИРАНИ МПС НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЛАСТ ХАСКОВО (2016-2021 г.)



Източник: Сектор "Пътна полиция" при ОДМВР Хасково

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 Хасково, улиците на града се класифицират в две категории: първостепенна и второстепенна улична мрежа, като първостепенната улична мрежа обхваща бул. „Съединение“; бул. „България“; бул. „В. Левски“; бул. „Илинден“; бул. „Раковски“; бул. „Ст. Стамболов“; бул. „Освобождение“; ул. „Дунав“; ул. „Ст. планина“; ул. „Банска“ и ул. „Ком“. Останалите улици на града спадат към второстепенната улична мрежа.

В периода 2014-2020 г. община Хасково е постигнала съществено подобряване качествата на градската среда. Това е осъществено чрез реализацията на редица проекти, включени в Интегрирания план за градско възстановяване и развитие на гр. Хасково, 2014-2020 г. Резултатите от реализацията на тези проекти са: реконструкция и реновиране на улици в кв. „Орфей“, кв. „Бадема“ и кв. „Република“. Въпреки подобренията, част от второстепенните улици в кварталите се нуждаят от рехабилитация, след подмяна на амортизираната водопроводна мрежа.

Пътната инфраструктура на град Хасково не е обновявана от близо 40 години. Едновременно с увеличаващия се вътрешноградски трафик, през последните години значително нараства транзитния трафик, включително тежкотоварен, особено след отварянето на ГКПП „Маказа“ през 2013 г. Той има изключително негативно влияние върху жизнената среда поради увеличеното замърсяване на атмосферния въздух, нивото на шума и опасността от пътнотранспортни произшествия. За облекчаването на тези проблеми е необходимо извеждане на автомобилите от града чрез обходни пътища.

През 1988 г. е изградена югоизточната дъга на града, свързваща направление „София – Свиленград“ с посоката „Кърджали – Маказа“. Началото на отсечката е при пътен възел „Узунджово“ на път I-5 и I-8, а краят е при съществуващото трикълно кръстовище на път I-5, попадащо в границите на град Хасково. Към днешна дата транспортно-експлоатационните характеристики на отсечката не отговарят на увеличения автомобилен трафик. Значителна част от прилежащите на пътя територии са вече застроени, при което автомобилният трафик в посока „Кърджали – (София – Свиленград)“ преминава през населеното място.



Пътната инфраструктура на град Хасково не е обновявана от близо 40 години

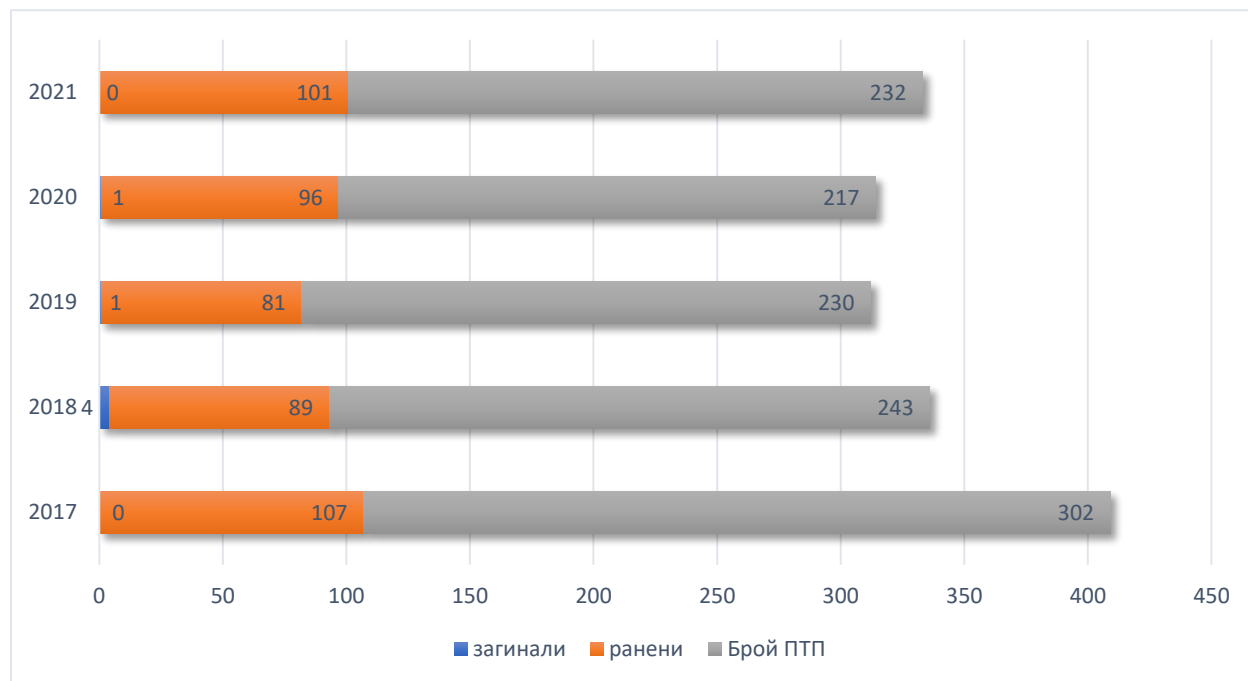


Част от транзитния трафик преминава през центъра на града поради липса на обходни пътища.

В посока Минерални бани и обратно, практически целият трафик в трите направления – Кърджали, Свиленград и Димитровград, преминава през центъра на град Хасково. Участъкът от републикански път III-806 съвпада с трасето на бул. „Раковски“, бул. „Съединение“, бул. „България“, ул. „Руен“, бул. „Никола Радев“ и ул. „Хасковска“ в кв. Болярово. В тази връзка е необходимо да се намери ново решение, с което тежкотоварния и транзитния трафик да бъде изведен извън рамките на града и прилежащите му урбанизирани територии.

Предоставените данни за пътнотранспортни произшествия (ПТП) на територията на града са в унисон с констатираните по-горе тенденции относно моторизацията на населението. Въпреки че в абсолютна стойност броят на инцидентите намалява, делът на произшествията с ранени и загинали граждани се увеличава през последните години.

ФИГУРА 18. ПТП, РАНЕНИ И ЗАГИНАЛИ (БРОЙ), 2017-2021 Г.



Източник: Сектор "Пътна полиция" при ОДМВР Хасково

Основната причина за настъпилите пътнотранспортни произшествия е неспазване правилата за движение – отнемане на предимство и неправилни маневри. Произшествията възникват основно на кръстовищата в гарда. Другите причини (като несъобразена скорост, възникнали неизправности на превозните средства, употреба на алкохол и/или наркотични вещества и техните аналози, нередности по уличната мрежа и др.) за настъпване на пътнотранспортните произшествия са незначителен дял.

По данни на Сектор "Пътна полиция" при ОДМВР Хасково в пиковите часове (от 07:30 часа – до 09:30 часа; от 11:30 часа до 13:30 часа и от 16:00 часа до 18:30 часа) възникват задръствания в работни дни, като са идентифицирани следните 11 възлови кръстовища:

- кръстовището между бул. „Г. С. Раковски“ и ул. „Дунав“;
- кръстовището между бул. „Васил Левски“ и ул. „Дунав“;
- кръстовището между бул. „Васил Левски“ и бул. „Съединение“;
- кръстовището между бул. „Съединение“ и бул. „Г. С. Раковски“;
- кръстовището между бул. „Васил Левски“ и бул. „България“;

- кръстовището между бул. „Освобождение“ и бул. „България“;
- кръстовището между бул. „Освобождение“ и ул. „Драгоман“;
- кръстовището между бул. „Съединение“ и бул. „Стефан Стамболов“;
- кръстовището между бул. „България“ и ул. „Стара Планина“;
- кръстовището между ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ и ул. „Стара Планина“;
- кръстовището между ул. „Дунав“ и ул. „Стара Планина“;

Обобщение на идентифицираните ключови проблеми е представено на следващата графика.

ФИГУРА 19. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ



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

В центъра на града е въведена зона за платено паркиране, която разполага с 1133 броя паркоместа, от които 104 безплатни места за лица с увреждания. Зоната за платено паркиране работи в делнични дни от 8:30 до 17:30 часа и в събота от 9:00 до 14:00 часа. В синята зона е въведено преференциално безплатно паркиране за електромобили и за хора с увреждания. На паркингите в Зона за платено паркиране, гр. Хасково, са налични **3 метода за таксуване**:

- Чрез талони за кратковременно паркиране – закупуват се от паркоавтомати, разположени на 12 ключови места
- Чрез SMS, съдържащ държавния регистрационен номер на автомобила
- Чрез Мобилно приложение, дава възможност за избиране на период за паркиране между 30 минути и 8 часа

Безплатното паркиране за лица с увреждания и електромобили може да се използва само след предварително заявление и издаване на карта от община Хасково. Безплатна карта за лица с увреждания се издава само на хора с постоянен/настоящ адрес на територията на Община Хасково. За електромобилите е допустимо да паркират с карти или стикери, издадени от компетентни органи на други общини. Преференциалното паркиране на ППС се извършва в присъствието на лицето – притежател на картата и е до 2 часа.

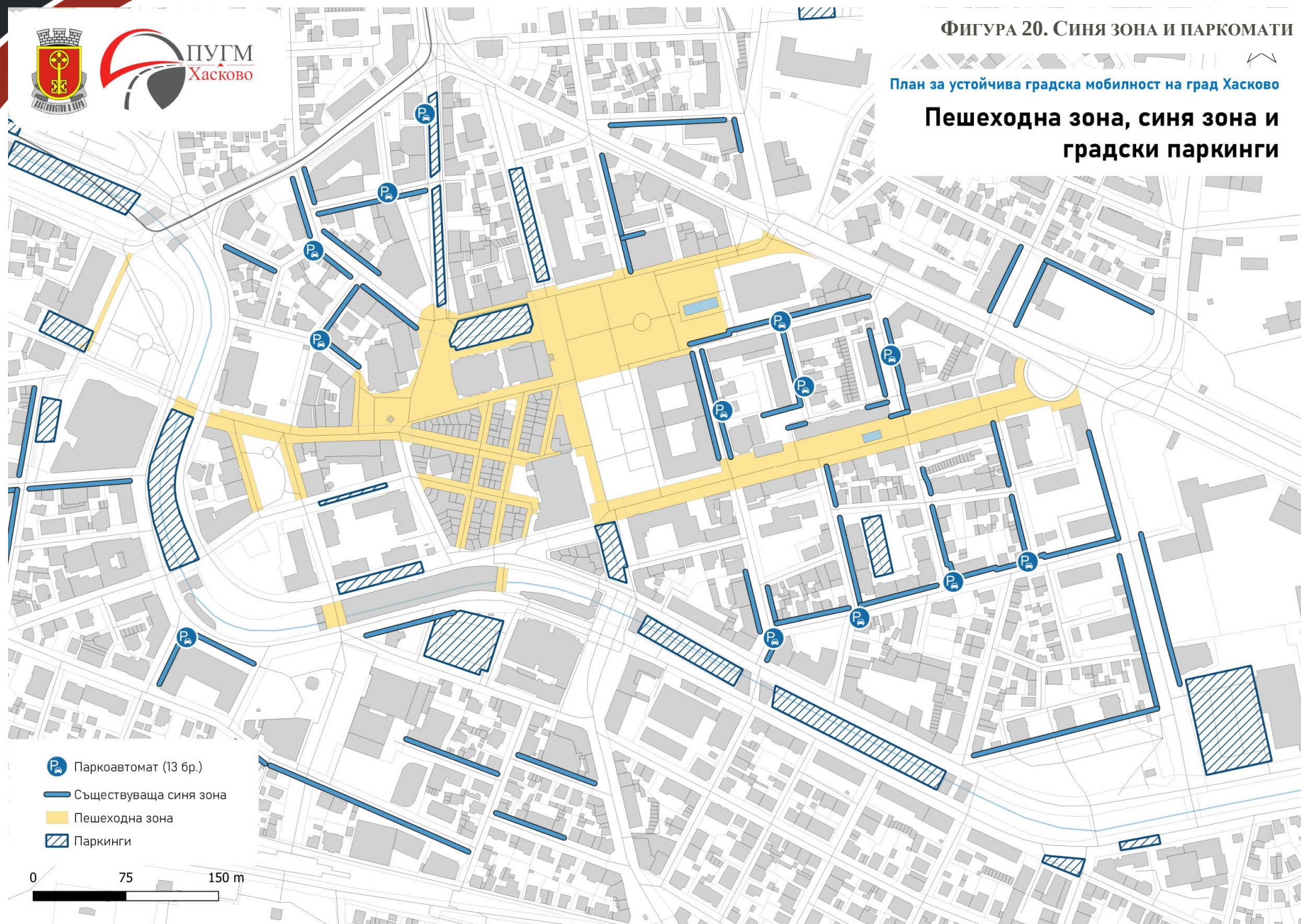
Освен обособената синя зона по уличните платна, около централната градска част съществуват и паркинги за платено паркиране. Два от тях са общински: паркинг до комплекс „21 век“ и хотел „Аида“, общо с капацитет 145 места. Останалите паркинги са частни. Разположението на обособените места за паркиране са представени на следващата карта.



ФИГУРА 20. Синя зона и паркомати

План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Пешеходна зона, синя зона и градски паркинги



Според резултатите от проведеното анкетно проучване сред жителите на града почти изключение е синята зона или друго платено паркиране да се ползва всеки ден – едва 10% от анкетираните избират този отговор. Най-често подобни услуги се използват един-два пъти седмично, а една четвърт изобщо не използват платено паркиране.

78% от всички, които са участвали в изследването, посочват като основен проблем за паркирането в града липсата на достатъчно места. Затова е често срещан проблем улични платна и тротоарни площи да бъдат задръстени с паркирани автомобили, което затруднява всички участници в движението. Това налага да се **освободят платната за движение на булевардите от обособени паркинги и местостоянки на таксите, да се забрани паркирането навсякъде с пътни знаци и да се осъществява контрол.**

Обобщение на ключовите проблеми са представени в следващата графика.

ФИГУРА 21. КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ – ПАРКИРАНЕ

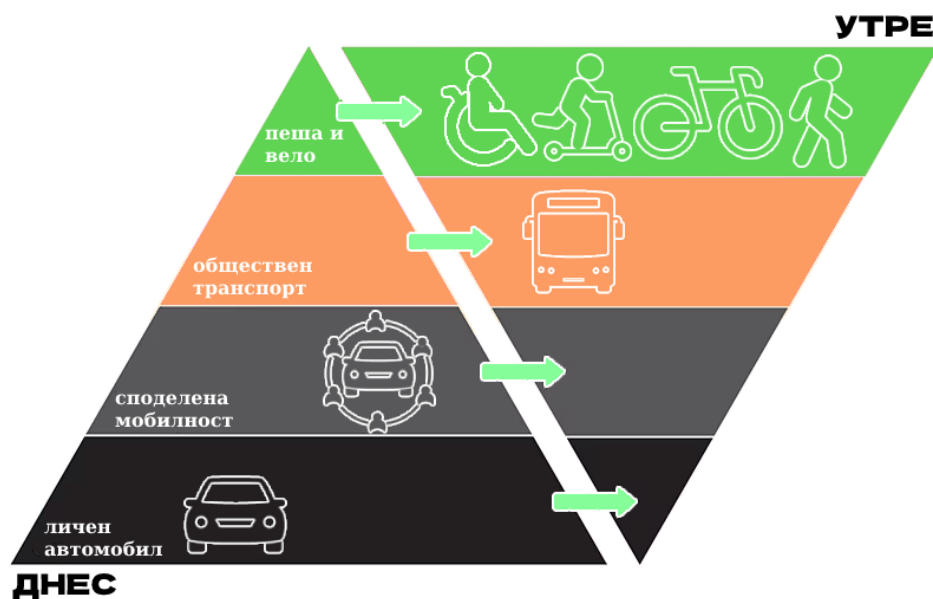


Визия и концепция за развитие на градската мобилност

Транспортното планиране е свързано в голяма степен с разпределяне на ограниченото градско пространство и финансови ресурси между различните видове транспорт, което облагодетелства едни участници в движението за сметка на други. Историческото приоритизиране на частния моторизиран транспорт доведе до маргинализация на ходенето пеша, колоезденето и обществения транспорт, което много градове се борят да преодолеят и до днес. Усилията за пренасочване на приоритетите в градската мобилност в полза на активните и споделените видове транспорт все още често срещат твърда съпротива.

Тук е мястото на политиката за градско планиране, чиято основна задача е да зададе насоки за **създаване на интегрирана и устойчива система за градска мобилност, която да осигури безопасно придвижване в чиста и здравословна околна среда**. Реализирането на плана за устойчива градска мобилност на град Хасково има за цел да допринесе до обръщане на пирамидата на градската мобилност по примера на съвременните европейски градове.

ФИГУРА 22. ОБЪРНАТА ПИРАМИДА НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ



Целта на пирамидата е да предложи подход към градското планиране, който дава подходящ **приоритет на активното пътуване** и има за цел да намали задръстванията и замърсяването в града, ориентиран към автомобилите. В пирамидата ходенето пеша и колоезденето са приоритетни пред другите видове транспорт поради широкообхватните ползи за здравето, икономиката, околната среда и разходите.

Това, разбира се, не означава, че останалите видове транспорт нямат място в съвременния град. В последните десетилетия обаче пешеходната и велосипедна инфраструктура са систематично пренебрегвани в градското планиране, останали са на заден план и не предоставят необходимата степен на достъпност, безопасност и удобство за хората, които предпочитат тези активни форми на транспорт за всички или някои от своите пътувания. Необходимо е да се напомни, че по отношение на мобилността, градският жител е първо пешеходец и след това е и мултимодален пътник, който следва да има избор между различни възможности според целите на своите пътувания. Това е възможно само тогава, когато се изгради една интегрирана транспортна система с разнообразни видове транспорт, които се свързват и допълват взаимно. В такава балансирана система има място за всякакъв вид транспорт.

Визия на ПУГМ

интегрирана, балансирана и устойчива система за градска мобилност, която да осигури безопасно придвижване в чиста и здравословна околна среда за жителите на град Хасково

За целта са предложени мерки за намаляване дела на автомобилното движение в града, подобряване на безопасността на движение и подобряване на условията за активна мобилност – пешеходна и велосипедна, което да увеличи техния дял в модалния сплит на гр. Хасково.

