



ОБЩИНА ЛОВЕЧ

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ЛОВЕЧ ЗА ПЕРИОДА 2023-2027 година

(Приет с Решение № 862/27.04.2023 г. на Общински съвет - Ловеч по Протокол № 55/27.04.2023 година)



гр. Ловеч, 2023 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Използвани съкращения

2. Въведение

2.1. Цели и задачи

2.2. Визия на Плана за устойчива градска мобилност

3. Нормативно и стратегическо съответствие

4. Текущо състояние на транспорта, териториална свързаност и достъпност

4.1. Географско разположение, релеф

4.2. Позициониране в ИТСР СЗР

4.3. Пътна и улична мрежа

4.4. Паркиране

4.5. Обществен транспорт, логистика

4.6. Пешеходни и велосипедни зони

4.7. Безопасност на движението

4.8. Въздействие на транспорта върху околната среда

4.9. SWOT Анализ

5. Мерки и политики за устойчива градска мобилност

5.1. Възможности

5.2. Хоризонтална и вертикална интеграция. Приобщаващ подход

5.3. Мониторинг

5.4. Програма за изпълнение и финансов план на План за устойчива градска мобилност на Община Ловеч за периода 2021-2027 г.

1. ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

ЕС Европейски Съюз

ЕК Европейска комисия

ЕСИФ Европейски структурни и инвестиционни фондове

ПОС Програма „Околна среда“ 2021 - 2027 г.

ПРР Програма „Регионално развитие“ 2021 - 2027 г.

ПРСР „Програма за развитие на селските райони“ 2021 - 2027 г.

ПТС Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г.

ИТСР СЗР Интегрирана териториална стратегия за развитие Северозападен регион

НПВУ Национален План за възстановяване и устойчивост

ПИРО План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021-2027 г.

ОУП Общ устройствен план

ПУГМ План за устойчива градска мобилност

ГПОД Генерален план за организация на движението

РБ Републикански бюджет

ОБ Общински бюджет

ФИ Финансови инструменти

АМ Автомагистрала

ЦГЧ Централна градска част

ИКТ Информационни и комуникационни технологии

ИТС Интелигентни транспортни системи

ФПЧ Фини прахови частици

ВЕИ Възобновяеми енергийни източници

2. ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Ловеч е нормативно обусловен документ с хоризонт на планиране 2023-2027 г., съответстващ на срока на действие на Плана за интегрирано развитие на община Ловеч, формулираните в международни и национални документи приоритети в сферата на транспортната инфраструктура, транспортната свързаност, мобилността и транспортната система, с хоризонт за прилагане до 2030 година, до промяна на важни обстоятелства или до приключване на програмния период, което събитие настъпи най-късно.

Настоящият документ е разработен в допълнение и като част на План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021-2027 година, с цел да въведе част **„План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Ловеч за периода 2023-2027 година“** - необходимо условие за реализиране на мерки за градска мобилност, достъпност, свързаност и безопасност, включително със средства от ЕС, съгласно изискванията на европейското и националното законодателство за стратегическо планиране на регионалното и пространственото развитие. ПУГМ е предназначен да удовлетвори нуждите от мобилност на хората и бизнеса на територията на общината, като крайната цел е да се постигне по-добро качество на живот, подобряване на екологичните показатели, устойчива териториална свързаност и безопасна градска среда.

Съгласно чл. 33 от Закона за регионалното развитие се предвижда извършването на междинна оценка на всички Планове за интегрирано развитие на общините в средата на периода на тяхното действие. Изпълнението на планове за устойчива градска мобилност трябва да бъдат оценени като част от Планове за интегрирано развитие на общините и на тази база МРРБ ще провери в колко от общините се изпълняват планове за устойчива градска мобилност.

2.1. Цели и задачи

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници.

Планът допринася за развитието на система за градски транспорт, като целта е да бъде:

- достъпна и да отговаря на основните нужди на всички ползватели във връзка с придвижването;
- да балансира и отговаря на различните нужди от услуги за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността;
- да балансира развитието на различните видове транспорт и нуждите от икономическа жизнеспособност, социално равенство, здраве и качество на околната среда;
- да оптимизира ефикасността и ефективността на разходите;
- да подобрява използването на градските пространства и съществуващата транспортна инфраструктура и услуги;
- да повиши привлекателността на градската среда, качеството на живот и общественото здраве; да подобрява безопасността и сигурността на движението;
- да намали замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия;
- да допринесе за по-добра ефективност на Трансевропейската транспортна мрежа и на транспортната система на Европа.

Задачата на ПУГМ е да оформи рамка, задаваща основните насоки за устойчиво развитие на мобилността в града, както и да планира и осигури готовност за кандидатстване по програми, финансирани включително със средства от ЕС чрез Европейските фондове при споделено управление и такива, чрез Механизма за възстановяване и устойчивост. Основната цел на Плана е да постигне устойчива градска транспортна система чрез обезпечаване на достъпа до работни места, учебни, здравни заведения, културни и исторически обекти, свързаност със съседни населени места и територии и услуги за всички жители и посетители на града. Чрез него трябва да се подобри безопасността и сигурността, както и да се намали замърсяването, парниковия ефект и консумацията на енергия в транспорта.

2.2. Визия на Плана за устойчива градска мобилност

ПУГМ трябва да даде насока за подобряване свързаността на града и населените места в общината. Развитието на обществен транспорт, като безопасен и екологосъобразен, осигуряващ транспортна свързаност на региона ще допринесе в максимална степен за постигане на визията, заложена в Плана за интегрирано градско развитие на Община Ловеч за периода 2021-2027, а именно:

„Община Ловеч - модел за добро и ефективно управление, основано на споделени обществени ценности и доверие, съхранила и популяризирала своето културно-историческо наследство, утвърдила се като привлекателно място за живот, развитие на образованието, културата, туризма, спорта, предприемачеството и социалните услуги.“

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на община Ловеч за периода 2023-2027 г. е формулирана на основата на анализа на съществуващото положение и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност, както и свързаните с тях услуги и инфраструктура в областта на транспорта и мобилността. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана.

„Подобряване на качеството на живот на хората на територията на община Ловеч, чрез поддържане на балансиран, разнообразен, удобен и екологосъобразен транспорт с осигурена достъпност, сигурност и безопасност на придвижване в чиста околна среда.“

3. НОРМАТИВНО И СТРАТЕГИЧЕСКО СЪОТВЕТСТВИЕ

1. Закон за автомобилните превози;
2. Закон за устройство на територията;
3. Закон за местното самоуправление и местната администрация;
4. Закон за общинската собственост;
5. Закон за пътищата;
6. Закон за опазване на околната среда;
7. Закон за движението по пътищата;
8. Закон за чистотата на атмосферния въздух;
9. Закон за защита от шума в околната среда;

10. Закон за регионалното развитие;
11. План за интегрирано развитие на Община Ловеч за периода 2021-2027 г.;
12. Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Ловеч;
13. Програма за опазване на околната среда в Община Ловеч 2021-2028 г.;
14. Програма на Община Ловеч за насърчаване използването на възобновяеми енергийни източници и биогорива за периода 2013-2022 година;
15. Общ устройствен план на Община Ловеч;
16. План - схема на комуникационна - транспортна мрежа и Генерален план за организация на движението на квартали и зони от гр. Ловеч и актуализиран съществуващ План - схема на комуникационна - транспортна мрежа и Генерален план за организация на движението на централна градска част, одобрен със Заповед № 3-1495/28.09.2020 г.;
17. Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия - 2007 г.;
18. Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
19. Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
20. Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
21. Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
22. План за действие по градска мобилност на Европейската комисия 2009 г.;
23. Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
24. Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност;
25. Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030;
26. Стратегия за не замърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;
27. Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност - подготвяне на европейския транспорт за бъдещето - ЕК 2020;
28. Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област - към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия - 2011 г.;
29. Регламент No1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ - 2013 г.;
30. Концепция за планове за устойчива градска мобилност (Приложение към Съобщение на Европейската Комисия СОП (2013)913);
31. Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.;
32. Сближаването в Европа до 2050 г. Осми доклад за икономическо, социално и териториално сближаване;
33. Европейско споразумение за главните международни пътни артерии (AGR);
34. Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество;
35. Резолюция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. относно изоставащите региони в ЕС (2017/2208(INI)).
36. Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.;
37. Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021 - 2027 г.;

38. Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Република България 2012 - 2030 г.;
39. Актуализирана Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2014 - 2030 г.;
40. Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с РМС № 336/23.06.2017;
41. Национална концепция за насърчаване на активния живот на възрастните хора в България 2012-2030 г.;
42. Национална програма за развитие: „България 2030“;
43. Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени, МОСВ, 2018 г.;
44. Национален план за възстановяване и устойчивост;
45. Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.;
46. Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.;
47. Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.;
48. Програми за териториално сътрудничество 2021-2027 г.
49. Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура, обнародвана в ДВ, бр. 46 от 21.06.2022 г.;
50. Наредба № РД-02-20-10 от 05 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 други средства за ограничаване скоростта на движението и изискванията към тях;
51. Наредба № 2/2002 г. на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
52. Наредба № 2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно транспортни системи на урбанизираните територии;
53. Наредба № 2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
54. Наредба № 3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградски транспорт и транспорта в планински и други райони;
55. Наредба № 33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
56. Наредба № 7/2003 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
57. Наредба № 4/2009 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания;
58. Наредба № 1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
59. Наредба № 2/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
60. Наредба № 17/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;

61. Наредба № 18/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализация на пътищата с пътни знаци;

62. Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г.