Активни форми на придвижване

Проучване, проведено в 11 европейски държави¹⁰, което сравнява навиците за придвижване преди COVID-19 с тези по време на и след пандемията, показва, че **хората предпочитат индивидуални форми на транспорт**. Общественият транспорт е най-засегнат. Макар и разбираема, това е тревожна тенденция, тъй като за Европа преходът към по-устойчиви форми на транспорт е важна част от зеления преход. Същевременно тези резултати предоставят благоприятни обстоятелства за увеличаване на пътуванията пеша или с велосипед. Затова и местните власти се съветват да анализират възможностите за подобряване на велосипедната и пешеходна инфраструктура в градовете, като по този начин превърнат една иначе негативна тенденция в двигателна сила за устойчива мобилност.

Поради тези причини хората, предпочитащи индивидуалните форми на транспорт, трябва също да получат възможност за избор между различни алтернативи на личния автомобил, които в същото време дават свободата на придвижване с индивидуално превозно средство. Такива биха могли да бъдат велосипедите и все по-широко навлизащите тротинетки. Международната практика, а и някои български градове, вече въведоха различни схеми за отдаване под наем на такива превозни средства, но преди това е необходимо да се създадат предпоставки за тяхното успешно въвеждане и използване, а именно да се изгради подходяща, достъпна и безопасна инфраструктура.

Обществен транспорт

Редица международни наблюдения и изследвания на транспортното търсене показват, че времето за пътуване е един от решаващите фактори при избора на вид транспорт¹¹: колкото по-дълго е времето за пътуване с обществен транспорт в сравнение с автомобила, толкова по-нисък е делът на обществения транспорт при равни други условия. Делът на пътуванията с градски транспорт е още по-нисък сред пътуващите с достъп до безплатен паркинг на работното място¹². Това показва, че за да може услугата по обществен транспорт да се

¹⁰ BEUC, “Mobility habits following COVID-19”

¹¹ (Mokhtarian & Chen, 2004; Liao et al., 2020)

¹² (Christiansen et al., 2017)

конкурира добре с автомобила за пазарен дял, тя трябва да се характеризира с конкурентно време за пътуване.

Времето за пътуване с кола обикновено е по-малко от това с обществен транспорт в повечето градове докато се запълни капацитета на градската транспортна инфраструктура. При непрекъснато повишаване на броя на автомобилите обаче, неминуемо се достига ситуация, когато пропускливостта на уличната мрежа се оказва недостатъчна за нарастващия трафик. Това от своя страна води до увеличаване на задръстванията и повишаване на нуждата от места за паркиране. За регулиране на трафика в тези случаи се въвеждат ограничителни мерки, като платено паркиране, лимит на времето за паркиране, ограничаване на движението в централната градска част и други. Подобни мерки удължават действителното време за пътуване от врата до врата, тъй като към него следва да се добавят времето в задръствания и търсенето на място за паркиране.

Превръщането на обществения транспорт в конкурентно средство за придвижване и реална алтернатива на личния автомобил за ежедневните градски пътувания изисква въвеждането на интегриран пакет от мерки, които не само водят до **съществено повишаване на качеството на услугата по обществен транспорт, но и едновременно с това въвеждат ограничения за движението на лични автомобили. Освен това, необходимо е да се реабилитира имиджът на градския транспорт, като се признаят и **множеството ползи, които носи за обществото**:**

Чист въздух

Благодарение на обществения транспорт качеството на въздуха може да се подобри, тъй като той произвежда много по-малко количества замърсители на въздуха на пътник-километър, отколкото индивидуалната моторизирана мобилност. Тъй като автобусите стават с все по-ниски до нулеви емисии, това допълнително ще подобри качеството на въздуха в европейските градове.

Климатична устойчивост

Общественият транспорт е най-щадящият климата начин за пътуване освен ходенето и колоезденето, тъй като използва по-малко енергия и отделя по-малко CO₂ на пътник-километър в сравнение с частните превозни средства.

БЕЗОПАСНОСТ

Общественият транспорт е най-сигурният начин за пътуване. Европа все още регистрира 120 000 тежко ранени хора поради пътнотранспортни произшествия и повече от 20 000 смъртни случая на пътя всяка година, около 47% от които се случват в автомобили и таксите, 17% за мотоциклети и мотопеди и 8% за велосипеди, в сравнение с около 0% за автобуси.

Цена и достъпност

Общественият транспорт предлага равни възможности за всички граждани, независимо от тяхното социално положение. Той осигурява достъп до най-важните функции на града и струва 1/16 от това, което хората плащат за притежаване на личен автомобил.

ФИГУРА 23. ПОЛЗИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



Източник: UITP, Mobility for (Y)EU - benefits for all

ЗДРАВΟΣЛОВЕН, АКТИВЕН НАЧИН НА ЖИВОТ

Общественият транспорт насърчава активния начин на живот, тъй като повечето пътувания включват ходене пеша или колоездене до, от и в рамките на спирките на обществения транспорт.

КАЧЕСТВО НА ГРАДСКАТА СРЕДА

Системите за обществен транспорт са много по-ефективни от индивидуалната моторизирана мобилност по отношение на използването на общественото пространство. Обичайната заетост на личните автомобили е 1,3 души на автомобил. Един стандартен пълен автобус може да замени повече от 40 коли, а ценното публично пространство може да се използва за подобряване на средата на живот.

НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА

Пътният трафик остава най-големият източник на шумово замърсяване в Европа, което може да доведе до нарушения на съня, хипертония и преждевременна смърт. Ако повече хора използват обществения транспорт, обемът на трафика ще намалее, както и излагането на гражданите на шум.

СВЪРЗВА ХОРАТА

Във времена на нарастващо неравенство и социално разделение е все по-важно да се укрепи социалната тъкан в цяла Европа и общественият транспорт може да допринесе за това. Общественият транспорт е място за среща. Това е място, където хора с различен произход могат да се срещат и да общуват помежду си чрез усмивка, жест за помощ или дискусия. На големи събития като концерти или футболни мачове е част от забавлението да пътувате заедно с други фенове.

Автомобилно движение и паркиране

Концепцията за устойчива градска мобилност изисква ограничаване на автомобилното движение в ядрото на града. Транзитният трафик трябва да се насочва приоритетно по обходните пътища. С приближаване към центъра ограниченията за автомобилното движение трябва да се увеличават. В централната градска част движението на автомобили трябва да се затруднява, като в определени изцяло пешеходни зони да бъде напълно забранено. Това се постига, чрез изграждане на предвидените в ОУП обходни пътища на града и премахване на възможностите за транзитното преминаване през центъра.

Ограничаването на автомобилното движение е обвързано и с концепцията на града по отношение на паркирането. Паркирането в градска среда не е право, то заема обществено пространство, което е ограничено, особено в централната градска част, концентрираща голяма част от ежедневните транспортни потоци. Затова всеки, който иска да го използва за собствения си автомобил, следва да заплаща за тази услуга. Цената за паркиране е един от елементите в общия разход при използване на личния автомобил и може да регулира неговото използване: ако паркирането е евтино, то стимулира използването на личните автомобили, и обратно, ако цената е висока, то използването на автомобила става относително по-скъпо, спрямо устойчивите алтернативи като градски транспорт, велосипед и др. Концепцията относно паркирането се изразява в прилагане на следните мерки:

- Разширяване обхвата на зоните за платено улично паркиране
- Управление на цените за паркиране в зоните в зависимост от запълняемостта им. Достигане на запълняемост над 85% се приема за индикатор за необходимостта от увеличаване на цената за паркиране.
- Ограничаване на броя на местата „Служебен абонамент“ в зоните и повишаване на цените им.
- Осигуряване на строг и ефективен контрол и спазване на правилата за паркиране на територията на целия град.

Обобщение на целите и мерките за тяхното постигане, заложи в ПУГМ са представени по-долу.

ФИГУРА 24. Цели на ПУГМ



Мерки и проекти

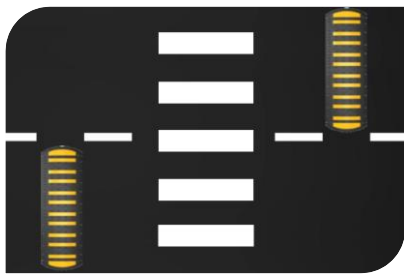
Пешеходно движение

Предвиденият пакет от мерки е за преодоляване на инфраструктурни проблеми, с цел 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“.

Таблица 1. Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“

ПД.1. Нови пешеходни пътеки – маркировка, сигнализиране с пътни знаци и осветяване	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 21 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори ✓ 7 бр. Маркировка на пешеходни пътеки ✓ 22 бр. пътни знаци ✓ 3 бр. стълбове за улично осветление и 4 бр. осветители
Проектът предвижда маркиране на 7 бр. пешеходна пътеки, монтиране на 22 бр. пътни знаци, 3 бр. стълбове за улично осветление, 4 бр. осветители на следните локации: - Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „Илинден“ при ул. „Одеса“, сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нов стълб за улично осветление - Маркиране на пешеходна пътека по бул. „България“ (южно платно) при ул. „Кавала“ и сигнализиране с пътни знаци Д17 - Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „България“ (южно платно) при ул. „Ангел Кънчев“ и ул. „19-ти Февруари“, сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нов стълб за улично осветление - Маркиране на пешеходна пътека по ул. „Цар Страшимир“ при стълби при ул. „Поройна“, монтиране на осветител на съществуващ стълб и сигнализиране с пътни знаци Д17 - Маркиране на пешеходна пътека по моста на бул. „България“, при УНСС, сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нов стълб за улично осветление.	

ПД.2.	Привеждане в съответствие на пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности <u>по главни улици и булеварди</u> в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания		
		Проектни параметри	
		Индикативна стойност:	267 500 лв.
		Период на реализация:	2023-2030
		Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори			
	✓ 47 бр. маркировка на пешеходни пътеки ✓ 3 бр. изкуствени неравности ✓ 123 бр. пътни знаци ✓ 28 бр. стълбове за улично осветление и 51 бр. осветители ✓ изместване на 8 бр. стълбове за улично осветление		
Идентифицирани са следните пешеходни пътеки и изкуствени неравности, които да бъдат приведени в съответствие с нормативните изисквания:			
Обект	Индикатор	Стойност	
ПД.2.1	Изкуствени неравности и пешеходни пътеки по ул. „Стефан Стамболов“ - Премаркиране на пешеходната пътека при бул. „България“ с осигуряване на осветеност чрез монтиране на нов осветител на съществуващ стълб за улично осветление, изграждане на изцяло ново улично осветление за осветяване на съществуваща изкуствена неравност и повдигната пешеходна пътека, сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17, съгласно нормативните изисквания.	Маркиране на 1 бр. пешеходна пътека, монтиране на 12 бр. пътни знаци, 2 бр. стълбове за улично осветление, 3 бр. осветители	15 500 лв.
ПД.2.2	Изкуствени неравности и пешеходни пътеки по ул. „Стара планина“ - Изграждане на улично осветление за осветявана на същ. изкуствените неравности и пешеходна пътеки при кръстовището с ул. „Св. св. Кирил и Методий“, както и изместване на стълб за улично осветление при пешеходната пътека при парк „Кенана“. Премахване на съществуваща и изграждане на нови изкуствени неравности между ул. „Брегалница“ и ул. „Цар Страшимир“ и при бензиностанцията в съответствие с нормативната	2 бр. изкуствена неравност, 18 бр. пътни знаци, 3 бр. стълба за улично осветление, 3 бр. осветители, изместване на 1 бр. същ. стълб за улично осветление	36 500 лв.

	уредба. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17, съгласно нормативните изисквания.		
ПД.2.3	Пешеходни пътеки по бул. „Освобождение“ - Премаркиране на пешеходни пътеки при ул. „Гюмюрджина“ и преди бул. „България“. Изместване на стълб за улично осветление при стълби за ул. „Лом“ и изграждане на изцяло ново улично осветление за осветяване на съществуваща пешеходна пътека при ул. „Драгоман“. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17, съгласно нормативните изисквания.	Маркиране 2 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 16 бр. пътни знаци, 1 бр. нов стълб за улично осветление, 1 бр. осветител и изместване на 1 бр. същ. стълб за улично осветление	15 000 лв.
ПД.2.4	пешеходни пътеки по бул. „Съединение“ - Премаркиране на пешеходни пътеки по ул. „Велико Търново“, изместване на стълб за улично осветление за осветяване на пешеходната пътека по бул. „Съединение“ на кръстовището, монтиране на втори осветител, насочен и осветяващ пешеходната пътека по ул. „Велико Търново“. Изграждане на изцяло ново улично осветление за осветяване на съществуващи изкуствени неравности при жп гара, както и осветяване на съществуваща пешеходна пътека при КАТ, чрез монтиране на нова осветител на съществуващ стълб. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17	Маркиране 1 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 11 бр. пътни знаци, 2 бр. нов стълб за улично осветление, 1 бр. осветител и изместване на 1 бр. същ. стълб за улично осветление	17 500 лв.
ПД.2.5	пешеходни пътеки по бул. „Г. С. Раковски“ – Премаркиране на пешеходни пътеки по кръговите кръстовища с ул. „Ком“ и бул. „Васил Левски“ и при ул. „Тунджа“. Изграждане на изцяло ново улично осветление за осветяване на пешеходна пътека на кръговото кръстовище с ул. „Ком“ и при ул. „Тунджа“. Осветяване на пешеходна пътека на кръговото кръстовище с бул. „Васил Левски“, чрез монтиране на нови осветители на съществуващи стълбове. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания	Маркиране 16 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 22 бр. пътни знаци, 3 бр. нов стълб за улично осветление, 12 бр. осветители	38 000 лв.
ПД.2.6	пешеходни пътеки по бул. „Васил Левски“ – Премаркиране на пешеходни пътеки по кръговото	Маркиране 5 бр. пешеходни	12 000 лв.

	кръстовище с ул. „Ком“ и бл. 1А. Осветяване на пешеходна пътека на кръговото кръстовище с ул. „Ком“, чрез монтиране на нови осветители на съществуващи стълбове. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания.	пътеки, монтиране на 8 бр. пътни знаци, 4 бр. осветители	
ПД.2.7	<i>пешеходни пътеки по бул. „Илинден“</i> – Премаркиране на пешеходните пътеки при СУ „Св. Паисий Хилендарски“, ул. „Парижка комуна“ и ул. „Нов живот“. Осветяване на пешеходните пътеки и на изкуствените неравности при СУ „Св. Паисий Хилендарски“, чрез 3 нови стълба и изместване на съществуващ стълб за улично осветление. Изграждане на един нов и изместване на съществуващ стълб за осветяване на пешеходната пътека при ул. „Парижка комуна“ и изграждане на два нови стълба за пешеходната пътека при ул. „Нов живот“. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания.	Маркиране 6 бр. пешеходни пътеки, монтиране на 4 бр. пътни знаци, 6 бр. нови стълба за улично осветление, изместване на 2 бр. същ. стълба и 8 бр. осветители за улично осветление	39 000 лв.
ПД.2.8	<i>пешеходни пътеки по бул. „България“</i> - Премахване на съществуващата и изграждане на нова изкуствена неравност и ново улично осветление за осветяването ѝ при ул. „Беласица“. Монтиране на ново улично осветление за осветяване на пешеходната пътека при ул. „Батак“. Премаркиране на пешеходната пътека пред УНСС. Два нови стълба за улично осветление за осветяване на пешеходната пътека и изкуствената неравност при ул. „Доган Хисар“. Нов стълб за улично осветление за осветяване на пешеходната пътека при ул. „Стефан Караджа“ и нов осветител при ТСБ. Премаркиране на пешеходните пътеки при кръстовището с бул. „Освобождение“. Премаркиране на пешеходната пътека при ул. „Бургас“. Премаркиране на пешеходната пътека при пл. „Градска болница“ и осветяването ѝ чрез изместване на улично осветление. Премаркиране на пешеходната пътека при ул. „Васил Друмев“ и поставяне на нов осветител. Премаркиране на пешеходната пътека при ул. „Драгоман“. Премаркиране на пешеходните пътеки при ул. „Преслав“ и осветяването им, чрез изместване на	Маркиране 16 бр. пешеходни пътеки, 1 бр. изкуствена неравност, монтиране на 32 бр. пътни знаци, 11 бр. нови стълба за улично осветление, изместване на 3 бр. същ. стълба и 19 бр. осветители за улично осветление	94 000 лв.

съществуващ и поставяне на нов стълб за улично осветление. Монтиране на допълнителен осветител при пешеходната пътека при пазара за цветя. Премаркиране и осветяване на пешеходната пътека при ул. „Св. св. Кирил и Методий“. Нов стълб за улично осветление за осветяване на пешеходната пътека преди ул. „Петър Берковски“ и два нови осветителя за осветяване на пешеходните пътеки при ул. „Атанас Узунов“. Премаркиране на пешеходните пътеки при ул. „Граф Игнатиев“ и монтиране на допълнителен осветител. Нов стълб за осветяване на съществуващ изкуствена неравност преди ул. „Граф Игнатиев“. Изместване на съществуващ стълб за улично осветление при пешеходната пътека при „Градски парк“ и нов стълб за улично осветление за осветяване пешеходната пътека по южното платно. Сигнализиране на пешеходните пътеки с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания

ПД.3.

Привеждане на пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности в близост до учебни заведения в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност: 72 000 лв.
Период на реализация: 2023-2030
Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 3 бр. маркирани пешеходни пътеки
- ✓ 5 бр. изкуствени неравности (премахване и изграждане)
- ✓ 7 бр. нови стълбове за улично осветление, изместване на 2 бр. стълбове и 12 бр. нови осветители
- ✓ 29 бр. пътни знаци

Привеждане в съответствие на пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности в близост до следните учебни заведения в гр. Хасково:

- ОУ „Св. св. Кирил и Методий“ - Премахване на съществуващата и изграждане на нова изкуствена неравност
- ОУ „Св. Климент Охридски“ - Нов осветител на съществуващ стълб за улично осветление за осветяване на съществуващата повдигната пешеходната пътека и нов стълб за улично осветление за осветяване на съществуваща изкуствена неравност по ул. „Братя Миладинови“. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания
- СУ „Васил Левски“ – Изместване на съществуващ стълб за улично осветление по ул. „Св. св. Кирил и Методий“ за осветяване на съществуваща повдигната пешеходна пътека. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17.
- ПГДС „Цар Иван Асен II“ – премаркиране на съществуваща повдигната пешеходна пътека и изместване на стълб за улично осветление за осветяване и сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания
- ПГЛП „Райна Княгиня“ - Премахване на съществуващата и изграждане на нова изкуствена неравност
- ПУИ „Д-р Петър Берон“ – Два нови стълба с по две рамена и два осветителя за осветяване на съществуващи пешеходни пътеки на кръстовището на ул. „22-ри Септември“ и ул. „Лестър“. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17

- ФСГ „Атанас Буров“- премаркиране на съществуваща пешеходна пътека, премахване на съществуващата и изграждане на нова изкуствена неравност. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17
- ДГ №3 „Незабравка“ – Два нови стълба за улично осветление за осветяване на съществуваща пешеходна пътека и изкуствена неравност. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания
- ДГ №16 „Славейче“ – премаркиране на съществуваща повдигната пешеходна пътека и нов стълб за улично осветление. Сигнализиране на пешеходната пътека с пътни знаци Д17 съгласно нормативните изисквания
- ДГ №17 – Сграда 2 – Премахване на съществуващите и изграждане на нови изкуствени неравности. Едната нова изкуствена неравност да се измести под съществуващ стълб за улично осветление, а за другата да се предвиди нов стълб.

ПД.4.

Привеждане на съществуващи изкуствени неравности за ограничаване на скоростта на характерни места в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност:	39 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 6 бр. изкуствени неравности (премахване и изграждане)
- ✓ 2 бр. нови стълбове за улично осветление и 2 бр. нови осветители

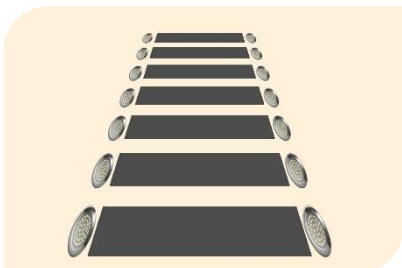
Привеждане в съответствие на съществуващи изкуствени неравности за ограничаване на скоростта на характерни места в гр. Хасково в съответствие с Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях.

- Премахване на съществуващи и изграждане на нови изкуствени неравности по ул. „Болярово“. Изграждане на нов стълб за улично осветление
- Премахване на съществуваща и изграждане на нова изкуствена неравност по ул. „Петър Берковски“
- Премахване на съществуващи и изграждане на нови изкуствени неравности на кръстовището при ул. „Белоградчик“ и ул. „Пещера“

- Премахване на съществуваща и изграждане на нова изкуствена неравност по ул. „Кюстенджа“. Изграждане на нов стълб за улично осветление.

ПД.5. Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност:	68 400 лв. Етап 1: 24 000 лв. Етап 2: 24 000 лв. Етап 3: 20 400 лв.
Период на реализация:	2023-2040
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

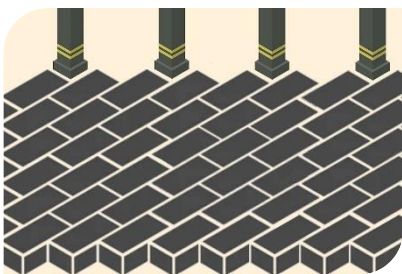
Индикатори

- ✓ 57 бр. интелигентни пешеходни пътеки

Проектът предвижда инсталирането на самостоятелно осветяване (т.нар. „интелигентни“ пешеходни пътеки) на 57 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.

ПД.6 Реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност:	2 436 500 лв. Етап 1: 1 209 500 лв. Етап 2: 1 055 000 лв. Етап 3: 172 000 лв.
Период на реализация:	2023-2040
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори

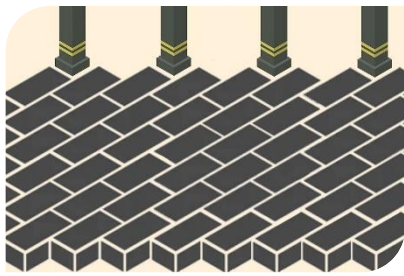
- ✓ 4900 м тротоари с монтирани антипаркинг елементи
- ✓ 18 015 кв. м реконструирани тротоарни площи

Проектът предвижда повишаване качеството на пешеходно придвижване и осигуряване на безопасни пешеходни маршрути чрез реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите.

В рамките на проектирането следва да се преразгледат местоположенията на контейнерите за смет, като се обособят джобове за тях в рамките на съществуващите тротоари. На този етап те се поставят в зоните за видимост на кръстовищата и създават сериозни предпоставка за ПТП.

Локация	Площ/ дължина	Стойност	Период
ПД.6.1. Монтиране на антипаркинг елементи по тротоари: - по ул. „Дуган Хисар“ в участъка от бул. „България“ до ул. „Драгоман“; - по ул. „Драгоман“ от бул. „Васил Левски“ до ул. „Парижка комуна“; - по ул. „Бузлуджа“; - Монтиране на антипаркинг елементи по ул. „Беласица“ от ул. „Вихър“ до ул. „Драгоман“; - по ул. „Оборище“ от ул. „Кавала“ до ул. „Вардар“; - по ул. „Ангел Войвода“ от ул. „Родопи“ до ул. „Добруджа“; - елементи по ул. „Найчо Цанов“; - по ул. „Бяло море“ от ул. „Добруджа“ до ул. „Червена стена“.	дължина 4900 м	217 000	2023-2030
ПД.6.2. Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ПГТ „Александър Паскалев“ - по бул. „България“ от ул. „19-ти февруари“ до ул. „Крали Марко“ – южен тротоар и ул. „Каменна“ от ул. „Охрид“ до ул. „Крали Марко“	1950 м ²	240 000	2023-2030
ПД.6.3. Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ЦДГ „Усмивка“ - по ул. „13-ти март“ от бул. „Стефан Стамболов“ до ул. „Юрий Венелин“, ул. „Юрий Венелин“ и ул. „Хан Омуртаг“ от ул. „Пирот“ до ул. „Мургаш“	1990 м ²	244 500	2023-2030
ПД.6.4. Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ДГ 1 Сграда „Пинокио“ - по ул. „Белоградчик“ от бул.	1900 м ²	235 000	2023-2030

	„Освобождение“ до ул. „Пещера“, ул. „Пещера“ от ул. „Белоградчик“ до ул. „Лом“			
ПД.6.5.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ДГ 18 „8-ми март“ и ОУ „Св. св. Кирил и Методий“ - по ул. „Петър Берковски“ от бул. „България“ до ул. „Ген. Гурко“, ул. „Ген. Гурко“ от ул. „Петър Берковски“ до ул. „Екзарх Йосиф“ и ул. „Г. Бенковски“ от ул. „Екзарх Йосиф“ до ул. „Оборище“	2220 м ²	273 000	2023-2030
ПД.6.6.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ДГ 17 „Иглика“ - по цялата дължина на ул. „Шейново“, ул. „Генерал Скобелев“ (от ул. „19-ти февруари“ до ул. „Плиска“ само североизточен тротоар), ул. „Плиска“ - от бул. „България“ до ул. „Шейново“ (от ул. „Генерал Скобелев“ до ул. „Шейново“ само североизточен тротоар), ул. „19-ти Септември“ - от бул. „България“ до ул. „Генерал Скобелев“ и ул. „Каменна“ - от ул. „19-ти Септември“ до ул. „Охрид“ – северен тротоар	1825 м ²	225 000	2030-2035
ПД.6.7.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ФСГ „Атанас Буров“ - по ул. „Иглика“ от ул. „Лайка“ до ул. „Бадема“ и ул. „Бадема“ от ОТ 2245 до ОТ 5	2050 м ²	251 000	2030-2035
ПД.6.8.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до СУ „Васил Левски“ и ОДЗ „Зорница“ - по ул. „Кирил и Методий“ от ул. „Стара планина“ до ул. „Дунав“ и ул. „Средна гора“ от ул. „Кирил и Методий“ до ул. „Георги Кирков“	3350 м ²	415 000	2030-2035
ПД.6.9.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до ОУ „Любен Каравелов“ - по ул. „Г. Бенковски“ от ул. „Оборище“ до ул. „Стара планина“	1330 м ²	164 000	2030-2035
ПД.6.10	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи до НУ „Г. С. Раковски“ - по ул. „Картечар“ от ул. „Единство“ до ул. „Ястреб“	1400 м ²	172 000	2035-2040

ПД.7		Повишаване качеството на пешеходен достъп - основен ремонт на тротоарни площи по булеварди		
Описание на проекта		Проектни параметри		
		Индикативна стойност:	12 304 000 лв.	
			Етап 2: 5 194 000 лв.	
			Етап 3: 7 110 000 лв.	
		Период на реализация:	2023-2040	
		Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ	
		Индикатори		
		✓ 107 900 кв. м реконструирани тротоарни площи		

Проектът предвижда повишаване качеството на пешеходно придвижване и осигуряване на безопасни пешеходни маршрути чрез реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите на градските булеварди.

В рамките на проектирането следва да се преразгледат местоположенията на контейнерите за смет, като се обособят джобове за тях в рамките на съществуващите тротоари. На този етап те се поставят в зоните за видимост на кръстовищата и създават сериозни предпоставка за ПТП.

Локация		Площ/ дължина	Стойност	Период
ПД.7.1.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „Освобождение“	11 700 м ²	1 335 000	2030-2035
ПД.7.2.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „Васил Левски“	15 850 м ²	1 807 000	2030-2035
ПД.7.3.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „Илинден“	18 000 м ²	2 052 000	2030-2035
ПД.7.4.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „България“	33 500 м ²	3 820 000	2035-2040
ПД.7.5.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „Съединение“	15 350 м ²	1 750 000	2035-2040
ПД.7.6.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по бул. „Г.С. Раковски“	13 500 м ²	1 540 000	2035-2040

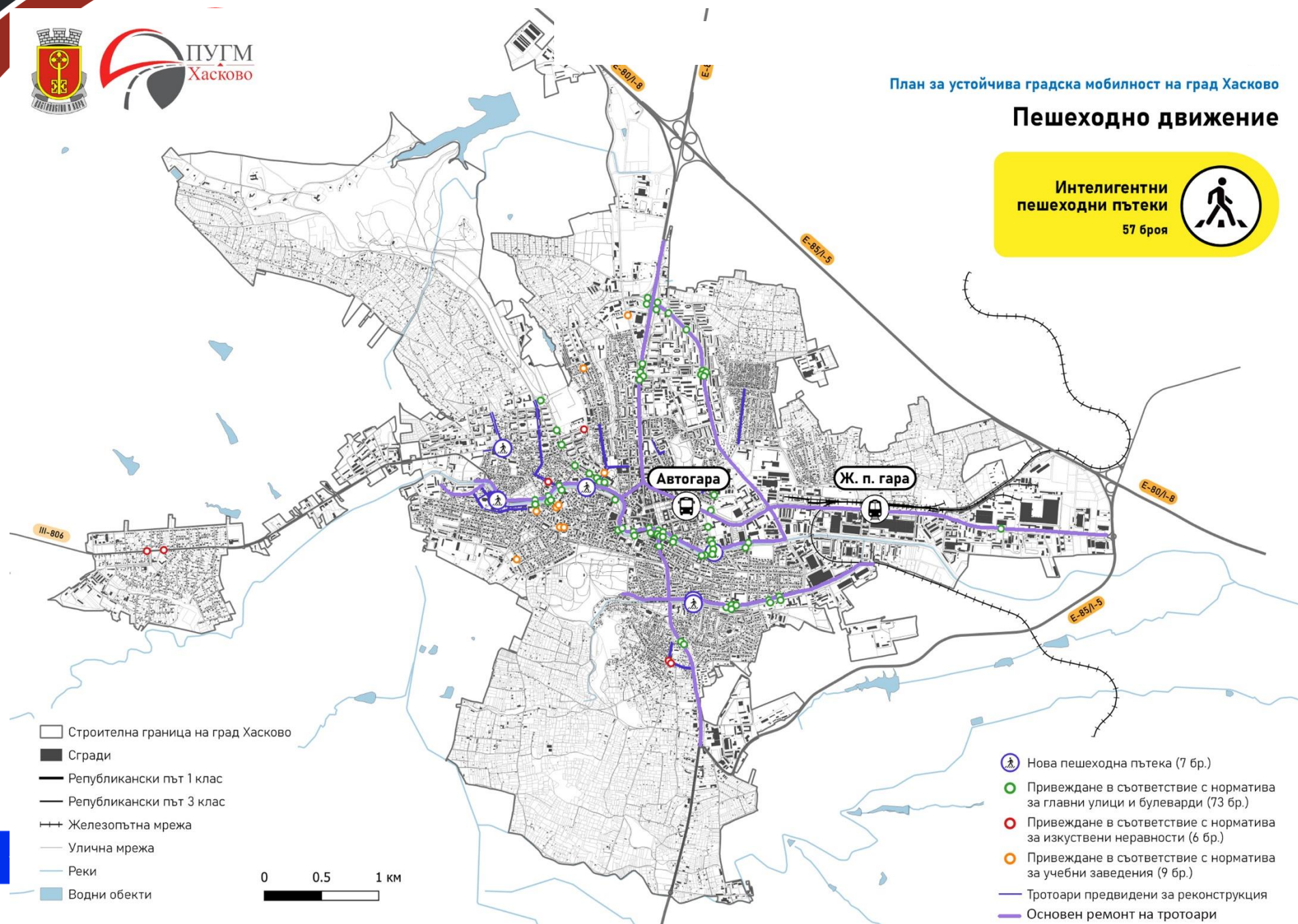
Предложените проекти по направление „Пешеходно движение“, заложиени за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Хасково са представени на следващата карта.



План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Пешеходно движение

Интелигентни
пешеходни пътеки
57 броя



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.

ТАБЛИЦА 2. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ“

В.1.		Изграждане на велосипедни трасета		
Описание на проекта		Проектни параметри		
		Обща стойност:	1 242 000 лв.	
			Етап 1: 394 000 лв.	
			Етап 2: 539 000 лв.	
			Етап 3: 309 000 лв.	
		Период на реализация:	2023-2040	
		Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ	
		Индикатори		
		✓ 6 105 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
В.1.1.	Проектиране и изграждане на двупосочна велосипедна алея по бул. „Стара планина“ в зелени площи	700 м	200 000	2023-2030
В.1.2.	Проектиране и изграждане на велосипедно трасе успоредно на пешеходната алея в парка при ГПЧЕ "Проф. д-р Асен Златаров"	680 м	194 000	2023-2030
В.1.3.	Проектиране и изграждане на двупосочна велосипедна алея от ул. „Дунав“ до ул. „Мъглиж“ по неизградена улица в ж.к. „Дружба - 1“, минаваща през ОТ 2405, 2402, 2412, 3268, 2399, 3267, 3266, 3265	290 м	100 000	2035-2040
В.1.4.	Велосипедно трасе в ж.к. „Орфей“ - фрезование, преасфалтиране и сегрегиране на двупосочна велосипедна алея, разделена от останалия трафик чрез гумен бордюор със стълбче (монтиран от	615 м	182 000	2030-2035

	страната на автомобилното движение през 1 м) в ж.к. „Орфей“ в локално платно на ул. „Васил Левски“			
В.1.5.	Проектиране и изграждане на две еднопосочни велосипедни алеи по протежението на ул. „Ком“ комбинирани с пешеходното движение (уширяване и преасфалтиране на съществуващата тротоарна настилка)	950 м	203 000	2030-2035
В.1.6.	Две еднопосочни велосипедни алеи по протежението на бул. „Г.С. Раковски“ от ул. „Дунав“ до ул. „Ком“ - проектиране и изграждане на комбинирани алеи за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение и без указано място за движение при стеснения по протежението на бул. „Г.С. Раковски“ от ул. „Дунав“ до ул. „Ком“, чрез разваляне на съществуваща тротоарна настилка и асфалтиране на предвидената площ за провеждане на велосипедно движение	680 м	58 000	2030-2035
В.1.7.	Велосипедно трасе по протежението на бул. „Г.С. Раковски“ от ул. „Дунав“ до бул. „Съединение“ - проектиране и изграждане на комбинирани алеи за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение и без указано място за движение при стеснения по протежението на бул. „Г.С. Раковски“ от ул. „Дунав“ до бул. „Съединение“, чрез разваляне на съществуваща тротоарна настилка и асфалтиране на предвидената площ за провеждане на велосипедно движение	1050 м	96 000	2030-2035
В.1.8.	Изграждане на велосипедно трасе по протежението на бул. „Илинден“ от бул. „Освобождение“ до бул. „Васил Левски“ от двете страни на р. Бели кладенец	1140 м	209 000	2035-2040

В.2.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 60 700 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 130 бр. велосипедни паркоместа на обществени паркинги
	✓ 80 бр. велосипедни паркоместа в учебни заведения

Мярката включва два проекта: Монтиране на стойки за обществени велосипедни паркинги за кратковременно паркиране (В3.1.) и Поставяне на стойки за велосипедни паркинги за дълговременно паркиране в учебни заведения (В3.2.)

В3.1. Монтиране на стойки за обществени велосипедни паркинги за кратковременно паркиране

Съоръжения за кратковременно паркиране за 8 бр. велосипеда ще бъдат монтирани на 10 локации:

- бул. „България“ срещу промишления пазар ;
- бул. „България“ срещу зеленчуковия пазар;
- общински паркинг до комплекс „21 век“;
- общински паркинг пред сградата на Общината;
- ул. „Преслав“;
- бул. „Георги С. Раковски“ – непосредствено преди пешеходната зона;
- ул. „Патриарх Евтимий“ – непосредствено преди пешеходната зона;
- ул. „Велико Търново“ - – непосредствено преди пешеходната зона;
- паркинг пред МБАЛ Хасково;
- пред спортна зала „Спартак“.

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.