63. Наредба № 2 на Общински съвет – Ловеч за организацията и безопасността на движението, дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците на територията на Община Ловеч;

64. Наредба за определянето и администрирането на местните такси и цени на услуги на територията на Община Ловеч;

4. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА. ТЕРИТОРИАЛНА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ

4.1. Географско разположение, релеф

Община Ловеч е разположена в Централна Северна България на площ от 946 кв. км в североизточната част на Ловешка област. Общината обхваща 22,89 % от територията на областта и е на първо място по големина в сравнение с другите седем общини - Летница, Луковит, Угърчин, Троян, Ябланица, Априлци и Тетевен. Има 35 населени места, от които 34 села и град Ловеч. В Ловешката община по данни на ГД ГРАО към 15.02.2023 г. живеят 49 899 граждани с постоянен адрес и 44 682 с настоящ адрес, от които с постоянен адрес в гр. Ловеч са 38 741. В административно отношение общината граничи:

- на североизток - община Летница, област Ловеч;
- на изток - община Севлиево, област Габрово;
- на юг - община Троян, област Ловеч;
- на запад - община Угърчин, област Ловеч;
- на север - община Плевен и община Пордим, Област Плевен.

Община Ловеч попада в териториалния обхват на регионите от ниво 2 (NUTS 2) в България, определен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 1059/2003, който формира единната правна рамка на регионалните статистики в Европейския съюз. Създадените шест региона у нас, които не са административно-териториални единици, имат за цел да подпомогнат „планирането, програмирането, управлението, ресурсното осигуряване, наблюдението и оценката на регионалното развитие“ (чл. 4, ал. 3 на ЗРР). Изменение на границите на регионите е извършено по повод членството на страната в Европейския съюз през 2007 година. Северозападният регион обхваща областите Видин, Враца, Ловеч, Монтана и Плевен с общо 51 общини. Регионът е разположен периферно в северозападната част на България и граничи с р. Дунав на север и с Република Сърбия на запад. На изток Северозападен регион граничи със западните територии на областите Велико Търново и Габрово, а на юг - със Западна Стара планина.

Общински и административен областен център е гр. Ловеч, който е на границата между Дунавската равнина и северните предпланини на Стара планина и заема речните тераси на река Осъм. Градът се състои от следните квартали: „Младост“, „Здравец“, „Вароша“, „Дръстене“, „Гозница“, „Продимчец“, „Под гарата“, „Червен Бряг“. Планинският и полупланинският релеф в западната и южната част на региона, където са разположени и териториите с най-бързо намаляващото население и съответно едни от най-зле поддържани пътища, също са бариера в осъществяване на връзки с други градове и центрове в страната и със съседните държави. Това ограничава мобилността и достъпа до работни места и услуги, което се отразява върху цялостното социално-икономическо развитие на региона.

4.2. Позициониране в Интегрираната териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2

Общата дължина на Републиканската пътна мрежа в Северозападния регион е 3 422 км. и представлява 17,2 % от републиканската пътна мрежа в страната. Гъстотата на пътната мрежа в Северозападния регион е малко над средната за страната, но това се дължи на по-добре развитата регионална пътна мрежа, чиято гъстота е по-висока от средната за страната. Сериозен проблем за транспортното обслужване в региона е изключително ограничено развитата пътна мрежа от висок клас, с най-ниска гъстота в цялата страна и все още само частично изградена АМ „Хемус“. Структурата на изградената пътна мрежа определя качеството на транспортното обслужване на съответната територия. Относителният дял на пътищата с национално и международно значение (автомагистрали и първи клас) в Северозападния регион - 12,02 %, е най-нисък в страната (средна стойност 18,44 %) и не позволява добра комуникация със съседните региони. С най-добро транспортно обслужване в региона е област Ловеч, но и тук показателите са по-ниски от средните за страната. Регионът преобладаващо се обслужва с регионална пътна мрежа, като функциите ѝ са не само да осигурява пътните комуникации между областите в региона, но и да осъществява интеграцията и връзките със съседни региони предвид по-ниската изграденост на пътищата с национално значение. Състоянието на пътната мрежа е определящ фактор за обслужването на населените места и възможностите за развитие в региона. В Северозападния регион Област Ловеч е с най-добре поддържана пътна мрежа, с показател 45,8 % пътна мрежа в добро състояние, при среден показател за страната 40 %, следвана от област Видин с 38 % пътна мрежа в добро състояние, докато област Враца с 22 % пътна мрежа в добро състояние заема предпоследно място в страната. Териториалният анализ на обслужването на общините от региона с републиканска пътна мрежа дава база за определяне на техния потенциал за развитие. Пътищата от по-висок клас ситуират определената община в по-високо териториално ниво, определяйки възможностите за пространствена организация на икономическите, социалните и административните комуникации в по-голям мащаб, респективно с повече други общини и центрове от по-висок ранг. И обратно, обслужването с по-нисък клас пътна мрежа „свива“ комуникациите в по-малък периметър на територията и ограничава възможностите за развитие. Групата на пътищата с международно и национално значение включва автомагистралите, пътищата I клас и някои от второкласните пътища, категоризирани в европейската мрежа, по които се провежда значителен трафик, включително транзитен. Повечето от пътищата от тази група са част от инфраструктурата на TEN-T мрежата и осигуряват интеграцията на пътната мрежа на страната с тази на съседните страни. В пространствено отношение те имат важно значение за интегрирането на територията както в национален, така и в европейски план. Чрез тях се осигурява достъп до пристанищата, летищата с международно значение, както и връзките между големите градски центрове, включително българската столица. В най-благоприятна позиция са 13 броя центрове на общини, които се обслужват от пътищата с международно и национално значение, и в Северозападния регион това са Ябланица (област Ловеч), обслужвана с автомагистрала; и Видин, Димово, Ружинци (област Видин); Враца, Мездра (област Враца); Монтана (област Монтана); Плевен, Д. Митрополия, Д. Дъбник, Пордим (област Плевен); и Ловеч и Луковит (област Ловеч), обслужвани от първокласни пътища. Групата на пътищата с регионално значение се формира от пътищата втори и трети клас. Главните функции на този вид пътища са да осигуряват връзките между големите административни и икономически центрове в регионите, както и между самите региони, като съдействат за интеграцията им. Връзките на по-голямата част от общинските центрове с областните градове също са част от функциите на пътищата II и III клас. Същевременно те имат за задача да доведат трафика до автомагистралите и пътищата I клас и служат като преразпределители на трафика по пътните

артерии с национално и международно значение. В някои случаи обслужват гранични контролно-пропускателни пунктове със съседни страни и имат важна роля за развитието на трансграничното сътрудничество. В тази група попадат 33 общини, от които обслужвани с второкласни пътища са Брегово, Кула (област Видин); Борован, Бяла Слатина, Козлодуй, Криводол, Мизия, Оряхово (област Враца); Берковица, Лом (област Монтана); Белене, Гулянци, Искър, Кнежа, Никопол (област Плевен); и Троян (област Ловеч). Обслужвани с второкласни пътища са общините Белоградчик, Бойница, Грамада, Ново село, Чупрене (област Видин); Роман, Хайредин (област Враца); Бойчиновци, Брусарци, Вълчедръм, Вършец, Якимово (област Монтана); Левски, Червен бряг (област Плевен); и Априлци, Летница, Тетевен (област Ловеч). В най-лоша ситуация попадат общините, които се обслужват от третокласни, прекатегоризирани през 2002 г. бивши четвъртокласни пътища, чиито параметри и състояние традиционно са лоши. Зоната на влияние на техните центрове най-често се ограничава в рамките на общината. В тази група попадат общините Макреш (област Видин); Георги Дамяново, Медковец, Чипровци (област Монтана) и Угърчин (област Ловеч). Само една четвърт от общините в Северозападния регион се обслужват от пътища с международно и национално значение, при това само първокласни (с изключение на община Ябланица). Само те имат по-добри позиции за транспортни комуникации в по-голям мащаб със съответните по-големи възможности за социално-икономическо развитие. Преобладаващата част от общините се обслужват само от регионална пътна мрежа и имат по-ограничени възможности за комуникации и развитие. Пътната мрежа в Северозападния регион е с най-ниска степен на изграденост в страната и дълготраен фактор за изоставането в социално-икономическото развитие на региона. При това регионът е един от най-добре разположените спрямо пространствената организация на TEN-T мрежата в страната, като през територията му преминават два от коридорите със съответните съставни елементи - „Рейнско-Дунавски“ (вътрешно воден път р. Дунав, с пристанище Видин) и „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (железопътно и пътно трасе по направление Видин-София-Кулата). Наличието на тези инфраструктурни обекти от висок ранг налага ускорено привеждане на параметрите им в съответствие с изискванията на TEN-T мрежата, което от своя страна би дало силен тласък в развитието на региона. По-ниската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в северните, периферните и гранични части на страната ограничава възможностите за икономическо развитие на отдалечените от нея територии, понижава качеството на живот и инвестиционната привлекателност. За периферните райони се наблюдава много ниска достъпност поради лоша пътна инфраструктура и липса на алтернативен транспорт. За да се преодолеят тези предизвикателства, ще се подкрепя развитието на пътища от 1-ви, 2-ри и 3-ти клас на републиканската пътна мрежа, както и на ключови пътища от общинската пътна мрежа. Така ще се подпомогне развитието на функционални зони и градско-селските връзки на територията на регионите, а в комбинация с инвестиции за устойчива градска мобилност за развитие на маршрутната мрежа на градския (вкл. междуселищния) транспорт ще се подобри качеството на услугите по превоз на пътници и ще се насърчи използването на обществен транспорт. Инвестициите в пътна инфраструктура ще се осъществяват в съответствие с картирането в сектора, но и в съответствие с подхода отдолу-нагоре, т.е. освен съответствие с картата ще се търси съответствие с ИТСП и ПИРО, а проектите ще се подбират и одобряват в съответствие с Анекс 3 Интегриран териториален подход. За инвестиции в общински пътища няма да се изисква съответствие с картата. Подкрепата в областта на транспортна и инженерна/техническа инфраструктура ще помогне за подготовка за бъдещи извънредни ситуации и да се смекчат последиците от кризата и ще окаже положително въздействие върху доброто пространствено интегриране на националната транспортна система в TEN-T мрежата и достъпност. От разширяването на транспортната мрежа зависи икономическият растеж на териториите.