В3.2. Поставяне на стойки за велосипедни паркинги за дълговременно паркиране в учебни заведения. Предвижда 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 13 учебни заведения:

- СУ „Васил Левски“
- СУ „Св. Паисий Хилендарски“
- СУ „Стефан Караджа“
- ЕГ „Проф. д-р Асен Златаров“
- ПМГ „Акад. Боян Петканчин“
- ПГДС „Цар Иван Асен II“
- ПГССТ „Н. Й. Вапцаров“
- ФСГ „Атанас Буров“
- ПГТ „Александър Паскалев“
- ПГЛП „Райна Княгиня“
- ПУИ „Д-р Петър Берон“
- УНСС – Регионален център за дистанционно обучение
- Тракийски университет – Медицински колеж

Индикативната стойност за осъществяване на мярката е 24 700 лв.

В.3. Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди	
Описание на проекта	
	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 17 500 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 5 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.

Локации за монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди:

- бул. „България“ срещу промишления пазар;
- общински паркинг до комплекс „21 век“;
- ул. „Патриарх Евтимий“;
- спортна зала „Спартак“;
- Лесопарк „Кенана“.

В.4. Кампании за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение и за повишаване безопасността при колоездене	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 85 000 лв. Етап 1: 35 000 лв. Етап 2: 25 000 лв. Етап 3: 25 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2040
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори
	✓ 17 бр. събития за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение

Организиране на ежегодни събития, като „Ден на велосипеда” 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 проблем:

- необходимостта от използване на каски, светлоотразителни жилетки и др.;
- способността на велосипедиста да кара велосипед безопасно;
- видимостта на велосипедиста за другите участници в движението;
- изправността на самия велосипед;
- безопасността на велосипедиста от гледна точка на заобикалящата го среда и др.

Всяка кампания може да е адресирана към конкретна потребителска група:

- деца в дадено училище, служители в предприятие или администрация и др.;
- пешеходци и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение;
- водачи на МПС-та и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение и др.;

Предложените проекти по направление „Велосипедно движение“, заложиени за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Хасково са представени на следващата карта.

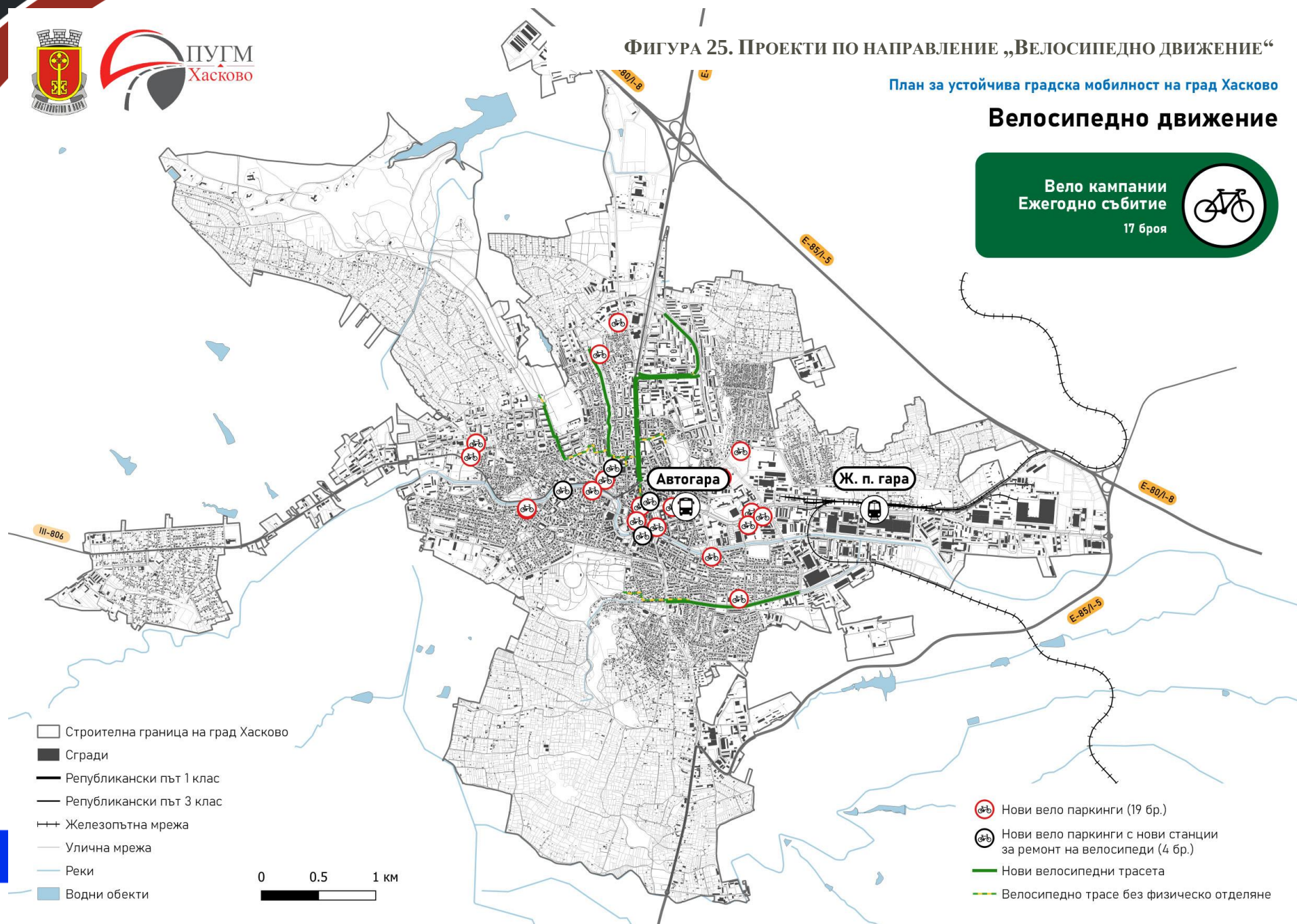


ФИГУРА 25. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ“

План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Велосипедно движение

Вело кампании
Ежегодно събитие
17 броя



Обществен транспорт

Общественят транспорт е гръбнакът на всяка модерна градска транспортна система. Той стимулира развитието на общността, облекчава задръстванията и спомага за по-чиста околна среда. Инвестициите в обществения транспорт стимулират както местната, така и националната икономика.

ТАБЛИЦА 3. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ“

ОТ.1. Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт (градски и междуселищен)	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 12 075 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 14 бр. електробуси ✓ 7 бр. зарядни станции с два изхода за бавно зареждане ✓ 7 бр. зарядни станции за бързо зареждане
Доставката на превозни средства (категории М2 и М3) 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 14 нови електробуса, които да допълнят автобусния парк с нови нулевоемисионни превозни средства. По отношение на електробусите се препоръчва техните технически характеристики да отговарят на вече доставените по ОПОС 2014-2020, за да се постигне съвместимост на наличната инфраструктура и оборудване с новодоставените. Новите електробуси ще бъдат достатъчни за обслужване на всички линии на обществения транспорт. Настоящият пътничкопоток по линиите на обществения транспорт може да се обслужва с 9/10-метрови автобуси. Новите електробуси ще обслужват следните линии:	

Линия	Брой ПС	Пътникопоток 2022 г.
Линия 108	2	33 659
Линия 308	3	50 487
Линия 2	2	26 520
Линия 3	2	19 802
Линия 5	3	7 000
Линия 7	2	26 300
Общо	14	163 768

Новите 14 превозни средства ще обслужват останалите 6 линии на обществения градски транспорт, които към момента се обслужват с подвижен състав на средна възраст над 15 години. Общият пътникопоток по тези линии през изминалата година (2022 г.) е около 77% от всички пътници.

В случай че нуждите на града от обновяване на автобусния парк надвишават финансовите възможности (включително за финансиране с безвъзмездни средства), част от предвидените електробуси и тролейбуси 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.

ОТ.2. Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информизиране на пътниците в реално време (RTPI)

Описание на проекта



Проектни параметри

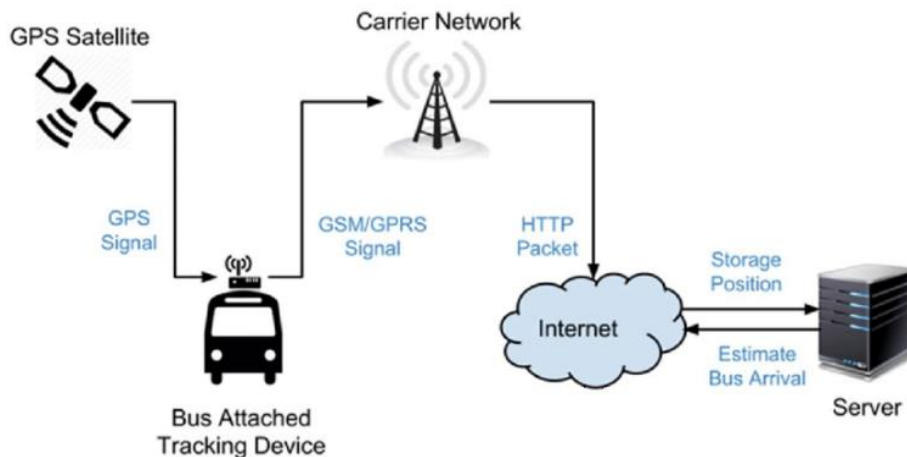
Индикативна стойност:	142 500 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 2 бр. ИТС системи (система за GPS проследяване и система за гласово известяване)
- ✓ 19 бр. бордови компютри за превозните средства на обществения транспорт
- ✓ 36 бр. високоговорители
- ✓ 36 бр. LED табла

Проектът предвижда монтиране на бордови компютри на общо 19 бр. ППС на обществения транспорт в гр. Хасково. 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.

Проектът включва следните дейности:

- Доставка, монтаж и настройка на 19 бр. бордови компютри
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото звуково известяване (36 бр.) – за 19 бр. ППС x 2 бр. високоговорители
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото визуално известяване (36 бр.) – за 19 бр. ППС x 2 бр. LED табла
- Въвеждане на спирките, надписите и текстовете, настройка на софтуера за GPS проследяване

ОТ.3. Реновиране на спирките на обществения транспорт на територията на град Хасково	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 1 046 220 лв.
	Етап 1: 493 500 лв.
	Етап 2: 296 100 лв.
	Етап 3: 256 620 лв.
	Период на реализация: 2023-2040
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 100 (+6) бр. спиркови навеси с пейка, затваряемо табло и фотоволтаични панели, включително проектна документация ✓ 100 (+6) бр. кошчета за отпадъци ✓ 100 (+6) бр. пътни знаци Д24 ✓ 100 (+6) бр. ЕИТ

Обновяването на спирките на обществения транспорт може да се извърши поетапно, предвид обема на финансовия ресурс, който ще е необходим за цялостно модернизиране на всички спирки. На този етап общият брой на спирките е 100 бр.

Предвид това, че има наличие на малки зони в града, попадащи извън изохроните за достъпност на спирките, в рамките на проекта за изготвяне на Генерален план за организация на движението на град Хасково, е предложено да се оцени необходимостта от удължаване на линии на градския транспорт в южната промишлена зона на града. В случай на реализиране на такова удължаване, което възлиза на около общо допълнителни 1,5 км във всяка посока на линията, то общият брой на спирките би могъл да достигне 100 (+6) бр. или общо 106 спирки.

Реновирането на спирките на обществения транспорт включва следните дейности:

- Доставка и монтаж на нови спиркови навеси за всички 100 (+6) броя спирки. Навесите следва да разполагат със затваряемо място с табло за поставяне на разписание, описание на маршрута, карта и други графики с информация. Съоръжението следва да се оборудва със ел. инсталация, захранена от фотоволтаични панели, която да осигури осветлението на спирката през тъмните часове от денонощието. Под навеса следва да се осигури пейка за поне четири души. Изпълнителят следва да изработи и проектна документация по части Архитектура, Конструкции, Електроинсталации. Дейностите включват демонтиране и отстраняване на наличните стари и амортизирани спиркови навеси.
- Доставка и монтаж на кошчета за отпадъци за всички 100 (+6) броя спирки

- Поставяне на пътни знаци Д24 на всички 100 (+6) броя спирки на обществения градски транспорт в съответствие с разпоредбите на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци
- Доставка и монтаж на електронни информационни табла (ЕИТ) за всички 100 (+6) броя спирки.

Това са информационни LED табла, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство. Тези табла са пряко свързани със системите по проект ОТ.2. *Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI).* Актуализираната информация за маршрутите и тази за разписанията в реалното време, която предоставят тези системи следва да бъдат представени по всички канали за разпространение. В тази връзка проектът предвижда инсталиране на информационни табла на всички спирки на обществения градски транспорт, които да предоставят тази информация. При удължаване на линиите в южна посока и в случай на обособяване на допълнителни спирки в южната промишлена зона, общия брой е 100 (+6).

Предвид обема на дейностите, те могат да се разделят на етапи, като първоначално се облагородят и оборудват най-натоварените спирки в централната градска част, след това се пристъпи към реновиране на спирките до ключови обществени места като детски и учебни заведения, пазар, търговски обекти, а накрая се обновят спирките в по-периферните части на града.

- Етап 1: 50 бр.
- Етап 2: 30 бр.
- Етап 3: 26 бр.

ОТ.4. Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност: 460 000 лв.
Етап 1: 230 000 лв.
Етап 2: 230 000 лв.

Период на реализация: 2023-2035

Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ

Индикатори

✓ 1 бр. Доставен и инсталиран софтуер за електронно таксуване

- ✓ 19 бр. ППС с инсталирани валидатори, свързани към таксуващата билетна система

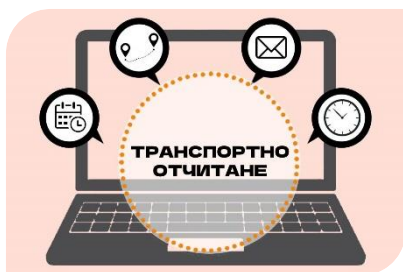
Проектът предвижда въвеждане на таксуващи устройства за контрол в превозните средства на обществения транспорт. Софтуерът и устройствата ще се експлоатират и поддържат от общинския превозвач „Тролейбусен транспорт“ ЕООД. Възможно е да се реализира на 2 етапа:

Етап 1: Въвеждане на таксуващи устройства за контрол и аналитични функции в колите на обществения градски транспорт в 2 линии и 5 коли на ОГТ и софтуер за управление

Етап 2: Въвеждане на таксуващи устройства за контрол и аналитични функции в 6 линии и 14 коли на ОГТ.

ОТ.5. Система за автоматизиран контрол на превозната дейност, включително отчитане на експлоатационните планове и транспортната задача

Описание на проекта



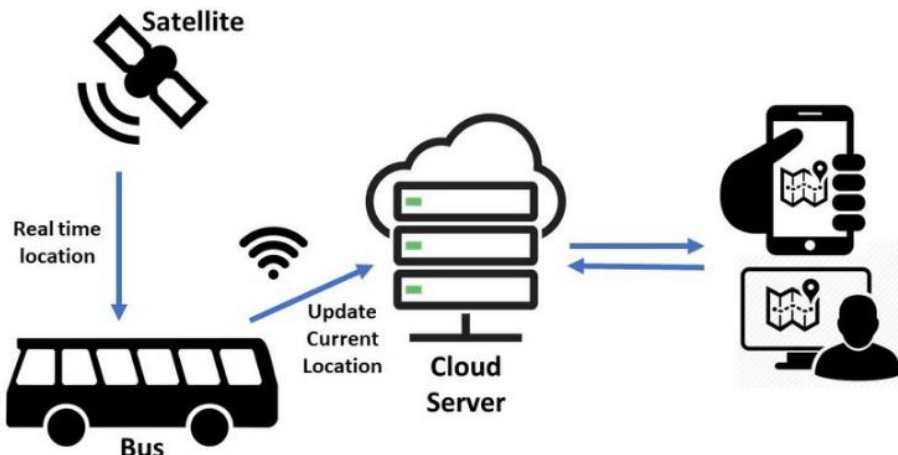
Проектни параметри

Индикативна стойност:	50 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 1 бр. софтуер за автоматизирано отчитане на експлоатационните планове и на транспортната задача

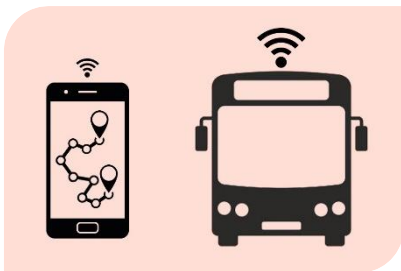
Със заложената подмяна на подвижния състав и с повишаване на контрола на движение на превозните средства и на информираността на населението, се очаква повишаване на ползването на обществения градски транспорт. С добавяне на информация от превозвачите за пътуващите през различните дни и часове на денонощието, следва да се актуализира и маршрутната схема за движение по отделните линии най-добре чрез нова векторна електронна карта с нанесени съществуващи линии на обществения транспорт и предложения за тяхната промяна. От съществено значение е и създаването, с помощта на подходящите технически средства, на удобни и функционални графици, позволяващи подобряване на редовността на колите, увеличаване на броя и/или капацитета им в пиковите часове, застъпване на връзките между отделните линии и осигуряване на непрекъснатост на пътуването.



С функционалностите на новия хардуер в превозните средства и софтуер за събиране и обработка на информацията, ще се организира автоматизиран контрол на цялостната превозна дейност, така че да се улесни отчитането на транспортната задача. Всички разписания ще се разработват с програмен продукт за генериране на разписания и експлоатационен план, в които се уточняват параметрите на всеки конкретен маршрут - дължина, спирки, време за пътуване, брой превозни средства, нормативно регламентирани почивки, включване и изключване, и други. Софтуерът ще дава възможност за синхронизиране на разписанията на различни линии в общи участъци от маршрутите за подобряване на транспортното обслужване.

ОТ.6. Пилотен проект за въвеждане на транспорт по заявка

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност:	1 180 000
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 2 бр. електрически микробуси
- ✓ 3 бр. зарядни станции
- ✓ 1 бр. платформа/мобилно приложение за транспорт по заявка

Транспорт по заявка е гъвкава услуга, която предоставя споделен транспорт на потребители, които посочват желаното от тях местоположение и час на качване и връщане. Той може да допълни услугите за обществен транспорт по фиксирани маршрути и да подобри мобилността в райони с ниска гъстота и в часове от деня с ниско търсене.

Въпреки че много тези услуги се прилагат предимно за подобряване на социалното приобщаване и достъпа до услуги, въвеждането на транспорт по заявка може също да допринесе за декарбонизацията, като замени пътуванията с частни автомобили и улесни мултимодалното пътуване. Транспорт по заявка може да се реализира в различни варианти:

- **захранваща услуга** към съществуващите автобусни или железопътни услуги. Това може да включва **свързване на селските райони** с фиксиран автобусен маршрут в рамките на града. Също така, транспортът по заявка може да запълни празнината, когато пътуванията не могат да се извършват пеша или с велосипед и потребителите нямат достъп до обществен транспорт или кола.
- **туристическа услуга**, например за осигуряване на достъп до екопътеки, атракции, забележителности, както в рамките на града, така и извън него.

Важно е услугата да бъде интегрирана в местната транспортна мрежа, за да бъде ефективна. Затова при въвеждането ѝ, в нея следва да се внедрят съществуващите платформи и системи, които вече са реализирани в обществения градски транспорт в Хасково: електронна система за таксуване, система за информация за пътниците в реално време, система за автоматизиран контрол на превозната дейност, информационен уебсайт за градска мобилност.

Ползи за местните власти

Транспортът по заявка обслужва множество цели на политиката, като например:

- **намаляване на задръстванията** чрез преминаване към споделен транспорт от лични автомобили
- **увеличаване на свързаността за селските общности**, например чрез разширяване на обществения транспорт в райони, където гъстотата на населението и употребата не са достатъчни за услуга по разписание
- **икономически ползи** чрез увеличен достъп до работа, свободно време и за посетители
- **подпомагане на насърчаването на активното пътуване**, тъй като транспортът по заявка намалява зависимостта от автомобили и може да помогне за увеличаване на възприемчивостта към алтернативи на превозните средства
- **насърчаване на сплотеността на общността** чрез предоставяне на повече възможности за взаимодействие между хората

Ползи за потребителите:

- предоставят достъп до **по-широка гама от дестинации**, увеличавайки личната мобилност и намалявайки социалната изолация
- позволяват **пътуване в по-удобно време** в сравнение с фиксирано разписание с ограничена честота
- предоставя **услуга почти от врата до врата**, която може да подкрепи лица с ограничена подвижност и струва по-малко от други подобни услуги, като например такси
- действа като **захранваща услуга** за свързване с линии или дори премахва необходимостта от обмен, **намалявайки дължината и времето на пътуването**, в зависимост от услугата

Проектът включва следните дейности:

- Определяне на обхвата на услугата и зоната на действие
- Оценка на търсенето
- Доставка на малки електрически автобуси (минибуси) и зарядни станции;
- Разработване на платформа/мобилно приложение;
- Комуникационна стратегия за популяризиране стартирането на услугата

Предложените проекти по направление „Обществен транспорт“, заложи за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Хасково са представени на следващата карта.



ФИГУРА 26. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ“

План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Обществен транспорт

Билетна система



GPS система



ITS за автоматично отчитане



Закупуване на нови превозни средства

14 броя



□ Строителна граница на град Хасково

■ Сгради

— Републикански път 1 клас

— Републикански път 3 клас

— Железопътна мрежа

— Улична мрежа

— Хоризонтални през 1 м

— Хоризонтални през 5 м

— Реки

— Водни обекти

0 0.5 1 км



● Спирки на обществения градски транспорт

— Линии на обществения градски транспорт

--- Разширение на трасе на обществения градски транспорт

Улична мрежа и автомобилно движение

ТАБЛИЦА 4. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ“

У.1. Разработване на Генерален план за организация на движението (ГПОД)	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 90 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 1 бр. ГПОД

ГПОД се разработва в изпълнение изискванията на Наредба №1/17.01.2001г. за организиране на движението по пътищата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ). Генералният план за организация на движението се разработва в две фази:

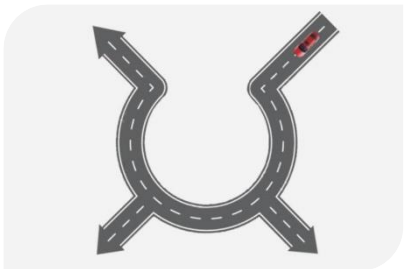
1. предварителен проект;
2. окончателен проект;

ГПОД на гр. Хасково следва да обхваща цялата урбанизирана територия, като представи проектни решения със съответните схеми за:

- Класификация на уличната мрежа
- Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.
- Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.
- Предимства за движение.
- Посочност на движението.
- Режим на спиране, паркиране, ограничение на скоростта и изпреварване.
- Пешеходни и велосипедни улици и зони.
- Сигнализация с пътни знаци и маркировка.
- Картограма на транспортните натоварвания.
- Светофарни уредби.
- Участъци с концентрация на ПТП по уличната.

По отношение на обществения градски транспорт ГПОД следва да обърне внимание на необслужените територии на града особено в южните територии (представени чрез картите на изохроните в анализа на настоящата ситуация) и да оцени необходимостта от удължаване на линиите на обществения транспорт, преминаващи по бул. „Освобождение“. В зависимост от резултатите от направения анализ може да се наложи актуализация на транспортната схема по отношение на вътрешноградските линии, като напълно достатъчно би било удължаване на автобусни линии 4 и 7 (или на една от тях) от парк Македонски на юг до кръговото при изхода на града в посока гр. Кърджали., така че да обслужват цялата южна промишлена зона, без да се налага създаването на изцяло нови линии. Едновременно с това е възможно редуцирането на част от линиите, които обслужват Източната индустриална зона. Част от тях трябва да се пренасочат към ж.к. Орфей, а друга част могат да се скъсят до обръщалото след жп гарата.

У.2. Проектиране и изграждане на югоизточен и югозападен обход на гр. Хасково

Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 12 000 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ 2 бр. обходни пътища

Целта на проекта е:

- Извеждане на транзитния и тежкотоварния трафик извън границите на населените места и прилежащите към тях урбанизирани територии
- Подобряване на безопасността на движение и транспортно-експлоатационните характеристики на съществуващите пътища.

Между община Хасково и Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) е подписано споразумение с цел кандидатстване в партньорство за реализацията на проекта по ПРР 2021-2027 г. За двата обхода има изработени идейни проекти от 2007 г. и 2008 г. Развитието на град Хасково в южна посока и реализираното застрояване в последните години, както и измененията в действащата нормативна уредба, налагат проектите за

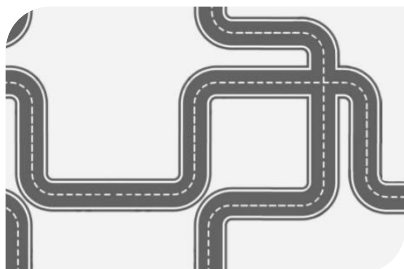
двата обхода да бъдат актуализирани. За целта община Хасково е изготвила задание за идеен проект, като се задължава да възложи неговото изготвяне, както и да осигури съгласувателни становища по идейния проект от всички заинтересовани централни и териториални администрации, контролни органи по пътна и пожарна безопасност и експлоатационни дружества, опериращи на територията а общината. АПИ от своя страна ще извърши необходимото за осъществяването на обекта, в рамките на своите правомощия и компетенции, след осигурено финансиране.

Обходните пътища се предвижда да бъдат разработени и реализирани с минимален габарит Г10.5, 2 ленти за движение и проектна скорост 90 км/ч съгласно чл. 12, ал. 1 от Наредба РД-02-20-2 за проектиране на пътища.

Двата обхода ще бъдат реализирани като два самостоятелни етапа. Проектните решения за всеки един от двата обхода трябва да отговарят на легалната дефиниция за „етап“ по смисъла на §5, т. 45 от Допълнителни разпоредби на Закона за устройство на територията (ЗУТ), т.е. да позволяват самостоятелно функциониране на всеки обход.

У.3.	Мерки за успокояване на движението на входовете на населеното място на преминаващия път III-806 „О. п. Хасково - кв. Болярово - Хасковски минерални бани“												
Описание на проекта 	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Проектни параметри</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Индикативна стойност:</td><td>10 000 лв.</td></tr> <tr> <td>Период на реализация:</td><td>2023-2030</td></tr> <tr> <td>Източник на финансиране:</td><td>Безвъзмездна помощ</td></tr> <tr> <th colspan="2">Индикатори</th></tr> <tr> <td colspan="2">✓ 2 бр. радарни табели за измерване на скоростта</td></tr> </tbody> </table>	Проектни параметри		Индикативна стойност:	10 000 лв.	Период на реализация:	2023-2030	Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ	Индикатори		✓ 2 бр. радарни табели за измерване на скоростта	
Проектни параметри													
Индикативна стойност:	10 000 лв.												
Период на реализация:	2023-2030												
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ												
Индикатори													
✓ 2 бр. радарни табели за измерване на скоростта													
Монтиране на информационни радарни табели за измерване на скоростта по ул. „Хасковска“ при навлизане в кв. „Болярово“ от посока с. Минерални бани и по бул. „Освобождение“ непосредствено преди кръстовището с ул. „Гюмюрджина“. 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.

У.4.		Подобряване на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност	
Описание на проекта		Проектни параметри	
		Индикативна стойност:	2 700 000 лв.
		Период на реализация:	2035-2040
		Източник на финансиране:	Общински бюджет
		Индикатори	
		✓ 1 бр. пешеходен надлез ✓ 2 бр. реконструирани кръгови кръстовища ✓ 6 бр. реализирани проекти за изграждане на улици	
Трасе		Стойност	Период
У.4.1.	Обследване, проектиране и изграждане на пешеходен надлез над бул. „Съединение“ до магазин „Техномаркет“ срещу магазин „Практик“	300 000	2023-2030
У.4.2.	Реконструкция на две кръгови кръстовища: на бул. “Раковски“ и ул. “Ком“ , бул. „В. Левски“ и ул. „Ком“	150 000	2023-2030
У.4.3.	Изграждане на улици в ж.р. “Кенана“, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	400 000	2023-2030
У.4.4.	Изграждане на улици в ж.р. “Куба“, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	300 000	2030-2035
У.4.5.	Изграждане на улици в ж.р. “Орфей“, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	300 000	2030-2035
У.4.6.	Изграждане на улици в ж.р. “Изгрев“, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	400 000	2030-2035
У.4.7.	Изграждане на улици в ж.р. “Каменец“, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	450 000	2035-2040

У.4.8.	Рехабилитация на улици в кв. Болярово, включително прилежаща инфраструктура и тротоари	400 000	2035-2040
--------	--	---------	-----------

У.5.	Облекчаване на задръстванията на възлови кръстовища чрез реализиране на "Зелена вълна", включително подмяна на светофарните контролери и добавяне на допълнителни секции		
Описание на проекта		Проектни параметри	
		Индикативна стойност:	270 000 лв. Етап 1: 100 000 лв. Етап 2: 170 000 лв.
		Период на реализация:	2023-2035
		Източник на финансиране:	Общински бюджет
		Индикатори	
		✓ 11 бр. контролери ✓ 22 бр. светофарни секции ✓ Софтуер за „зелена вълна“	
Проектът включва обновяване на светофарните контролери на възлови кръстовища за създаване на технологична възможност за свързването помежду им в единна система за автоматизирано управление на движението и организиране на „зелена вълна“ за придвижване и добавяне на допълнителни секции (главно за ляв завой), където е необходимо. На 11 възлови кръстовища в града възникват задръствания в работни дни в пиковите часове (от 07:30 часа – до 09:30 часа; от 11:30 часа до 13:30 часа и от 16:00 часа до 18:30 часа), както е потвърдено и от данни на Сектор "Пътна полиция" при ОДМВР Хасково, а именно: - кръстовището между бул. „Г. С. Раковски“ и ул. „Дунав“; - кръстовището между бул. „Васил Левски“ и ул. „Дунав“; - кръстовището между бул. „Васил Левски“ и бул. „Съединение“; - кръстовището между бул. „Съединение“ и бул. „Г. С. Раковски“; - кръстовището между бул. „Васил Левски“ и бул. „България“; - кръстовището между бул. „Освобождение“ и бул. „България“; - кръстовището между бул. „Освобождение“ и ул. „Драгоман“; - кръстовището между бул. „Освобождение“ и бул. „Стефан Стамболов“; - кръстовището между бул. „България“ и ул. „Стара Планина“;			

- кръстовището между ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ и ул. „Стара Планина“;
- кръстовището между ул. „Дунав“ и ул. „Стара Планина“;

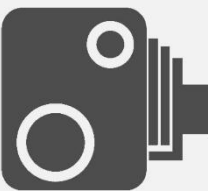
Тези кръстовища обслужват и линиите на общественя транспорт, така че при липсата на обособени ленти за него, той попада в общия трафик и задръствания, което предизвиква забавяне и в разписанията. За да се избегнат такива задръжки, следва да се вземат мерки за облекчаване на преминаването през тези кръстовища.

Дейностите по проекта включват доставка и монтаж на нови светофарни контролери за всяко кръстовище; проектиране, доставка и монтаж на светофарни секции; доставка и изтегляне на кабели; авторски надзор, изкопи и възстановяване на настилки по пътните платна на кръстовищата; програмиране на контролерите и извършване на функционални тестове.

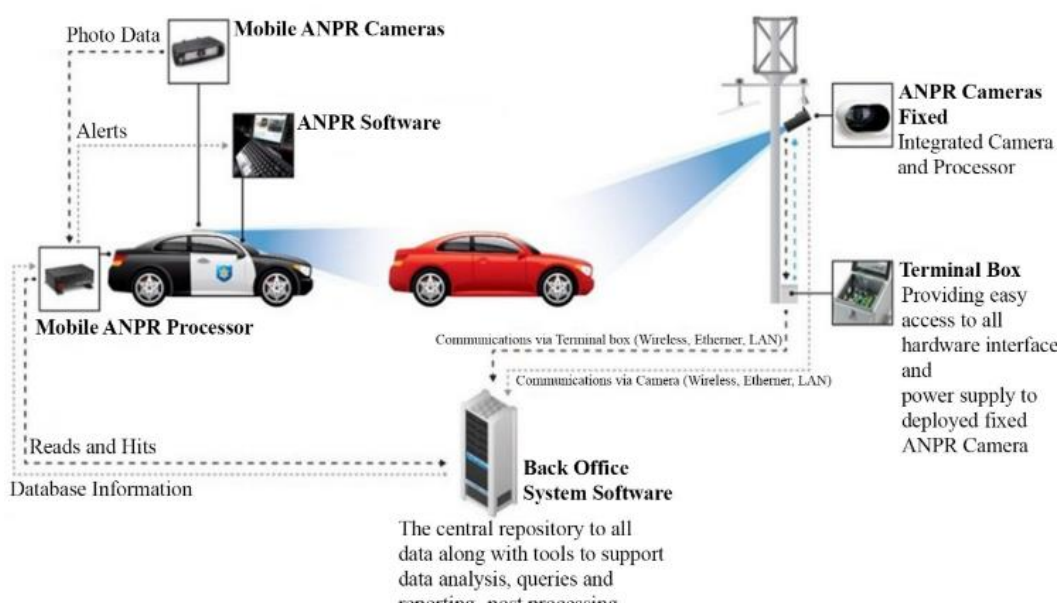
Проектът може да се осъществи на два етапа:

- Етап 1: Подмяна на светофарните контролери (11 бр.) и добавяне на допълнителни секции
- Етап 2: Свързване на светофарните контролери помежду им за организиране на "зелена вълна" за придвижване на ППС

Вторият етап включва свързване на светофарните контролери на всички кръстовища помежду им в единна система за автоматизирано управление на движението и организиране на „зелена вълна“ за придвижване. С въвеждането на зелената вълна следва да се реализира **функционалност за приоритет на колите на общественя транспорт и на специализираните такива** (линейки, пожарни и полицейски автомобили) при необходимост.

У.6.	Въвеждане на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост ¹³
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 340 000 лв.
	Период на реализация: 2031-2035
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори
	✓ Внедрена система за отчитане на превишена средна или моментна скорост

Проектът разглежда внедряване на система за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост на движение на ППС, регистрирано чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана служба за контрол, санкционирането на нарушилите правилата водачи може да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е **необходима интеграция със системите на MBP (служба КАТ).**



¹³ Необходима е интеграция със системи извън юрисдикцията на Общината

Проектът е **взаимосвързан с проект ГМ.1**. Създаване на център за управление и контрол на мобилността в обхвата на „Тролейбусен транспорт“.

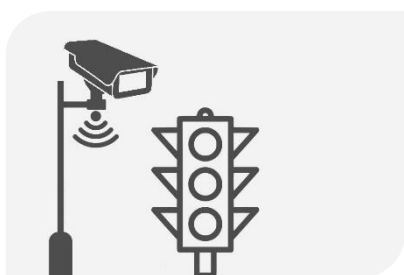
Проектът ще се осъществи чрез:

- Назначаване на минимум 3-ма служители, които да обслужват системата за видеонаблюдение и модула за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост в рамките на предложеното звено за управление на мобилността.
- Интеграция със системата за местни данъци и такси на общината и реализиране на форми за изпращане и заплащане на наложените такси и глоби.

У.7.

Въвеждане на система за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба¹⁴

Описание на проекта



Проектни параметри

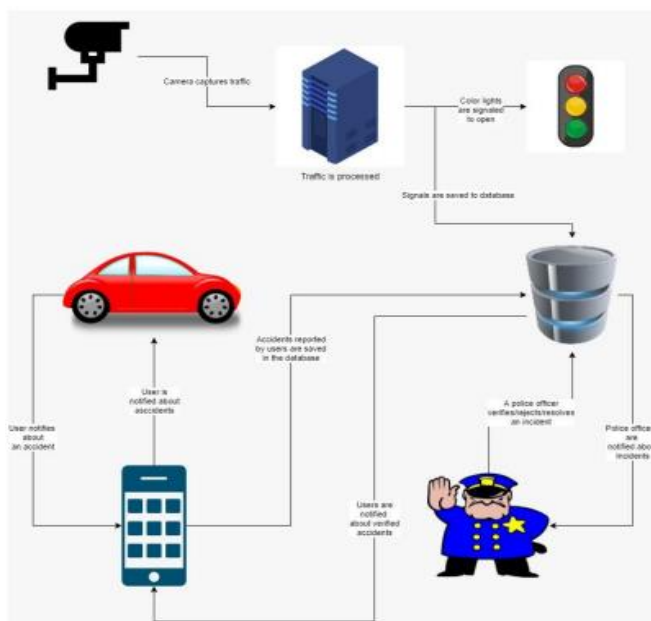
Индикативна стойност:	340 000 лв.
Период на реализация:	2031-2035
Източник на финансиране:	Общински бюджет

Индикатори

- ✓ Внедрена система за засичане при преминаване на червен светофар

Проектът разглежда внедряване на система за санкциониране при преминаване на червен светофар, регистрирано чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана служба за контрол, санкционирането на нарушилите правилата водачи може да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е необходима интеграция със системите на МВР (служба КАТ).