4.3. Пътна и улична мрежа

Община Ловеч има добре развита мрежа от първокласни, второкласни и третокласни пътища. Пътната мрежа на общината е 394,51 км. пътища, като 52 % от нея е от републиканската пътна мрежа - 206,134 км. Общинските пътища са с дължина 188,36 км. Част от трасето на автомагистрала „Хемус“ (което все още е в процес на изграждане), преминава през западната и северната част на общината, като се очаква в бъдеще да бъде основна пътна артерия. Транспортната мрежа в град Ловеч е над 180 км., добре развита и обхваща всички части на града. Основни пътни артерии в гр. Ловеч са бул. „България“ (дължина 1525 м), бул. „Полк. Ал. Кусев“ (1070 м), ул. „Димитър Пъшков“ (375 м), ул. „Търговска“ (от бул. „България“ в посока Пресеча скала - 1000 м), ул. „д-р Съйко Съев“ (1400 м), ул. „Княз Имеретински“ (1680 м), ул. „В. Търново“ (970 м) и ул. „Цачо Шишков“ (400 м), както и път II-35 от края на тунела до бул. „Освобождение“.

Гъстотата на пътната мрежа на общинско ниво е по-ниска от средната за страната, като област Ловеч е сред областите с добре поддържана пътна мрежа, но общината като цяло е с незадоволително състояние на общинската пътна мрежа. Основна причина за неподдържаната като цяло пътна мрежа е недостига на финансови средства. Община Ловеч в предходните програмни периоди не получи възможност за европейско финансиране, тъй като не попадна в групата на т. нар. „селски райони“, което доведе до значително изоставане на инвестициите в тази област, включително спрямо съседните по-малки общини. В голяма част от населените места асфалтовите настилки са полагани върху недостатъчно здрава основа преди повече от 20-30 години, те са силно деформирани и не отговарят на съвременните изисквания за безопасен транспорт.

Транзитното движение на града е изнесено извън неговите рамки, но вътрешното градско автомобилно движение създава проблеми в града. Движението вътре в града се осъществява предимно в посоките „север-юг“ и „изток-запад“. Най-натоварен остава бул. „България“, тъй като в него се влива движението от напречните улички на града и входящото движение към града. Специфичен е трафика и поради преминаването на река Осъм, която пресича почти напречно града. Контактa между градските територии от двете страни на реката са затруднени, поради малкото на брой транспортни мостови връзки в града.



Основни пътни артерии в гр. Ловеч

Положителен ефект върху трафика в град Ловеч оказва изнесения транзит по републикански път II-35 - Плевен-Ловеч-Троян, намиращ се западно от града.

За отделяне на вътрешния транзит в рамките на града положителна мярка е промяната в геометрията и организацията на движение на ул. „Д-р Съйко Съев“ при кръстовището с ул. „Княз Имеретински“, която насочва директното движение от ул. „Д-р Съйко Съев“ към ул. „Княз Имеретински“ и обратно, а движението по ул. „Д-р Съйко Съев“ след това кръстовище в посока бул. „България“ и обратно е подчинено. Това значително намалява движението в центъра на град Ловеч.

Известен недостатък на транспортно-комуникационната система на града е неприложената регулация в доста части на населеното място и особено в централната градска част. Въпреки това, транспортната система функционира добре към момента, като основна причина за това е намалелия трафик на тежкотоварни автомобили в рамките на града.

От направените изследвания за зони с влошено транспортно натоварване могат да бъдат приложени мерки за подобряване на движението при кръстовищата между ул. „Княз Имеретински“ и ул. „3-ти март“ и между ул. „Княз Имеретински“, ул. „Професор Беньо Цонев“ и булевардите: „България“ и „Мизия“.

В Централна градска част настилките са в добро състояние, като само на някои улици от второстепенно значение настилката е с неравности и се нуждае от ремонт и подмяна.

В жилищните квартали, с изключение на кв. „Червен бряг“, и индустриалните зони има повече улични участъци, на които асфалтобетонната настилка на пътното платно е компрометирана.

През 2022 г. са извършени следните ремонтни дейности:

- ул. „Рязан“, ж.к. „Младост“ - 999 м на обща стойност 1 777 865,00 лв. с ДДС;
- ул. „Димитър Пъшков“ - 70 м на стойност 26 040,00 лв. с ДДС;
- ул. „Янтра“, кв. „Гозница“ - 161 м, като стойността на извършените дейности е 161 793,00 лв. с ДДС;

През 2022 г. са извършени следните текущи ремонти:

- ул. „Васил Левски“, кв. „Дръстене“ - 4 920 м² на стойност 157 207,00 лв. с ДДС;
- ул. от кръгово кръстовище на ул. „Васил Левски“ до бл. „Вароша“ - 1 500 м² на стойност 39 253,00 лв. с ДДС;
- ул. към социално жилище в кв. „Гозница“ - 1 057 м² на стойност 32 029,00 лв. с ДДС;
- ул. „Ген. Столетов“ - 610 м² на стойност 20 906,00 лв. с ДДС;
- ул. пред бл. „Вароша“ (зад открита сцена) - 1 050 м² на стойност 23 470,00 лв. с ДДС;
- ул. от бул. „Велико Търново“ към Никром - 1 600,00 м² на стойност 61 741,00 лв. с ДДС;
- ул. „Ивайло“ - 140 м² на стойност 3 774,00 лв. с ДДС;
- ул. „Подполковник Тутолмин“ - 2 160 м² на стойност 67 662,00 лв. с ДДС;
- ул. „Раковски“ - 420 м² на стойност 11 690,00 лв. с ДДС;
- ул. „Славейков“ - 150 м² на стойност 4 985,00 лв. с ДДС;
- ул. „Райна Княгиня“ - 54 м² на стойност 1 381,00 лв. с ДДС;
- ул. „Осъмска“ - 98 м² на стойност 6 575,00 лв. с ДДС;
- ул. в ж.к. „Младост“ (от ОК 11-48-49; от ОК 56-62-49) - 1 944 м² на стойност 49 800,00 лв. с ДДС.

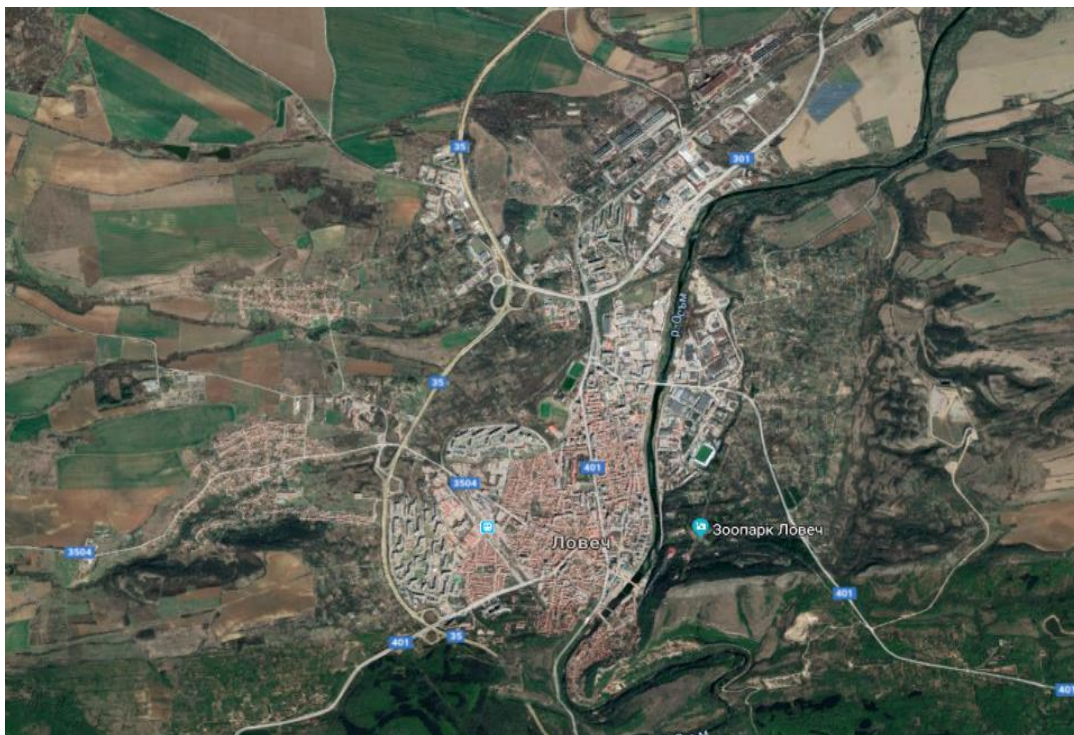
По данни на Агенция „Пътна инфраструктура“ и Областно пътно управление - гр. Ловеч, настилката на пътищата от републиканската мрежа са с асфалтобетонна настилка, като износващият пласт е от плътен асфалтобетон.