¹⁴ Необходима е интеграция със системи извън юрисдикцията на Общината

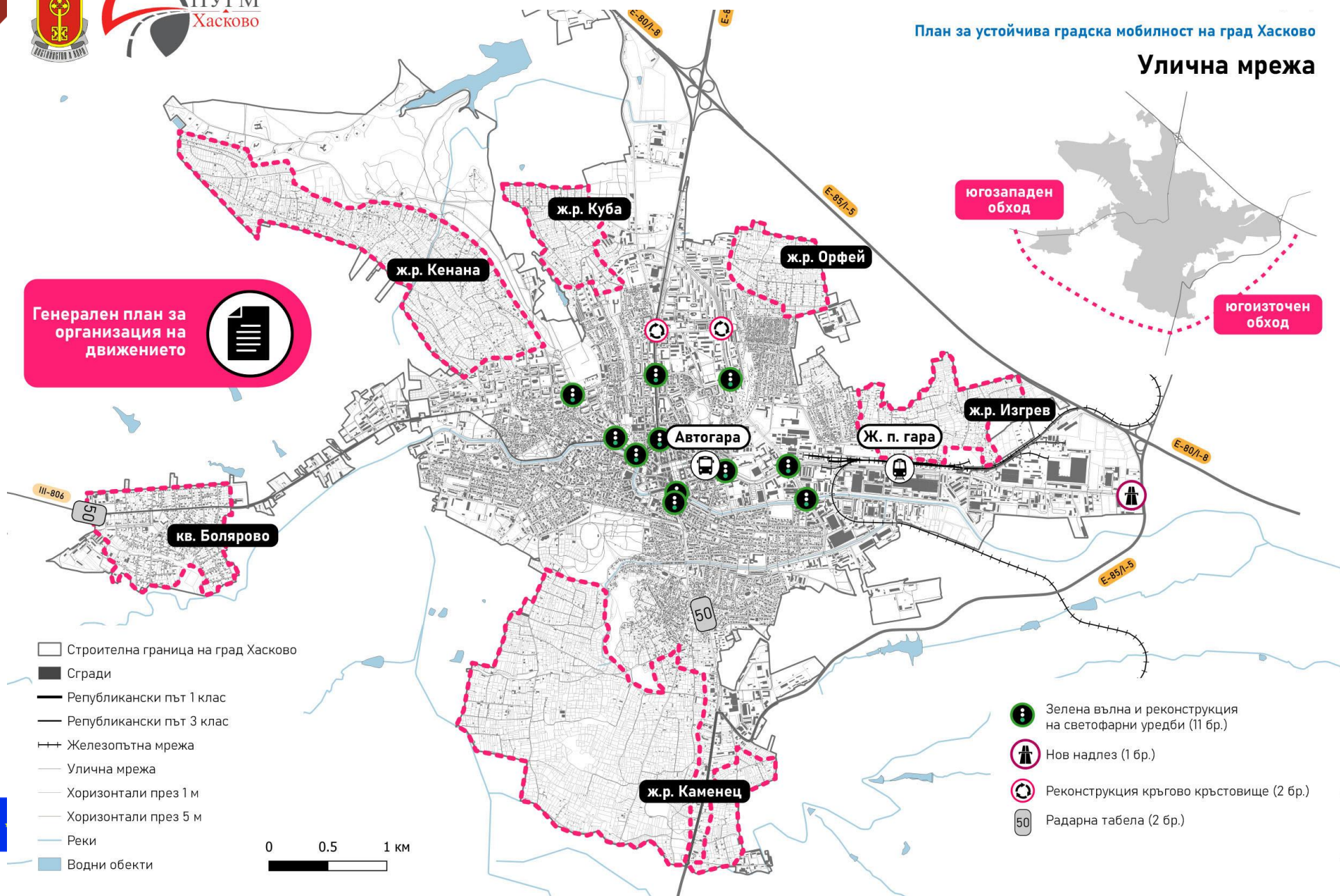




ФИГУРА 27. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ“

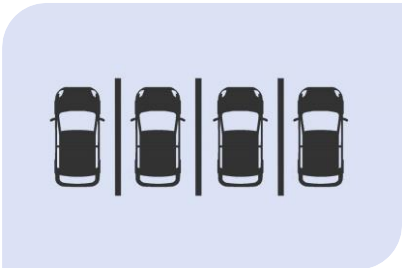
План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Улична мрежа



Паркиране

ТАБЛИЦА 5. МЕРКИ И ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ПАРКИРАНЕ“

П.1. Разширение на синя зона за платено паркиране	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 800 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори ✓ 240 бр. паркоместа
Проектът предвижда разширение на синя зона за платено паркиране чрез рехабилитация на улици и изграждане на паркинги за осигуряване на достъп до обекти в ЦГЧ първоначално в участъка, заключен между бул. „България“, бул. „Съединение“ и бул. „Стефан Стамболов“, гр. Хасково, както и постепенно разрастване на зоната във всички посоки в зависимост от постигнатата запълняемост. Едновременно с това, следва да се забрани паркирането извън обособените места с пътни знаци и да се осъществява контрол по спазването на забраната. Дейностите по проекта включват: - Проектиране и реконструкция на улици - Маркировка - Сигнализация, включително поставяне на пътни знаци за забрана на паркирането извън обособените места	

П.2.1. Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране в 2 общински паркинга	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 56 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори
	✓ 8 бр. камери с аналитични функции ✓ 2 бр. паркинга с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране ✓ 4 бр. информационни LED табла на 4-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 захранване 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 4 бр. LED табла на 4-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 4 бр. информационни LED табла и/или знаци с променливо съдържание (VMS) на 4-те входа на града (ул. „Банска“, бул. „Георги Раковски“, бул. „Съединение“ и бул. „Освобождение“), 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, а през втория етап (2031-2035) и от 9-те бр. частни паркинги.



П.2.2. Надграждане на система за определяне на заетостта на местата за паркиране	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 60 000 лв.
	Период на реализация: 2031-2035
	Източник на финансиране: Частно финансиране
	Индикатори ✓ 9 бр. паркинга с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране

Проектът цели минимизиране на времето за търсене на място за паркиране, както и свързаните с това отделни вредни емисии и фини прахови частици. На практика той представлява втори етап на проект П.2.1.: след въвеждането на системата в общинските паркинги в предходния етап, интерес към нея се предвижда да проявят и собственици на частните паркинги, затова и този етап е предвиден за осъществяване с частно финансиране. Паркингите ще получат възможността техните свободни места да бъдат обявени на LED таблата на 4-те входа на града чрез свързването и интеграцията им в обща система.

Проектът предвижда следните дейности:

- Доставка и монтаж на **камери с аналитични функции** и с автономно захранване и GPRS модем
- Въвеждане на **система за отчитане на свободните места за паркиране** в 9 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 4 бр. LED табла на 4-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.
- **Интеграция на нововъведената система с насочващите табели в града.**



П.3. Доставка на автомобили за контрол на паркирането

Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 150 000 лв. Етап 1: 150 000 лв. Етап 2: 80 000 лв.
	Период на реализация: 2031-2035
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори
	✓ 2 бр. доставени и оборудвани автомобили за контрол на паркирането ✓ 300 бр. скоби ✓ 1 бр. система за видеонаблюдение с аналитични функции за осигуряване на автоматизиран контрол на паркирането

Проектът включва:

- Доставка на 2 бр. автомобили за контрол на паркирането;
- закупуване на метални скоби за блокиране движението на моторни превозни средства в нарушение.

Във втория етап се предвижда в автомобилите да се добави видеонаблюдение с аналитични функции за осигуряване на автоматизиран контрол на паркирането.

П.4. Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 580 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори ✓ 40 бр. реновирани междублокови пространства ✓ 200 бр. паркоместа
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.; • 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.	

П.5. Проектиране и изграждане на открит буферен паркинг	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 280 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Общински бюджет
	Индикатори
	✓ 1 бр. буферен паркинг

Буферен паркинг (или Park&Ride) е паркинг с връзки със системата за градска мобилност, който позволява на пътуващите, които се отправят към центъра на града, да оставят личните си превозни средства и да се прехвърлят на автобус или споделено пътуване за остатъка от пътуването. Превозното средство се оставя на паркинга през деня и се прибира, когато собственикът се върне. Паркингът обикновено се намира в крайните жилищни райони или на входа на града.

Ползите от изграждането на буферни 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.

Проектът включва следните дейности:

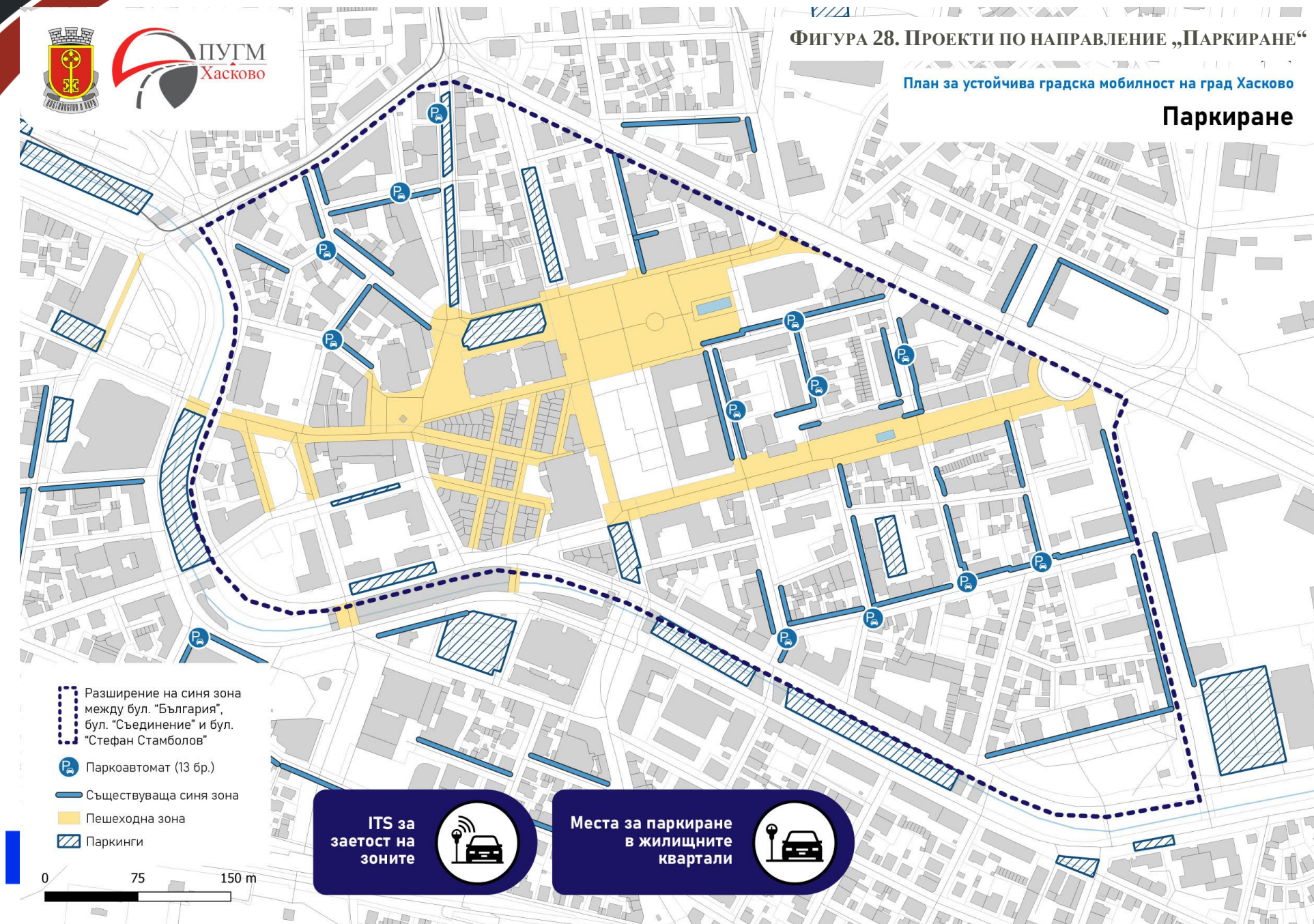
- Предпроектно проучване за изграждане на буферен паркинг, вкл. идентифициране на подходящи терени, анализ на собствеността, необходимост от отчуждителни процедури и др.
- Проектиране и изграждане на открит буферен паркинг за минимум 80 паркоместа



ФИГУРА 28. ПРОЕКТИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ „ПАРКИРАНЕ“

План за устойчива градска мобилност на град Хасково

Паркиране

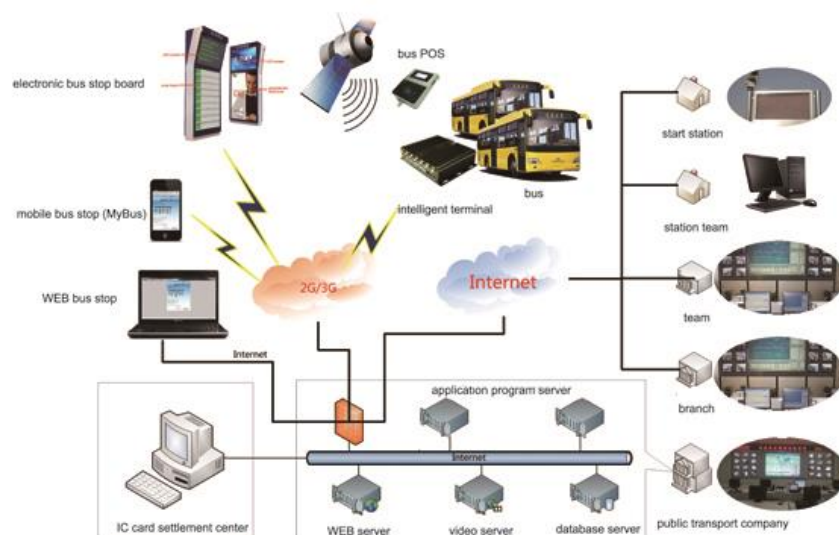


Градска мобилност

Таблица 6. Мерки и проекти по компонент Градска мобилност

ГМ.1. Създаване на център за управление и контрол на мобилността в обхвата на "Тролейбусен транспорт"	
Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 92 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори
	✓ Създаден контролен център, където освен движението на колите на обществения транспорт, да се наблюдават и управляват и паркирането и камерите от платените зони/паркинги

Проектът предвижда трансформация на търговското дружество с добавяне на функции на служба за контрол за управление на движението и паркирането на територията на града. Дейността следва се организира в контролен център, в който да се осъществява наблюдение и контрол на инсталираните системи, а оттам и на състоянието на мобилността в града и най-вече от гледна точка на безопасността и сигурността на участниците в движението и на жителите и гостите на града като цяло. В него ще се извършва наблюдение и контрол на системите, свързани с управлението на паркирането в платените зони и паркинги и движението на градския транспорт в община Хасково.



Дружеството следва да стопанства и експлоатира системите за повишаване на информираността на населението по отношение на придвижването и всички електронни информационни канали, обслужващи мобилността.

ГМ.2. Създаване на информационен сайт за градска мобилност

Описание на проекта



Проектни параметри

Индикативна стойност: 105 000 лв.

Етап 1: 65 000 лв.

Етап 2: 40 000 лв.

Период на реализация: 2031-2035

Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ

Индикатори

- ✓ 1 бр. Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност

Проектът предвижда създаване на публичен сайт (или страница от общинския), който да представя 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. Може да се организира и като мобилно приложение.
- ✓ *Информация за пътната обстановка* – планови или извънредни ремонти по уличната мрежа, възпрепятстващи нормалното придвижване, състоянието на пътната настилка, метеорологични условия 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.

ГМ.3. Създаване на стратегия за управление на градската логистика на база внедрените системи

Описание на проекта	Проектни параметри
	Индикативна стойност: 120 000 лв.
	Период на реализация: 2023-2030
	Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ
	Индикатори ✓ Стратегия за управление на градската логистика ✓ Създаден регистър за управление на таксиметровите и тежкотоварни автомобили в града

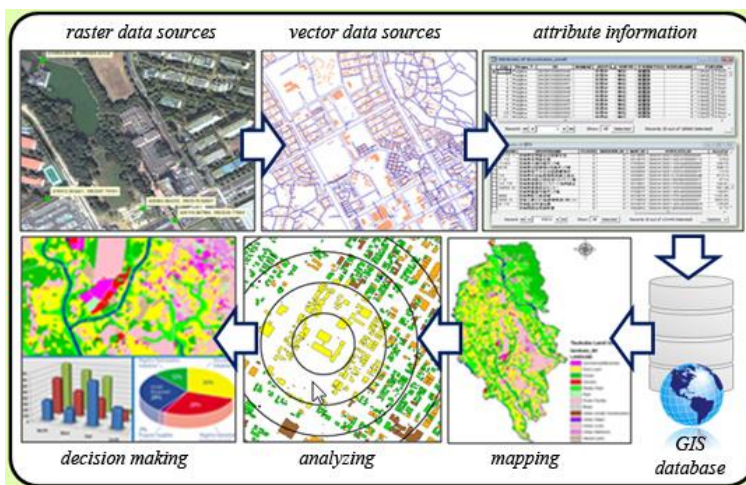
Проектът предвижда създаване на стратегия и регистри за управление на разрешителните за движение на тежкотоварни автомобили или на таксите на територията на града, както и на туристически автобуси. С реализираните ГИС системи, при предоставяне на информация от логистичните компании, могат да се направят модели на придвижване и на колите на градската логистика с цел оптимизиране, избор на други маршрути, време за придвижване и зареждане, вид на превозните средства и избор на екологосъобразни такива.