Периодично се извършват рехабилитации на пътищата в общината. Част от участъците на транспортната мрежа предстои да бъдат ремонтирани и рехабилитирани.

През общината преминава първокласен път от републиканската пътна мрежа I-4 и път II клас - 35, както и пътища III клас - III-301, III-401, III-3005, III-3013, III-3402, III-3504, III-3505 и III-4003, отразени в таблицата.

№ на пътя	Наименование на пътя	Обща дължина в км.
Пътища I клас		
Път I-4	Коритна - Български извор - Микре - о.п. Севлиево - Велико Търново - о.п. Омуртаг - о.п. Търговище -(о.п. Разград - о.п. Шумен), от км.45,26 до км. 69,832 Ведно с пътни връзки към Път I-4 – 1, 700 км.	24,546 1, 700
Пътища II клас		
Път II-35	(Гара Бяла - о.п. Плевен) Гривица - Плевен - о.п. Ловеч -Троян - Кърнаре - (Розино - Карлово), от км. 25,450 до км.62,643; Ведно с пътни връзки към път Път II-35 – 2,765 км. <i>(Път II-35 Плевен-Ловеч-Троян -> Преминава покрай гр. Ловеч от север на юг, от западната му страна. Връзката му с градските артерии се осъществява безконфликтно, посредством пътни възли и не навлиза в територията на града)</i>	37,193 2,765
Пътища III клас		
Път III-301	(Гара Бяла - о.п. Плевен) - Козар - Белене - Левски -Летница - Умаревци – Ловеч, от км. 22,246 до км.51,381 <i>(Път III-301 Ловеч-Летница-Левски -> Идва от гр. Левски и гр. Летница, навлиза в гр. Ловеч по бул. „Освобождение“ през северната промишлена зона на града и стига до кръстовището с бул. „Мизия“)</i>	29,135
Път III-401	Микре - Ловеч - (Кормянско - Малък Вършец), от км. 8,267 до км. 46,177 <i>(Път III-401 Микре-Ловеч-Севлиево -> Навлиза в града по ул. „Д-р Съйко Съев“ от запад, преминава по път II-35 до пътен възел „Баховица“, отклонява се по бул. „Освобождение“, преминава през бул. „Мизия“ и по ул. „Велико Търново“ излиза от града в източна посока)</i>	34,921
Път III-3005	(О.п. Плевен - Луковит) Ясен - Търнене -Градина -Петърница - Бъркач - Беглеж - Катунец -(Радювене - Орляне), км. от 41,530 до км. 42,721	1,191
Път III-3013	(Летница - Умаревци) - Деветаки - Брестово - Къкрина - (Ловеч - Севлиево), от км.0,000 до км. 24,515	24,515
Път III-3402	(П.к. Гривица - Мечка) Коиловци - Славяново -Пордим - Вълчетрън - Дойренци (Летница - Умаревци), от км. 30,618 до 41,140	10,522
Път III-3504	Ловеч - Радювене - Орляне - Угърчин, от км. 0,000 до км. 16,002 <i>(Път III-3504 Ловеч-Радювене-Угърчин -> Започва под надлез на път II-35 при ул. „Подп. Александър Кусев“ и излиза от града по ул. „Цар Иван Александър“ в западна посока.)</i>	16,002
Път III-3505	(О.п. Ловеч - Троян) - Казачево - Стефаново - Дебнево - Велчево, от км. 0,000 до км.13,431	13,431
Път III-4003	(Микре - о.п. Севлиево) - Прелом - (Ловеч - Севлиево), от км.0,000 до км.10,213	10,213

Източник: Община Ловеч, ОУП



Сателитна снимка на гр. Ловеч и пътищата от Републиканска пътна мрежа

Общинската пътна мрежа е представена от 31 пътни отсечки. Тя заедно с отсечките от републиканската пътна мрежа осигуряват надлежен достъп до всички населени места от общината и в частност на селата до общинския център.

За да се обезпечи бъдещото устойчиво развитие и експлоатация на уличната мрежа, в интерес на гражданите и в съответствие със съществуващия Генерален план за организация на движението на Централна градска част на гр. Ловеч и южната част от Източна промишлена зона, е изготвена класификация на уличната мрежа, която отразява реалното и бъдещото функционално предназначение на отделните улици. Тя е съобразена с транспортното натоварване, съществуващото и планираното застрояване и виждането на Община Ловеч за провеждане на транзитното движение.

В съответствие с Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии и съгласно функционалното им предназначение, в гр. Ловеч може да има:

- от първостепенната улична мрежа - градски магистрали II клас, районни артерии III клас и главни улици IV клас;
- от второстепенната улична мрежа - събирателни улици V клас и обслужващи улици VI клас.

Класификацията на уличната мрежа в действащия ГПОД и ТКС е следната:

- Улици от първостепенната улична мрежа:
 - Улици II клас - градски магистрали
 - Път II 35 Плевен-Ловеч-Троян.
 - Улици III клас - районни артерии
 - бул. „България“;
 - ул. „Съйко Съев“ (част от ул. „Цачо Шишков“);
 - бул. „Мизия“;
 - ул. „Княз Имеретински“;
 - бул. „Освобождение“.
 - Улици IV клас - главни улици
 - ул. „Търговска“;

- ул. „Цачо Шишков“;
 - ул. „Васил Левски“;
 - бул. „Велико Търново“;
 - ул. „Мостова“;
 - ул. „Христо Русков“;
 - ул. „Хан Кубрат“;
 - ул. „Цар Иван Александър“.
- Улици от второстепенната улична мрежа:
 - Улици V клас - събирателни улици
 - ул. „Осъмска“;
 - ул. „Димитър Пъшков“;
 - ул. „Панайот Волов“;
 - ул. „Александър Стамболийски“;
 - ул. „Трети март“;
 - ул. „Тодор Каблешков“;
 - ул. „Панайот Волов“;
 - ул. „Никола Петков“.
 - Улици VI клас - обслужващи улици - всички останали улици

Реализирането на тази йерархична подчиненост дава възможност да се:

- реализират функциите на транзит и достъп;
- провежда транспортното натоварване;
- обособят, при необходимост в бъдеще, допълнителни вътрешно квартални зони за движение с 30 км/ч като допълнителна мярка за безопасност;
- избегне предвиждането на скъпо струващи разширения за достигане до нужните технически параметри на улиците от висок клас.

През гр. Ловеч преминават 4 бр. пътища от Републиканската пътна мрежа. Това са пътища II-35, III-301, III-401 и III-3504.

Въведен е режим на еднопосочно движение на определени улици с цел:

- намаляване броя и степента на опасност на конфликтните точки между МПС и пешеходци, чрез което се повишава безопасността на движението;
- премахване опасността от челни удари предвид липсата на насрещно движение;
- увеличаване пропускателната способност на улиците и кръстовищата и средната съобщителна скорост;
- намаляване задръжките в уличното движение и подобряване преразпределението на транспортните потоци, което натоварва по-равномерно уличната мрежа;
- осигуряване по-ефективното използване на уличните платна за спиране, престои и паркиране;
- опростяване организацията на движението и начина на регулиране;
- осигуряване по-добър достъп до различните обекти в централните градски части;
- създаване на по-спокойни вътрешни зони в жилищните квартали.

Наред с положителните си страни еднопосочното движение има и известни недостатъци, в т.ч.:

- създава известни смущения в ориентирането и навиците на водачите на МПС в началния период от прилагането му;
- удължава пробега до определени обекти и увеличава обема на транспортната работа, особено в по-малките населени места;
- удължава пешеходната достъпност до спирките на превозните средства на градския транспорт;
- създава се опасност от сблъсквания между движещите се едно след друго МПС поради намалената дистанция.

Опитът при въвеждането на еднопосочно движение показва, че има първоначално нарушаване на стереотипа за придвижването на водачите, живеещи или работещи в съответния район, но те сравнително бързо придобиват необходимите навици при движението си по новите еднопосочни маршрути.

Въвеждането на еднопосочното движение не се прави самоцелно. При широчина на уличното платно до 6 м. и при по-висока интензивност на движението то е необходимо предвид затрудненото или дори невъзможно разминаване на превозните средства от паркираните от двете страни автомобили. При вътрешно-кварталните улици с незначителна интензивност то е излишно и настройва отрицателно гражданите към тази организация на движението предвид удължения им маршрут и време за пътуване. Отчитайки предимствата и недостатъците на еднопосочното движение, както и конкретните характеристики на наличната улична мрежа в гр. Ловеч, считаме че не е необходимо да се променя друга посочност на движението, освен вече съществуващата. Изключение правят 3 улици в града - ул. „Оборище“ (посока от ул. „Хан Крум“ към ул. „Димитър Пъшков“), ул. „Христо Ботев“ (посока от ул. „Александър Стамболийски“ към ул. „Стефан Караджа“) и ул. „Патриарх Евтимий“ (участък и посока от кръстовището с ул. „Съйко Съев“ и ул. „Отец Паисий“ до следващото Т-образно кръстовище), които са с възможност за еднопосочно движение. Това се обуславя, както от габарита на улиците, така и от интензивното паркиране по тях. При въвеждане на еднопосочно движение по тези улици, се създава предпоставка да се обособят паркоместа. Анализът показва, че във връзка с местоположението, свързаността със съседните улици и габарита на двете улици, е подходящо въвеждането на тази мярка.

В гр. Ловеч има 7 бр. съществуващи светлинно-регулирани кръстовища:

- Кръстовището между ул. „Княз Имеретински“, ул. „Съйко Съев“ и ул. „Александър Батенберг“;
- Кръстовището между ул. „Съйко Съев“, ул. „Цачо Шишков“ и ул. „Димитър Пъшков“;
- Кръстовището между ул. „Цачо Шишков“ и бул. „България“;
- Кръстовището между ул. „Цачо Шишков“ и ул. „Княз Имеретински“;
- Кръстовището между ул. „Тодор Каблешков“ и ул. „Княз Имеретински“;
- Кръстовището между ул. „Панайот Волов“ и бул. „България“;
- Кръстовището между бул. „Мизия“ и бул. „Освобождение“.

Анализ на съществуващите циклограми на светофарните уредби, заедно с анализа на съществуващия трафик, показаха, че режимите на светофарните уредби осигуряват достатъчна пропускливост на кръстовищата. Към момента не е необходимо светлинно-регулиране на други кръстовища от уличната мрежа в града.

В рамките на града има 10 бр. бензиностанции и газостанции.

4.4. Паркиране

Проблемът с паркирането в повечето населени места все повече се изостря предвид растящата моторизация и съсредоточаването на трудовите, търговските, обслужващите, културно-туристическите, учебните и спортните обекти предимно в централните градски части.

Общият брой на паркоместата, заложили в ГПОД на гр. Ловеч е 1959, в т.ч.:

- Паркоместа за свободно паркиране - 1421 бр.;
- Паркоместа за платено паркиране - 426 бр.;
- Паркоместа за хора с увреждания - 106 бр.;
- Паркоместа за електромобили - 6 бр.

В градската агломерация се концентрират голямо количество автомобили в ограничено пространство, където няма възможност за увеличаване дължината и широчината на уличната мрежа и броя на паркоместата. Нарастващият брой автомобили не може безпроблемно да се разпредели по уличната мрежа, която е проектирана при други условия за движение и десетки години почти не е разширявана.

Основните проблеми са осигуряването на необходимите паркоместа за индивидуалния автомобилен транспорт и свободни улични платна за участниците в движението, включително за градския и таксиметровия транспорт за обществен превоз на пътници.

Реализираните места за паркиране в гр. Ловеч в общи линии покриват Централна градска част и обществените сгради там. В останалата част от града, с преобладаващо ниско-етажно застрояване и еднофамилни къщи, паркирането на автомобилите е в дворовете и в собствените гаражи в имотите. Предвидените паркоместа на съществуващи по-широки улици не засягат достъпа по гаражите и дворовете на собствениците.

На територията на град Ловеч са обособени шест зони за платено паркиране: Паркинг „Транспортен мост“ с 23 паркоместа, Паркинг „Община“ с 22 паркоместа, Паркинг НТС с 42 паркоместа, Паркинг БТК с 39 паркоместа, Паркинг „Окръжен съд“ с 12 паркоместа, Паркинг „Стоматология“ с 12 паркоместа. Осигурени са места за паркиране на хора с увреждания.

Паркиране върху уличните платна са предвидени при еднопосочни улици с достатъчен габарит, както и по основните улици в Централната градска част. Обозначени са местата за платено и свободно паркиране, както и техният брой. Отбелязани са и местата за паркиране за хора с увреждания.

Вземайки предвид напредъка на технологиите, свързани с производството и разпространението на електромобили и съгласно изискванията на Наредба № РД-02-20-2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, на някои от паркингите (на ул. „Осъмска“ и ул. „Бяло море“) са предвидени и паркоместа за електромобили. **С цел предоставяне на цялостна услуга и насърчаване използването на електромобили, е подходящо изграждането на тези места и на зарядни станции.**

4.5. Обществен транспорт, логистика

На територията на Община Ловеч се използват предимно:

- Лични автомобили;
- Таксиметров пътнически превоз;
- Автобуси на масовия обществен пътнически транспорт;
- Железопътен транспорт.

На територията на Община Ловеч са регистрирани 27 922 моторни превозни средства, при 42 573 лица над 18 години по постоянен адрес, или приблизително по 0,655 превозни

средства на един човек. За сравнение средното ниво за големите градове в ЕС е около 0,574. Пътуванията с личен автомобил продължават да растат, за сметка на пътуванията с градския транспорт. Необходимо е да бъдат предприети мерки за обръщане на тенденцията, тъй като сегашното положение влияе негативно на околната среда, чрез прилагане на подходящи мерки.

Таксиметровите превози в гр. Ловеч се осъществяват от частни компании. Местата, предвидени за престой на таксиметрови автомобили, са означени със знак Е 20. Общият брой издадени разрешителни за извършване на таксиметрови превози за 2022 г. е 206, видно от публичния регистър на интернет страницата на Община Ловеч.

Стоянки за таксиметрови автомобили са обособени на следните места: Площад ЖП Гара - Ловеч, МБАЛ - Ловеч, бул. „България“ - срещу спирка ОББ, бул. „България“ - срещу спирка Пазара, бел. „България“ - Съдебна палата, ЖК „Здравец“ - вход, ЖК „Младост“ до м-н „Славимес“. Същите са обозначени с вертикална и хоризонтална маркировка, която се подновява периодично.

В гр. Ловеч се използва автобусен транспорт, като обществен такъв. Ритъмът на живот във всеки град е възможен, когато неговата обществена транспортна система за пътнически превози функционира нормално, периодично се оптимизира спрямо нуждите на пътничко потока и притежава нормативно установените икономически и екологични параметри за правилното ѝ функциониране и обезпечаване. Автопаркът на обслужващите фирми има нужда от обновяване, спирките на градския транспорт също, като това е и резултат от невъзможността на Община Ловеч да кандидатства за средства по програми на Европейския съюз, тъй като до сега не е прилагана схема, по която да е допустима.

Общественият превоз на пътници по автобусни линии от общинската, областната и републиканската транспортни схеми се осъществява от лицензирани превозвачи, с които Община Ловеч е сключила договори, след провеждане на процедури по реда на Закона за обществените поръчки. Утвърдените транспортни схеми (РТС, ОбЛТС и ОбщТС) осигуряват обществен превоз на пътници, както следва:

В рамките на град Ловеч общественият превоз на пътници се осъществява по Общинската транспортна схема по следните направления:

1. **Вътрешноградска автобусна линия № 1** - ж.к. „Младост - ЖПС“ *(Изпълняват се 6 маршрутни разписания)*

Сpirки по маршрута - ЖПС - Балкан - ТМЕТ - Салито - ОУ „Христо Никифоров“ - Пазара - ОББ - м-н „Електроуреди“ - Автогара - „Билла“ - Болница - ПМГ - ж.к. „Младост“.

2. **Вътрешноградска автобусна линия № 2** - кв. „Продимчец“ - кв. „Дръстене“ - *(Изпълнява се 1 маршрутно разписание)*

Сpirки по маршрута - Продимчец - ТМЕТ - Салито - ОУ „Христо Никифоров“ - Пазара - ОББ - пл. „Б. Баев“ - ЦДГ „М. Сиркова“ - Църква „Св. Неделя“ - кв. „Дръстене“.

3. **Вътрешноградска автобусна линия № 3** - ж.к. „Младост“ - „Индустриален квартал“ - ж.к. „Младост“ - *(Изпълнява се 1 маршрутно разписание)*

Сpirки по маршрута - ж.к. „Младост“ - ПМГ - Болница - Билла - Автогара - СУ „Тодор Кирков“ - „Басейна“ - „Салито“ - „Тр. Мебел“ - РЗОК - „Велур“ - ЦДГ „М. Сиркова“ - пл. „Б. Баев“ - м-н „Електроуреди“.

4. **Вътрешноградска автобусна линия № 4** - ж.к. „Гозница - ЖПС“ - *(Изпълняват се 2 маршрутни разписания)*

Сpirки по маршрута - Гозница - Мелта - м-н „Електротехника“ - ОББ - Пазара - ОУ „Христо Никифоров“ - Салито - ТМЕТ - Балкан - ЖПС.

Междуселищни автобусни линии от общинска, областна и републиканска транспортни схеми:

1. Междуселищна автобусна линия София - Ловеч (РТС)

Изпълняват се 3 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - София - Централна АГ, София - АГ „Подуене“, р. Правец, АГ Ябланица, М. Брестница, Български извор, Сопот, Болницата, ДНА, Басейна, Ловеч.

Маршрутните разписания № 11501, № 11101 и № 11301 се изпълняват целогодишно.

2. Междуселищна автобусна линия Ловеч – Плевен (ОблТС)

Изпълняват се 6 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Плевен, Плевен - Център, р. Слатина, р. Славяни, АГ Ловеч

Маршрутните разписания № 11101, № 11102, № 11103, № 11104, № 11105 и № 11106 се изпълняват целогодишно.

3. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Троян (ОблТС)

Изпълняват се 6 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, ОНС, р. Хлеvene, р. Сливек, р. Казачево, ВЕЦ, р. Абланица, Мелницата, Лешница, р. Ломец, Добродан, Кал. Ханче, р. Калейца, Троян - учащи, АГ Троян

Маршрутните разписания № 3101, № 3102, № 3103, № 3104 и № 3105 се изпълняват целогодишно.

Маршрутно разписание № 3106 се изпълнява само в петък.

4. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Тетевен (ОблТС)

Изпълняват се 3 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, ОС, р. Казачево, Абланица, Голец, Микре, Сопот, р. Славщица, Лесидрен (изпълнява се само по маршрутно разписание № 3201), р. Кирчево, Василковска, Български извор, Боаза, р. Градешница, Асен, Гложене, Полатен, Чер. Мост, Абаджиев, АГ Тетевен

Маршрутни разписания № 3101, № 3202 и № 3201 се изпълняват целогодишно.

5. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Летница

Изпълняват се 3 маршрутни разписания

Спирки по маршрутно разписание № 3101 - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Салито, АС Умаревци, АС Йоглав, АС Александрово, АС Чавдарци, АС Крушуна, АС Летница

Спирки по маршрутно разписание № 3102 - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Салито, АС Умаревци, АС Йоглав, р. Дойренци, АС Александрово, АС Чавдарци, АС Крушуна, АС Летница

Спирки по маршрутно разписание № 3103 - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Салито, АС Умаревци, АС Йоглав, АС Дойренци, АС Александрово, АС Летница

Маршрутните разписания № 3101, № 3102 и № 3103 се изпълняват целогодишно.

6. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Луковит (ОблТС)

Изпълнява се 1 маршрутно разписание

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, Гозница, Радювене, Орляне, р. Каленик, Каленик, Катунец, р. Беглеж, Бежаново, Драгана, Ъглен, Дерманци, Тодоричене, АГ Луковит

Маршрутно разписание № 3201 се изпълнява целогодишно.

7. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Вълчитрън (РТС)

Изпълняват се 2 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, Банката, Салито, Горан, Владиня, Дренов, Вълчитрън

Маршрутни разписания № 11101 и № 11102 се изпълняват целогодишно.

8. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Скобелево (ОбщТС)

Изпълняват се 5 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС Живот.пазар - АС Обреден дом - АС с. Скобелево

Маршрутното разписание за курса от 06:45 ч. се изпълнява само в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 08:00 ч. се изпълнява само събота.

Маршрутното разписание за курса от 13:10 ч. се изпълнява само в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 13:30 ч. се изпълнява само в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява целогодишно.

9. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Слатина (ОбщТС)

Изпълняват се 5 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ЖПС, АС Слатина
Маршрутното разписание за курса от 06:30 ч. се изпълнява само в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 09:00 ч. се изпълнява само в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 08:00 ч. се изпълнява само в почивни дни.
Маршрутното разписание за курса от 13:40 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява целогодишно.

10. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Малиново - Стефаново - Изпълняват се 3 маршрутни разписания (ОбщТС)

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС Сливек, АС Г. Павликене, АС Прелом, АС Малиново, АС Стефаново

Маршрутното разписание за курса от 06:45 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 13:00 ч. се изпълнява целогодишно в работни дни.
Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява целогодишно.

11. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Тепава - Деветаки (ОбщТС)
Изпълняват се 2 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Салито, АС ТМТ, АС ЖПС, АС Топливо, АС ЗФП, АС Умаревци, АС Йоглав, АС Тепава, АС Деветаки

Маршрутното разписание за курса от 06:30 ч. се изпълнява само в сряда.
Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява в сряда, петък и неделя.

12. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Славяни (ОбщТС)
Изпълняват се 5 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Салито, АС ЖПС, АС Стопански двор, АС Славяни център, АС Славяни обръщало

Маршрутното разписание за курса от 08:00 ч. се изпълнява в почивни дни.
Маршрутното разписание за курса от 09:00 ч. се изпълнява в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 06:35 ч. се изпълнява в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 13:40 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява целогодишно.

13. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Радюене (ОбщТС)
Изпълняват се 6 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС Гозница, АС Стоп. Двор, АС Радюене
Маршрутното разписание за курса от 08:10 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 12:00 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 13:30 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 18:00 ч. се изпълнява целогодишно.
Маршрутното разписание за курса от 06:40 ч. се изпълнява в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 16:40 ч. се изпълнява през зимния период (01.11-31.03).

14. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Смочан - Гостиня (ОбщТС)
Изпълняват се 4 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС КАТ, АС Синан тепе, АС Свинарника, АС Смочан, АС Пресяка, АС Гостиня

Маршрутното разписание за курса от 06:20 ч. се изпълнява в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 07:40 ч. се изпълнява в почивни дни.
Маршрутното разписание за курса от 12:30 ч. се изпълнява в делнични дни.
Маршрутното разписание за курса от 17:10 ч. се изпълнява в делнични дни.

15. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Хлеvene (ОбщТС)
Изпълняват се 5 маршрутни разписания

Спирки по маршрутното разписание за курса от 07:30 ч. в почивни дни - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС Хлеvene

Спирки по маршрутното разписание за курса от 07:00 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС М. Сиркова, АС Велур, АС Спарки елтос, АС Салито, АС Червен бряг, АГ Ловеч

Спирки по маршрутното разписание за курса от 09:00 ч. в сряда - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС Хлеvene

Спирки по маршрутно разписание за курса от 13:30 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС Хлеvene

Спирки по маршрутно разписание за курса от 18:00 ч. в почивни дни - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС Хлеvene

16. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Брестово (ОбщТС)

Изпълняват се 4 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС Липака, АС Карьера, АС р. Г. Павликене, АС Къкринa, АС Брестово

Маршрутното разписание за курса от 07:30 ч. се изпълнява целогодишно.

Маршрутното разписание за курса от 12:30 ч. се изпълнява в сряда и петък.

Маршрутното разписание за курса от 13:30 ч. се изпълнява в неделя.

Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява целогодишно.

17. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Баховица (ОбщТС)

Изпълняват се 9 маршрутни разписания

Спирки по маршрутно разписание за курса от 06:30 ч. в делнични дни – АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС Затвора, АС ОПУ, АС Баховица, АС ОПУ, АС Затвора, АС ТМЕТ, АС Завода, АС ТМЕТ, АС Салито, АС Спарки елтос, АС Велур, АС Мария Сиркова, АС ОНС, АГ Ловеч.

Спирки по маршрутните разписания от 06:30 ч. в почивни дни, от 07:45 ч. в делнични дни, от 09:45 ч. в делнични дни, от 12:05 ч. в делнични дни, от 12:30 ч. в почивни дни, от 14:00 ч. в делнични дни, от 18:30 ч. целогодишно - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС Затвора, АС ОПУ, АС Баховица.

Спирки по маршрутно разписание за курса от 17:00 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ТМЕТ, АС Завода, АС ЖПС, АС ТМЕТ, АС Затвора, АС ОПУ, АС Баховица, АС ОПУ, АС Затвора, АС Салито, АС Пазара, АС ОББ, АГ Ловеч.

18. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Дойренци (ОбщТС)

Изпълняват се 7 маршрутни разписания

Спирки по маршрутно разписание за курса от 06:30 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ТМТ, АС Завода, АС ЖПС, АС Умаревци, АС Йоглав-Авис, АС Йоглав-център, АС Дойренци, АС Йоглав-център, АС Йоглав-Авис, АС Умаревци, АС ЖПС, АС Завода, АС ТМТ, АС Салито, АС Спарки елтос, АС Велур, АС Мария Сиркова, АС В. Коларов, АГ Ловеч.

Спирки по маршрутните разписания от 06:45 ч. в събота, от 08:30 ч. в делнични дни, 11:30 ч. в делнични дни, от 14:00 ч. в делнични дни, от 17:00 ч. в делнични дни и от 19:00 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ТМТ, АС Завода, АС ЖПС, АС Умаревци, АС Йоглав, АС Дойренци.

19. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Лисец (ОбщТС)

Изпълняват се 9 маршрутни разписания

Спирки по маршрутно разписание за курса от 06:30 ч. в делнични дни – АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС Затвора, АС ОПУ, АС Лисец, АС ОПУ, АС Затвора, АС ТМЕТ, АС Завода, АС ТМЕТ, АС Салито, АС Спарки елтос, АС Велур, АС Мария Сиркова, АС ОНС, АГ Ловеч

Спирки по маршрутните разписания от 06:30 ч. в почивни дни, от 07:45 ч. в делнични дни, от 09:45 ч. в делнични дни, от 12:05 ч. в делнични дни, от 12:30 ч. в почивни дни, от 14:00 ч. в делнични дни, от 18:30 ч. целогодишно – АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС Затвора, АС ОПУ, АС Лисец център, АС Лисец 2.

Спирки по маршрутно разписание за курса от 17:00 ч. в делнични дни - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ТМЕТ, АС Завода, АС ЖПС, АС ТМЕТ, АС Затвора, АС ОПУ, АС Лисец център, АС Лисец 2, АС Лисец център, АС ОПУ, АС Затвора, АС Салито, АС Пазара, АС ОББ, АГ Ловеч.

20. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Дренов (ОбщТС)

Изпълняват се 5 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ЖПС, АС Горан. АС Влaдиня, АС Дренов.

Маршрутното разписание за курса от 06:15 ч. се изпълнява в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 07:00 ч. се изпълнява в почивни дни.

Маршрутното разписание за курса от 13:30 ч. се изпълнява целогодишно.

Маршрутното разписание за курса от 16:30 ч. се изпълнява в почивни дни.

Маршрутното разписание за курса от 17:30 ч. се изпълнява в делнични дни.

21. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Горан (ОбщТС)

Изпълняват се 2 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОББ, АС Пазара, АС Салито, АС ЖПС, АС Горан

Маршрутното разписание за курса от 08:30 ч. се изпълнява само в сряда.

Маршрутното разписание за курса от 09:00 ч. се изпълнява само в сряда.

22. Междуселищна автобусна линия Ловеч - Българене

Изпълняват се 3 маршрутни разписания

Спирки по маршрута - АГ Ловеч, АС ОНС, АС р. Хлеvene, АС р. Сливек, АС р. Казачево, АС ВЕЦ, АС р. Абланица, АС р. Абланица, АС Българене, АС Абланица, АС р. Абланица, АС Казачево, АС ОНС, АГ Ловеч

Маршрутното разписание за курса от 08:45 ч. се изпълнява в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 09:05 ч. се изпълнява в делнични дни.

Маршрутното разписание за курса от 12:30 ч. се изпълнява в работни дни.

Поради промяна на потребностите, икономическата ситуация в страната и остарялата нормативна уредба, периодично се внасят предложения за промени на маршрутните разписания. Действащите нормативни документи не отговарят на съвременните изисквания за извършване на услугата обществен превоз на пътници.

НПВУ полага основата на реформирането на сектора с планираното приемане на Закон за общественя превоз на пътници, който ще диктува възлагането, експлоатирането и управлението на общественя транспорт в страната като единна система, състояща се от множество компоненти и видове транспорт, обединени в единна Национална транспортна схема и Стандарт за развитие на общественя транспорт и интеграция на районите. Законът ще има за цел да покрие съществуващата правна неопределеност на общественя транспорт в страната като услуга, базирана на пазарни принципи и елемент за социална отговорност. Той ще гарантира равнопоставеност между възложителите, доставчиците на транспортни услуги (операторите) и клиентите на транспортната услуга (пътниците), като регламентира реда и условията при които ще се организира общественя транспорт на територията на страната.

Такъв закон ще определи и подзаконова нормативна рамка, от която страната ни се нуждае, за да стимулира и дефинира регламентите за междубощинските интегрирани транспортни схеми, градски железници и др. транспортни инструменти. Въвеждането на нов Закон за обществен транспорт за превоз на пътници ще предизвика промени в редица други закони, като ЗМСМА, ЗУТ, ЗОП, ЗДвП, ЗЖТ и др. За адекватното и цялостно прилагане на Закона за общественя транспорт за превоз на пътници транспонирането на Заключителните и преходните му разпоредби е от ключово значение.

Община Ловеч осигурява безплатен транспорт на ученици, като разполага общо с 12 училищни автобуса, предоставени на учебни заведения за превоз на деца и ученици от населени места, в които няма детска градина или училище до най-близката детска градина или училище, което провежда обучение в съответната група или в съответния клас, и обратно. Осигуряването на транспорт за децата и учениците от населени места, в които няма детска градина или училище до най-близката детска градина или училище, което провежда обучение в съответната група или в съответния клас, е една от дейностите за подпомагане на

равния им достъп до образование и за подкрепа за личностното им развитие (чл. 283, ал.1, т.2 от ЗПУО).

В гр. Ловеч има изградена железопътна гара. Железопътна гара Ловеч е основна гара по железопътна линия № 24 - Свищов - Левски - Ловеч - Троян, която е разклонение на железопътна линия № 2 - София - Горна Оряховица - Варна. Изграждането на участъка на железопътната инфраструктура, която преминава през територията на общината по направление Левски-Ловеч започва през 1921 г., а през 1929 г. се одобрява проект за строителство участъка с едно трасе Ловеч-Троян. Железопътният транспорт се използва предимно от лица, с възможност за ползване на намаления от цената на билета до близките села, както и от студенти, но все по-малко поради редуциране на разписанията.

Логично с развитието на информационните технологии **логистиката на транспорта** все повече се насочва към използването на изкуствения интелект и „умното“ управление. **Използването на интелигентни транспортни системи** осигурява по-доброто управление на операциите и предоставяне на нови услуги (умен паркинг, умни кръстовища, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н). С интелигентни информационни системи може да се управлява трафикът, да се разрешат проблеми на градския транспорт като задръствания, паркиране, произшествия и аварийни ситуации, мониторинг на въздействията върху околната среда. Тяхното въвеждане създава условия за оптимална транспортна мобилност, поемаща и управляваща различните потоци. Новите превозни средства все по-често са оборудвани с мобилна комуникация 3G/4G и съгласно европейските директиви трябва да могат да извършат е-call към спешния телефон 112 в случай на инцидент. Очаква се в скоро време да се обявят и новите стандарти, които освен по-високата скорост на обмен на информацията, ще позволят превозните средства да обменят информация помежду си и между тях и изградената пътна инфраструктура. Тези технологии са изключително ефективни и ще доведат до революционни решения в областта на ИТС на пътя, а следователно и до още по-високо ниво на пътната безопасност и за подобряване на ефективността на превозните средства и времето за придвижване. Постъпващите данни от сензорите между всички участници на пътя (разстояние, скорост и посока на движение и т.н.) и данни от инфраструктурата (качество на пътната настилка, метеорологични условия, пътни знаци и светофари и т.н.) ще трябва да се обработват и съхраняват в реално време в специализирани центрове. Чрез технологии за изкуствен интелект ще се анализират данните, генерирани от превозните средства и на градската инфраструктура, за да може да се минимизират възможни инциденти между участниците или да се откриват потенциални аномалии.

4.6. Пешеходни и велосипедни зони

Пешеходните зони в град Ловеч са концентрирани в централната част на града - това е зоната, която е оформена по пешеходната част от ул. "Търговска" (от Покрит мост до ул. "Ал. Стамболийски"), градска градина и пл. „Екзарх Йосиф I“, пл. „Г. М. Димитров“ и комплекс „Космос“, пл. „Т. Кирков“ в кв. „Вароша“. По проект „Рехабилитация и нови пространствени решения на пешеходната зона в централна градска част и рехабилитация на площад „Тодор Кирков“ кв. „Вароша“, гр. Ловеч, договор № BG16RFOP001-1.020-0001-C02 е подменена изцяло настилка на тази пешеходната част, а именно ул. „Търговска“ (от Покрит мост до ул. „Ал. Стамболийски“), вкл. Градска градина и пл. „Екзарх Йосиф I“; Изградени са 3 фонтана - на пл. „Екзарх Йосиф I“, пл. „Тодор Кирков“ и пред Драматичен театър-Ловеч; Изградени са рампи за осигуряване на достъпна среда; Оформена е нова алейна мрежа в Градската градина; Ремонтирана е скулптурната композиция пред Съдебна палата-Ловеч; Отворена е нова пешеходна ос от ул. „Цачо Шишков“ през Градската градина към Катедралния храм;

Извършена е ревизия на озеленяването и градското обзавеждане; Ремонтирано е пасажното пространство в комплекс „Космос“; Въведено е ново енергоспестяващо осветление; Ремонтирани са настилките на пл. „Тодор Кирков“ в кв. Вароша и озеленено и оформено пространството около паметника.

По проект „Зелена, достъпна и привлекателна градска среда в Ловеч“, договор № BG161PO001/1.4-09/2012 е подобрена физическа и жизнена среда в гр. Ловеч в ж.к. „Червен бряг“, като е извършена рехабилитация на уличната и алейна мрежа в целия квартал. Осигурена е общодостъпна среда - тактилни плочи, рампи, понижени тротоари. Изпълнена е двупосочна велоалея. Изградени са 3 бр. детски площадки за игра на открито за възрастова група от 0 до 3 г., монтирани са съоръжения за игра, пясъчници и настилка от каучукови плочи и 2 бр. детски площадки за игра на открито за деца от 3 до 12 г. Монтирани са съоръжения и настилка от борови кори. Изградени са две площадки за фитнес на открито, игрище за бадминтон, площадка за игра на тенис на маса, многофункционално спортно игрище. Изградена е скейтбордна площадка. По същия проект е възстановена връзката между ул. „Васил Левски“ и парк „Стратеш“ - гр. Ловеч“. Изпълнена е реконструкция на пътното платно, положени са нови бордюри, монтирана е предпазна ограда и изпълнено улично осветление.

Парк „Стратеш“ обхваща площ от 1 000 дка в североизточната част на града. В източната част е разположен Ловешкият зоопарк, характерен с голямо животинско разнообразие. До парка води старият път Ловеч - Севлиево. Има пряка пътна връзка под скалния венец със старинния квартал „Вароша“, водеща направо до Паметника на Васил Левски и Ловешката средновековна крепост. Алея Баш бунар е разположена на левия бряг на р. Осъм и следва нейните извивки по протежение на 2 км. Този парк е любимо място за отдих и развлечения на ловчанлии.