Регистрите следва да се разработят и поддържат от центъра за управление на мобилността, а контрола да се осъществява автоматизирано с помощта на вече

създадените системи за видеонаблюдение с аналитични функции (най-вече ползващи технологията ANPR).

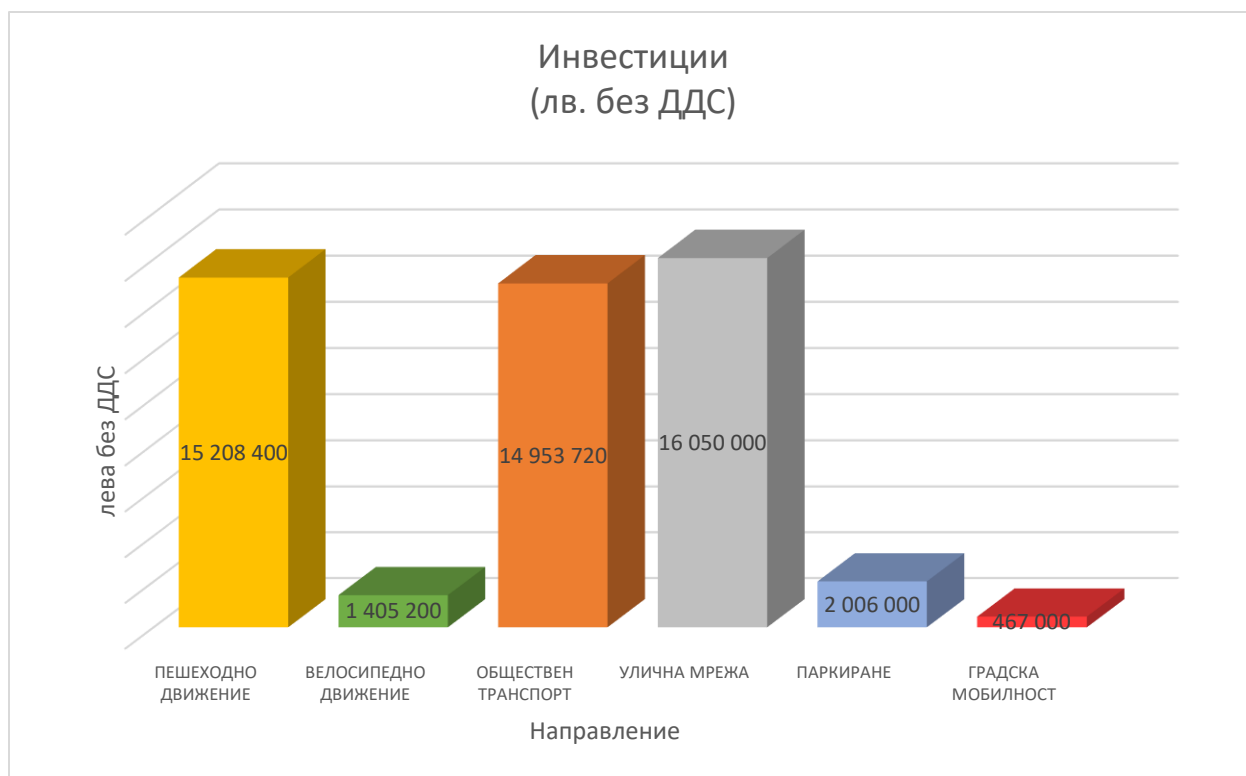
ГМ.4.	Дигитализация на дейностите по управление на движението и актуалното им и периодично въвеждане в платформа за обработка на пространствена информация
Описание на проекта 	Проектни параметри Индикативна стойност: 150 000 лв. Период на реализация: 2036-2040 Източник на финансиране: Безвъзмездна помощ Индикатори ✓ Въведени данни от кадастъра и др. служби към общината, които се отнасят до мобилността и придвижването на населението ✓ Създадена система за управление на знаковото стопанство
Проектът разглежда събирането на всички пространствени данни, които имат отношение към придвижването и мобилността на населението и нанасянето им в съответните бази данни и приложения за моделиране на трафика (Visum/Vissim) и за обработка на пространствена информация (ГИС). С тяхна помощ ще се създадат динамични модели за управление на потоците на придвижване през отделните часови интервали, а в оперативен план - ще се оптимизира и улесни дейността по управление на движението, на планираните или извънредни строителни дейности, на знаковото стопанство и мн. други.	



Бюджет, график и източници на финансиране

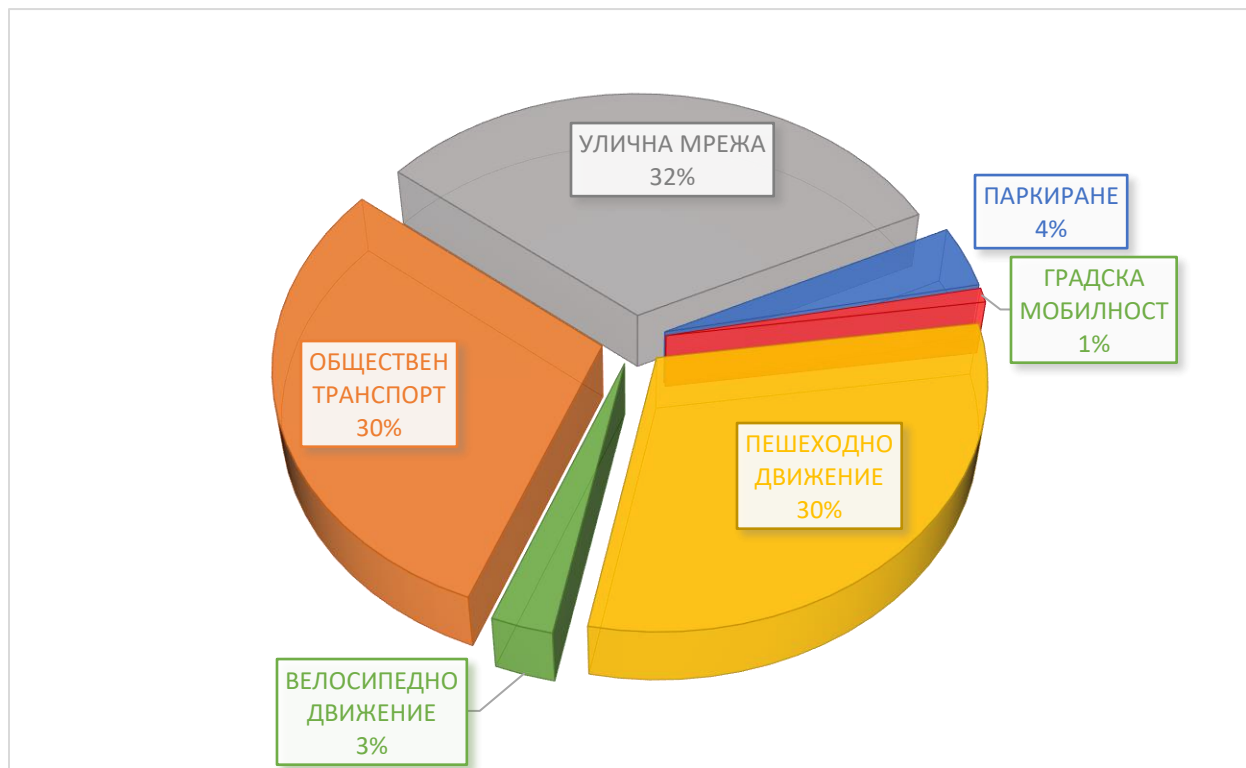
Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на община Хасково за целия хоризонт 2023-2040 г. възлиза на 50 090 320 лева без ДДС. Той е разпределен по направления по следния начин:

ФИГУРА 29. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ (ЛЕВА)



В процентно съотношение най-голям дял в плана заемат инвестициите в пешеходно движение (30%), обществен транспорт (30%) и улична мрежа (32%), следвани от паркиране с 4%.

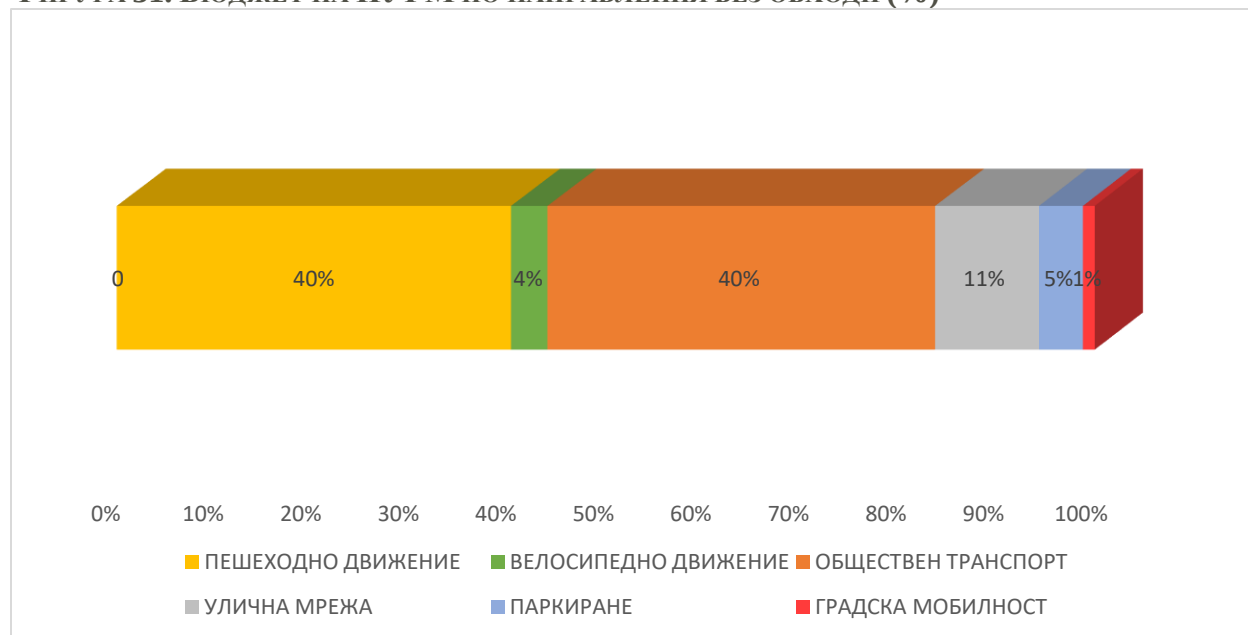
ФИГУРА 30. БЮДЖЕТ НА ПУГМ ПО НАПРАВЛЕНИЯ (%)



На пръв поглед уличната мрежа има доста висок дял в общите инвестиции, предвидени в плана. Това се дължи най-вече на проекта за изграждане на югоизточен и югозападен обход на град Хасково. Проектът на практика е част от републиканската пътна мрежа и неговото осъществяване е в компетенциите на АПИ, за което, както е подробно описано по-горе, е сключено споразумение между община Хасково и АПИ. Въпреки че този проект е част от компонент „улична мрежа и автомобилно движение“, важно е да се отбележи, че неговото осъществяване ще има благоприятно въздействие най-вече върху устойчивите форми на транспорт. Целта на обходните пътища е да изведе транзитното движение от центъра на града, което значително ще подобри транспортната ситуация, като намали трафика и задръстванията (включително по маршрутите на градския транспорт), подобри сигурността и безопасността на по-уязвимите участници в движението (пешеходци и велосипедисти) и намали времето за пътуване в града.

Ако изключим този проект от общите инвестиции, се получава следното разпределение по направления:

Фигура 31. Бюджет на ПУГМ по направления без обходи (%)



Разпределението на бюджета подкрепя изцяло визията за развитие, заложена в Плана за устойчива градска мобилност, като приоритизира инвестициите най-вече в градски обществен транспорт и активните форми на придвижване, които заедно формират 76% от бюджета на Плана.

В съответствие с препоръките в европейската практика хоризонтът на плана е дългосрочен – до 2040 г., тъй като той следва да отразява цялостна визия за бъдещото развитие на мобилността в града. Затова и обемът на инвестициите, необходими за неговото изпълнение са значителни. Те са разпределени във времето по периоди: 2023 – 2030 г.; 2031-2035 г., 2036-2040 г.

Фигура 32. Бюджет на ПУГМ по периоди (лв.)

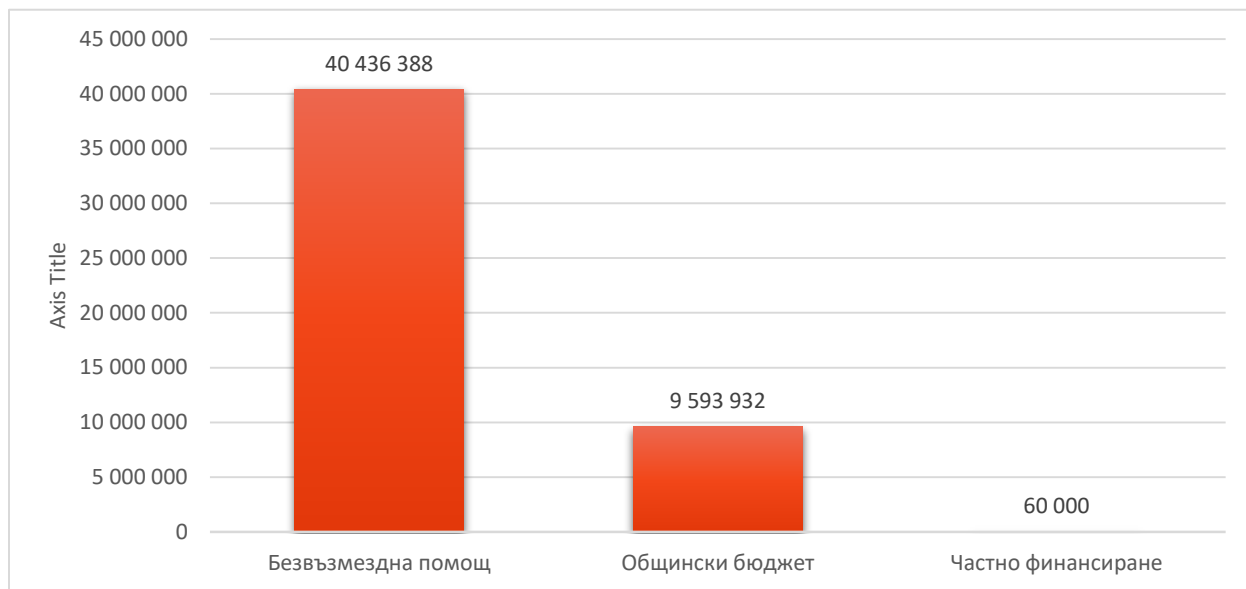


Същевременно при разпределението по периоди е взета предвид несигурността в дългосрочните инвестиции. Финансовите възможности на общините не са големи, поради което те често търсят възможности за безвъзмездно финансиране на своите проекти, планове и програми извън непосредствените и належащи нужди на населените места в тяхната територия. Поради тази причина, за по-визионерски инвестиции, община Хасково ще трябва в голяма степен да разчита на оперативните програми и средства от други фондове за тяхната реализация.

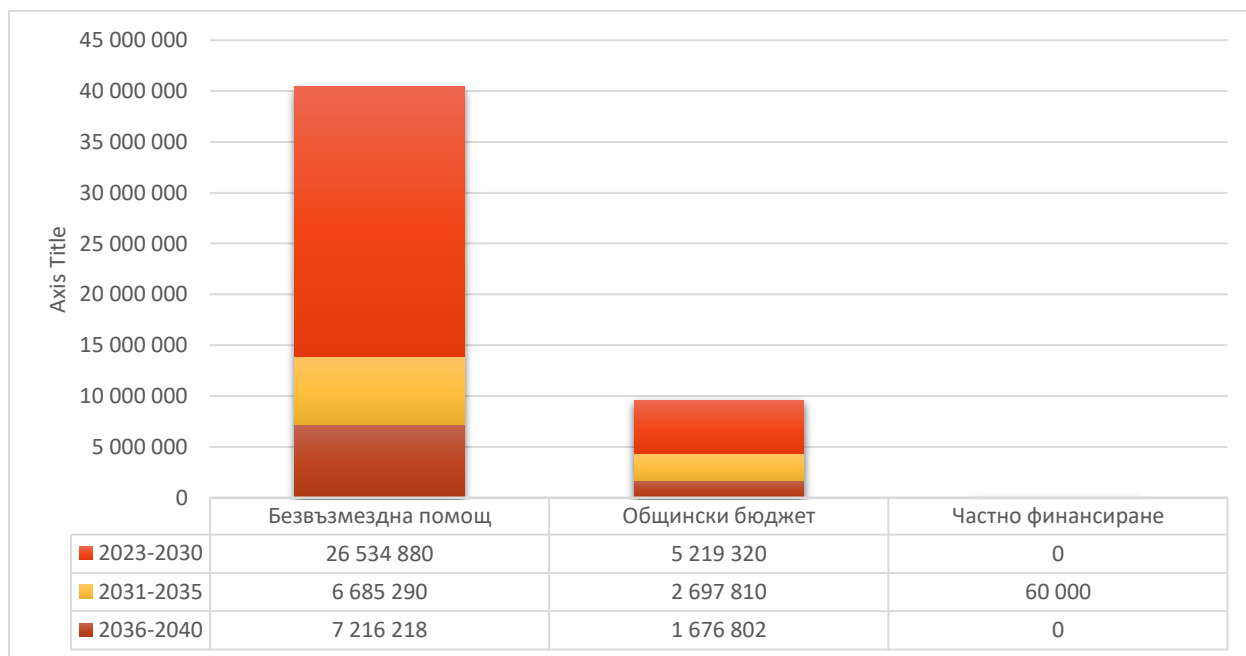
Настоящият програмен период обхваща 2021-2027 г. В следващите периоди наличието на изцяло безвъзмездни финансови ресурси е твърде несигурно, поради което инвестициите на плана са разпределени основно в първия период: 2023-2030 г. В рамките на плановия хоризонт до 2040 г. ПУГМ може да се актуализира при промяна на обстоятелствата, която благоприятства осъществяването на допълнителни инвестиции.

Разпределението по източници на финансиране, както и по източници и периоди е представено в следващите графики:

Фигура 33. Източници на финансиране (ЛЕВА)



Фигура 34. Източници на финансиране по периоди (ЛЕВА)



В рамките на настоящия програмен период основните безвъзмездни източници на финансиране, с които биха могли да се финансират мерките в настоящия план, са Националният план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) и Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 (ПРР).

НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ

По линия на ПВУ, в рамките на процедура BG-RRP-8.013 - Екологосъобразна мобилност се финансират мерки за устойчива градска мобилност в партньорства. Основните допустими дейности са:

- **Дейност 1: Доставка на нови превозни средства** (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с 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 енергийно-ефективни пътни превозни средства.
- **Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции** за превозните средства на обществен транспорт. Дейността включва проектиране, изграждане, присъединяване и опериране на новоизградените точки за зареждане, както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществен транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси.
- **Дейност 3: Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС)** и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществен транспорт (мерки за дигитализация на транспорта). Допустими са дейности по разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи и мерки за цифровизация на транспорта - интелигентно цифрово решение за подобряване на ефикасността и ефективността на обществен транспорт чрез системи за автоматизирано управление и контрол на движението, откриване и локализиране на превозни средства, системи за информация на пътниците в реално време, автоматизирани системи за продажба на билети или приоритизиране на превозните средства за обществен транспорт и др.
- **Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението** – пешеходци и велосипедисти. Дейността включва изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т. ч. изграждане на пешеходни надлези с достъп за хора с намалена подвижност; изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; изграждане на велосипедна инфраструктура; изпълнение на

мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях.

- **Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД).** ГПОД се разработват съгласно Наредба №1 от 17 януари 2001 г. (посл. изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 08.03.2019 г.) за организиране на движението по пътищата, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

ПРОГРАМА „РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНИТЕ“ 2021-2027 г.

В рамките на „Приоритет 2. Интегрирано териториално развитие на регионите“ на програмата допустими за подкрепа са 40 общини - Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, Горна Оряховица, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, Карнобат, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, **Хасково**, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Карлово, Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански.

С цел засилване на градско-селските връзки и функционални зони, ПРР ще подкрепя интервенции, освен в други сфери, също и в устойчива мобилност, пътна инфраструктура и зелена градска инфраструктура. Конкретните дейности, които ще бъдат финансирани в тази насока са¹⁵:

- **Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност:** Мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, вкл.: разработване на ПУГМ, въвеждане на интелигентни транспортни системи и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски,

¹⁵ Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.

междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

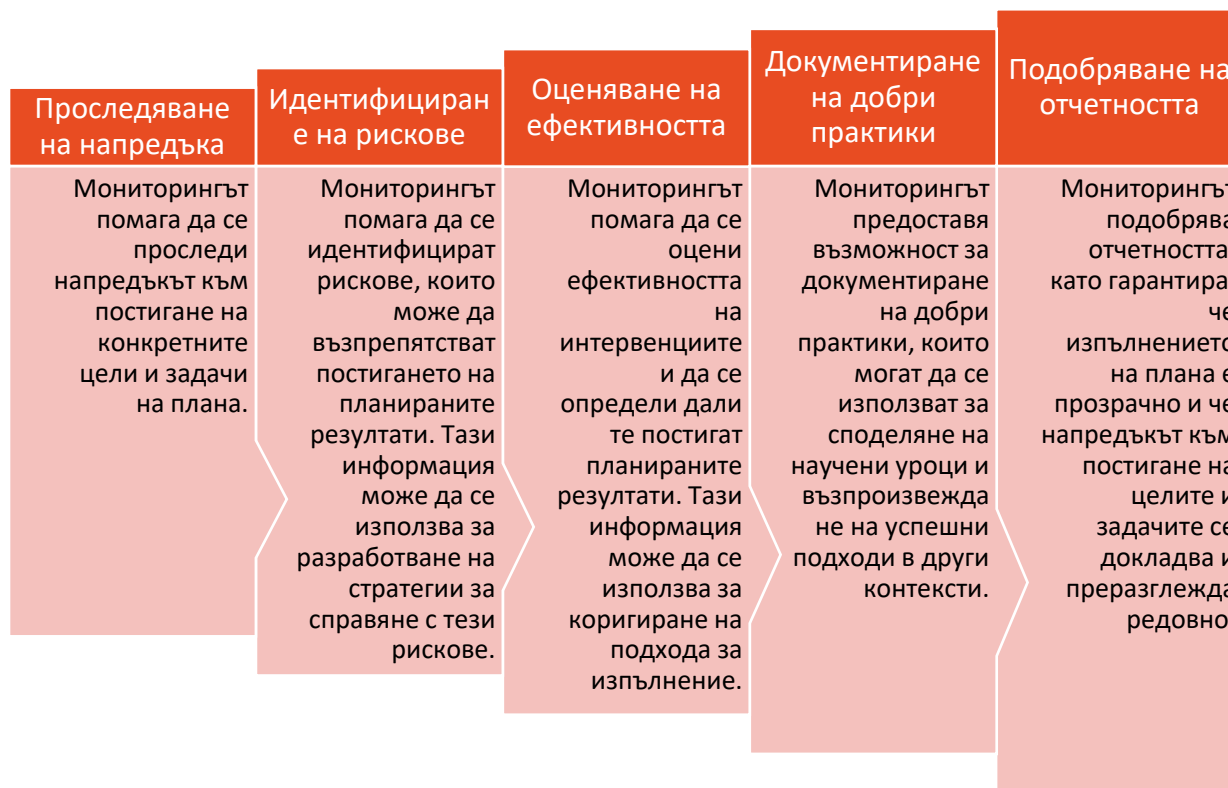
- **Пътна инфраструктура, функционални връзки и пътна безопасност:** - подобряване на свързаността между териториите чрез инвестиции в пътища от I, II и III клас от републиканската пътна мрежа извън TEN-T мрежата на територията на цялата страна; - подобряване на свързаността между териториите и създаване на функционални връзки чрез инвестиции в местни общински пътища на територията на градските общини (на базата на подход „отдолу-нагоре“, при солидна обосновка и доказана нужда за постигане целите на социално включване и икономическо развитие); - обособяване на ленти за велосипеден транспорт, където е подходящо; - мерки за цифровизация на транспорта по пътната мрежа с цел намаляване на емисиите на парникови газове; - всички видове мерки за пътна безопасност, ИТС, превенция и повишаване на осведомеността и др. - развитие на инфраструктура за алтернативни горива по новоизградените или модернизирани пътища.
- **Зелена градска инфраструктура и сигурност в обществени пространства като:** - изграждане на обществени зони за отдих и зелени площи, вкл. физически елементи на градската среда и зелена инфраструктура за сгради и междублокови пространства; - мерки за повишаване на сигурността, вкл. пътна безопасност и подобряване на готовността на институциите да реагират в случай на инциденти; - обновяване на квартали/специфични територии с неблагоприятни социално-икономически характеристики, при спазване на принципа за несегрегация.

При невъзможност за получаване на финансиране от европейските фондове инвестициите следва да се осъществят със собствени средства на общината.

Мониторинг и оценка на ПУГМ

Мониторингът на ПУГМ е непрекъснат процес на наблюдение и проследяване на дейностите и напредъка по проектите, включени в него. Той изисква периодично събиране и анализиране на информация, за да се осигури редовна, навременна обратна връзка относно изпълнението на плана, да се идентифицират области, които изискват подобрене, и да се направят корекции, за да се гарантира, че планираните резултати ще бъдат постигнати.

Фигура 35. Цели на мониторинга на ПУГМ



Регулярното наблюдение на напредъка гарантира активно управление на ефективността, максимизиране на положителните въздействия и минимизиране на риска от неблагоприятни въздействия върху изпълнението на Плана.

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.

ТАБЛИЦА 6. ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛ
ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ		
Маркирани, осветени и сигнализирани на пешеходни пътеки	брой	57
Интелигентни пешеходни пътеки	брой	57
Изкуствени неравности	брой	14
Тротоари с монтирани антипаркинг елементи	м	4900

Реконструирани тротоарни площи около учебни заведения	кв. м	18 015
Реконструирани тротоарни площи по булеварди	кв. м	107 900
ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ		
Изградени велоалеи	м	6 105
Велосипедни паркоместа на обществени паркинги	брой	130
Велосипедни паркоместа в учебни заведения	брой	80
Велокампани	брой	17
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ		
Нови електробуси	брой	14
Зарядни станции за градски транспорт	брой	14
Система за засичане на местоположението (AVL)	брой	1
Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)	брой	1
Информационни LED табла, разписания, навеси, спиркови знаци на спирките	брой	100 (+6)
Електронна система за таксуване	брой	1
Система за автоматизирано отчитане	брой	1
Реализиран пилотен проект за въвеждане на транспорт по заявка	брой	1
УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ		
ГПОД	брой	1
Обходни пътища	брой	2
Информационни радарни табели за измерване на скоростта	брой	2
Пешеходен надлез	брой	1
Реконструирани кръгови кръстовища	брой	2
Реализирани проекти за изграждане на улици	брой	6
Светофарни контролери	брой	11
Софтуер за „зелена вълна“	брой	1
ИТС система за санкциониране при превишена скорост	брой	1
ИТС система за санкциониране при преминаване на червен сигнал	брой	1
ПАРКИРАНЕ		
Нови паркоместа в синя зона	брой	240
Паркинги с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране	брой	11
Информационни LED табла на 4-те входа на града	брой	4

Реновирани междублокови пространства	брой	40
Нови паркоместа в жилищни райони	брой	200
Автомобили за контрол на паркирането	брой	2
Метални скоби	брой	300
Нов буферен паркинг	брой	1
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ		
Център за управление и контрол на мобилността в обхвата на "Тролейбусен транспорт"	брой	1
Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност	брой	1
Стратегия за управление на мобилността и градската логистика	брой	1
Създаден регистър за управление на таксиметровите и тежкотоварни автомобили в града	брой	1
Платформа за обработка на пространствена информация	брой	1

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.

ТАБЛИЦА 7. ИНДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ

ИНДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2040 Г			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2040 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2040 г.
намаляване на дела на автомобилното движение	%	-12	42
повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт	%	+5	12
повишаване на дела на пешеходното движение	%	+3	27
повишаване на дела на велосипедното движение	%	+4	5
намаляване на ПТП	%	-20	

ИДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2040 Г

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2040 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2040 г.
намаляване на нарушенията свързани с превишена скорост	%	-10	
намаляване на нарушенията свързани с преминаване на червен сигнал	%	-10	
намаляване на ППС транзитно преминаващи през града	%	-50	
намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии	%	-25	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от обществения градски транспорт*	%	+50	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от системата за платено паркиране	%	+40	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от инфраструктурата и съоръженията за велосипеди	%	+50	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от пешеходната инфраструктура	%	+40	
повишаване на удовлетвореността на гражданите от качеството на атмосферния въздух	%	+40	

*удовлетвореността на гражданите от качеството на услугите/инфраструктурата свързани с градската мобилност следва да се измерва посредством периодични изследвания чрез анкета/въпросник съдържащ скала за отчитане на нивото на удовлетвореност (ниско, задоволително, добро, отлично по скала от 1 до 10). Отчитането може да стане и по електронен път чрез банер на уебсайта на общината, например или чрез интервю.



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ХАСКОВО

Приложение 1. План за реализация на ПУГМ

Приложение 1. План за реализация на ПУГМ

№	НАПРАВЛЕНИЕ	ПРОЕКТ	ИНВЕСТИЦИИ ПО ПЕРИОДИ			ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ		Източник
			2023-2030	2031-2035	2036-2040	Инвестиции (лв. без ДДС)	Инвестиции (лв. с ДДС)	
ПД	ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ	Брой проекти: 6	1 633 000	6 273 000	7 302 400	15 208 400	18 250 080	
ПД.1.	пешеходно движение	Нови пешеходни пътеки - маркировка, сигнализиране с пътни знаци и осветяване	21 000			21 000	25 200	Безвъзмездна помощ
ПД.2.	пешеходно движение	Привеждане в съответствие на пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности по главни улици и булеварди в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания	267 500			267 500	321 000	Безвъзмездна помощ
ПД.3.	пешеходно движение	Привеждане на пешеходни пътеки тип „Зебра“ и изкуствени неравности в близост до учебни заведения в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания	72 000			72 000	86 400	Безвъзмездна помощ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ХАСКОВО

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

ПД.4.	пешеходно движение	Привеждане на съществуващи изкуствени неравности за ограничаване на скоростта на характерни места в гр. Хасково в съответствие с нормативните изисквания	39 000			39 000	46 800	Безвъзмездна помощ
ПД.5.	пешеходно движение	Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки	24 000	24 000	20 400	68 400	82 080	Безвъзмездна помощ
ПД.6.	пешеходно движение	Реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите	1 209 500	1 055 000	172 000	2 436 500	2 923 800	Безвъзмездна помощ
П.Д.7 .	пешеходно движение	Повишаване качеството на пешеходен достъп - основен ремонт на тротоарни площи по булеварди		5 194 000	7 110 000	12 304 000	14 764 800	Безвъзмездна помощ
В ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ			Брой проекти: 4	507 200	564 000	334 000	1 405 200	1 686 240
В.1.	велосипедно движение	Изграждане на велосипедни трасета	394 000	539 000	309 000	1 242 000	1 490 400	Безвъзмездна помощ
В.2.	велосипедно движение	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	60 700			60 700	72 840	Безвъзмездна помощ
В.3.	велосипедно движение	Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди	17 500			17 500	21 000	Безвъзмездна помощ
В.4.	велосипедно движение	Кампании за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение и за повишаване безопасността при колоездене	35 000	25 000	25 000	85 000	102 000	Общински Бюджет



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



ОТ	ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	Брой проекти: 5	14 121 000	576 100	256 620	14 953 720	17 944 464	
ОТ.1.	обществен транспорт	Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт (градски и междуселищен)	12 075 000			12 075 000	14 490 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.2.	обществен транспорт	Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)	142 500			142 500	171 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.3.	обществен транспорт	Реновиране на спирките на обществения транспорт на територията на град Хасково (информационни LED табла, разписания, навеси, спиркови знаци)	493 500	296 100	256 620	1 046 220	1 255 464	Безвъзмездна помощ
ОТ.4.	обществен транспорт	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците	230 000	230 000		460 000	552 000	Безвъзмездна помощ
ОТ.5.	обществен транспорт	Реализиране на нови маршрути и разписания и автоматизирано отчитане на експлоатационните планове и на транспортната задача		50 000		50 000	60 000	Безвъзмездна помощ

ОТ.6.	обществен транспорт	Пилотен проект за въвеждане на транспорт по заявка	1 180 000			1 180 000	1 416 000	Безвъзмездна помощ
У	УЛИЧНА МРЕЖА	Брой проекти: 7	13 350 000	1 850 000	850 000	16 050 000	19 260 000	
У.1.	улична мрежа	Разработване на Генерален план за организация на движението (ГПОД)	90 000			90 000	108 000	Безвъзмездна помощ
У.2.	улична мрежа	Проектиране и изграждане на югоизточен и югозападен обход на гр. Хасково	12 000 000			12 000 000	14 400 000	Безвъзмездна помощ
У.3.	улична мрежа	Мерки за успокояване на движението на входовете на населеното място на преминаващия път III-806 „О. п. Хасково - кв. Болярово - Хасковски минерални бани“	10 000			10 000	12 000	Безвъзмездна помощ
У.4.	улична мрежа	Подобряване на уличната мрежа за осигуряване на свързаност и достъпност	300 000			300 000	360 000	Безвъзмездна помощ
			850 000	1 000 000	850 000	2 700 000	3 240 000	Общински Бюджет
У.5.	улична мрежа	Облекчаване на задръстванията на възлови кръстовища чрез реализиране на "Зелена вълна", включително подмяна на светофарните контролери и	100 000	170 000		270 000	324 000	Общински Бюджет

		добавяне на допълнителни секции						
У.6.	улична мрежа	Въвеждане на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост		340 000		340 000	408 000	Общински Бюджет
У.7.	улична мрежа	Въвеждане на система за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба		340 000		340 000	408 000	Общински Бюджет
П ПАРКИРАНЕ Брой проекти: 5			1 866 000	140 000	0	2 006 000	2 407 200	
П.1.	паркиране	Разширение на синя зона за платено паркиране чрез рехабилитация на улици и изграждане на паркинги за осигуряване на достъп до обекти в ЦГЧ в участъка, заключен между бул. „България“, бул. „Съединение“ и бул. „Стефан Стамболов“, гр. Хасково	800 000			800 000	960 000	Общински Бюджет
П.2.	паркиране	Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране в 2 общински паркинга и информационни табели на входа на града	56 000			56 000	67 200	Общински Бюджет

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ХАСКОВО

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

П.2.	паркиране	Надграждане на система за определяне на заестостта на зоните за паркиране чрез добавяне на в 9 частни паркинга		60 000		60 000	72 000	Частно финансиране
П.3.	паркиране	Доставка на автомобили за контрол на паркирането	150 000	80 000		230 000	276 000	Общински Бюджет
П.4.	паркиране	Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали	580 000			580 000	696 000	Безвъзмездна помощ
П.5.	паркиране	Проектиране и изграждане на открит буферен паркинг	280 000			280 000	336 000	Общински Бюджет
ГМ	ГРАДСКА МОБИЛНОСТ	Брой проекти: 4	277 000	40 000	150 000	467 000	560 400	
ГМ.1.	градска мобилност	Създаване на център за управление и контрол на мобилността в обхвата на "Тролейбусен транспорт"	92 000			92 000	110 400	Безвъзмездна помощ
ГМ.2.	градска мобилност	Създаване на информационен сайт за градска мобилност на град Хасково	65 000	40 000		105 000	126 000	Безвъзмездна помощ
ГМ.3.	градска мобилност	Създаване на стратегия за управление на мобилността и градската логистика на база внедрените системи и наличните данните за града	120 000			120 000	144 000	Безвъзмездна помощ



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ХАСКОВО

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПЛАН ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

ГМ.4.	градска мобилност	Дигитализация на дейностите по управление на движението и актуалното им и периодично въвеждане в платформа за обработка на пространствена информация			150 000	150 000	180 000	Безвъзмездна помощ
ОБЩО ПРОЕКТИ			31 754 200	9 443 100	8 893 020	50 090 320	60 108 384	
без обходите			19 754 200	9 443 100	8 893 020	38 090 320	45 708 384	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”