Проект „Рехабилитация и нови пространствени решения на площад „Свобода“, гр. Ловеч“, договор № BG16RFOP001-1.020-0008-C01 е завършено цялостното изграждане на модерен градски център, чрез цялостна подмяна на настилките на площада, извършена е ревизия на озеленяването и градското обзавеждане, изградена е поливна система, 3 детски площадки за игра и скейтборд площадка и е въведено енергоспестяващо осветление.

През територията на България са обособени 2 международни велосипедни маршрута, които са част от Европейската мрежа от велосипедни маршрути EuroVelo. Дунавският велосипеден маршрут (EuroVelo 6) следва течението на р. Дунав до вливането на реката в Черно море като свързва дунавските крайбрежни селища по цялото протежение на крайбрежието. Пътят на Желязната завеса (EuroVelo 13) следва пограничните територии в западната и южната част от страната и свързва селища от двете страни на границата, съответно преминава през Сърбия, България, Република Северна Македония, Гърция и Турция. В България не съществуват други утвърдени велосипедни маршрути, които да свързват населени места и да се простират през територията на цялата страна. Местни велосипедни маршрути и създадената до момента инфраструктура се съобразяват с вече изградената пътна мрежа в страната. През последните години все повече населени места инвестират в развитието и насърчаването на велосипедна инфраструктура и обособяването на велоалеи в рамките на градската транспортна мрежа. Освен това в някои населени места има изградени съоръжения за паркиране на велосипеди, които са ситуирани предимно в централната част или около публичните сгради. Въпреки това степента на развитие на този тип инфраструктура е сравнително ниска и има потенциал за надграждане и доразвиване. Основни ограничения за развитие на този тип инфраструктура, обаче, е настоящото състояние на уличната мрежа и необходимостта от специално обособяване на отделни ленти за велосипеди, за което е необходимо допълнително планиране.

По проект „Зелена, достъпна и привлекателна градска среда в Ловеч“, договор № BG161PO001/1.4-09/2012 е подобрена физическа и жизнена среда в гр. Ловеч в ж.к. „Червен

бръг“ е изпълнена двупосочна велоалея. Актуален в днешно време стана здравословният начин на живот и придвижването с т.нар. „немоторизиран“ транспорт – пеша и с велосипеди. Община Ловеч търси възможности за обособяване на подходящи места за изграждане на велоалеи, съответстващи на нормативните изисквания, въпреки че при така изградената пътна инфраструктура трудно биха могли да бъдат изпълнени изискванията, особено по отношение на ширината на пътното платно и да се удовлетвори едната от идеите за връзка от дома до работното място. На местно ниво, макар и с редица ограничения с Наредба № 2 на Общински съвет – Ловеч за организацията и безопасността на движението, дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците на територията на Община Ловеч нормативно е допусната възможност за движение с велосипеди. По-скоро би било възможно изграждане на велосипедна инфраструктура за спорт и туризъм, с възможност за отделяне от автомобилния трафик.

Освен традиционните превозни средства започна масовото използване на индивидуалните електрически превозни средства - електрически тротинетки, като създаването на нормативната уредба на национално ниво и подходяща инфраструктура отново значително закъсняват, което води след себе си и проблеми с безопасността на движението.

4.7. Безопасност на движението

Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021-2030 година въвежда задължения за общините да изготвят годишни План-програми за изпълнение на общинската политика по безопасност на движението по пътищата, като относими към настоящия план са мерките, заложи в Тематично направление 4: Щадяща инфраструктура и Тематично направление 5: Превозни средства в защита на човека. Стратегията предвижда:

- интегриране на пътната безопасност в цялостния инвестиционен процес на общините, като стопани на пътищата с фокус върху основните елементи, свързани с безопасността - сигнализация, в т.ч. маркировка и крайпътно пространство;
- прилагане на интегриран и планов подход при управление на дейностите по ремонт и поддържане;
- обективна оценка на съществуващата организация на движение и развитие на интелигентни транспортни системи за управление на трафика, като същите са много важни, съставени както от единен контролен център, така и от отделни елементи
- изпълнение на мерки за градско планиране и развитие, чрез разработване на планове за устойчива градска мобилност, които обвързват потенциала за растеж на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората и устойчиво развитие на териториите.
- интегриране на пътната безопасност в дейността на общините по изграждане и поддържане на общинската пътна и улична мрежа, чрез изпълнение на инженерни мерки, включващи пътни платна, тротоари, банкети, велоалеи, места за паркиране, подлези и надлези, мостове, спирки на градския транспорт, крайпътни пространства и др.
- въздействие върху настилки, хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация, осветление, ограничителни системи, растителност, поставени рекламни съоръжения и крайпътни обекти, други.
- развитие на достъпни, удобни и безопасни транспортни връзки и градски транспорт, които да предложат ефективна алтернатива на придвижването с леки автомобили.
- намаляване на трафика и задръстванията в градовете.

- извеждане на транзитния трафик извън населените места за успокояване на движението на входно - изходните артерии, през които преминават транзитно трасета от републиканската пътна мрежа, в т.ч. чрез изграждане на обходни пътища.

- инфраструктурно обезпечаване и обезопасяване на пешеходното и велосипедното движение; специално обезопасяване на зоните на учебни и детски заведения.

По данни на ОДМВР, представени пред Областната транспортна комисия за 2022 г. пътнотранспортните произшествия (ПТП) на територията на областта са 228, като най-много са ПТП в община Ловеч - 73, като само едно в областта е вследствие на пътните условия. През 2023 година в Общинската програма по БДП за 2023 г. се предвиждат допълнителни мерки за успокояване на движението и изработване на проекти за изграждане на три броя повдигнати пешеходни пътеки: на бул. „Мизия“ срещу ЖП прелеза на завод „Балкан“, на ул. „Търговска“ до кафе „Престиж“, на ул. „Княз Имеретински“ зад бивша казарма.

Ключов елемент от всяка една транспортна система е осигуряването на безопасността и сигурността на потребителите. Една от ролята на Европейската комисия е да отговори на тези очаквания като гарантира, че в целия ЕС са създадени необходимите стандарти за безопасност и сигурност във всички видове транспорт. Съгласно Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие към нея, приет от Европейската комисия през 2020 г. един от водещите приоритети е повишаването на безопасността и сигурността на транспорта. Това е от първостепенно значение като са необходимо непрекъснати усилия на всички нива и от всички заинтересовани страни за намаляване на смъртните случаи, свързани с мобилността. Основните причини за пътнотранспортните произшествия са повишеният трафик, качеството и натовареността на пътната мрежа, неефективната организация на движение. За преодоляване на тези проблеми и съответно за осигуряване на адекватна безопасност на всички участници голяма част от населените места региона предприемат целенасочени мерки в тази посока или планират в краткосрочен план да предприемат такива. Това включва изграждане на системи за видеонаблюдение, подобряване на организацията и безопасността на движението, подобряване на инфраструктурата чрез изграждане на пешеходни пътеки, надлези, подлези и др.

Община Ловеч планира повишаване на осведомеността на подрастващите, относно правилата на движение, безопасно шофиране и ползване на обществен транспорт, чрез информационни кампании, дни на безопасността на движението по пътищата, рубрики на сайта на общината, флаери, брошури и информационни срещи организирани съвместно с училища, Български Червен кръст и структурите на Министерството на вътрешните работи.

Ключово значение за подобряване на безопасността на движението в тъмната част на денонощието е **осветеността на пътните платна и пешеходните пътеки**. Усилията на Община Ловеч в последните години са насочени към изграждане на съвременни енергоефективни и екологосъобразни системи за осветление.

По Процедура BGENERGY-2.001 - „Рехабилитация и модернизация на общинската инфраструктура - системи за външно изкуствено осветление на общините“ по Програма „Възобновяема енергия, енергийна ефективност, енергийна сигурност“, финансирана по Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство 2014-2021 г. беше извършена замяна на съществуващите конвенционални улични и паркови осветителни тела с 3438 бр. високоефективни LED осветители, въведена е автоматизирана система за централизирано управление и мониторинг на уличното осветление и на мерки за използване на енергия от ВЕИ. Предвидено е използване на възобновяеми енергийни източници за захранване на уличното осветление, като се използват соларни модули. Освен намаляване на годишното потребление на първична енергия с 888 560 kWч./год. и емисиите на парникови газове с 1241 тона/годишно спестени емисии CO₂, се повишава и качеството на работната среда и живот на жителите на Община Ловеч, както и пътната безопасност за водачите и пешеходците.

4.8. Въздействие на транспорта върху околната среда

Транспортът е източник, влияещ негативно на качеството на въздуха в община Ловеч. Автомобилния транспорт продължава да се развива с високи темпове както у нас, така и в световен мащаб вече няколко десетилетия. В България тези темпове са по-високи, но за сметка на употребяваните автомобили (леки, лекотоварни, тежкотоварни и автобуси), чийто стандарти не отговарят на съвременните изисквания за вредни емисии (Euro 5 и Euro 6).

При емисиите от транспортния сектор в България преобладават емисиите от дизелови автомобили. Първичните емисии от автомобилния транспорт са в резултат от непълно изгаряне на гориво в ауспусите на превозните средства, от износването на спирачните накладки, от гумите и от абразията на пътищата. Непълното изгаряне е основния източник, който може да бъде контролиран и който е основно свързан с използването на дизелово гориво, използван от близо 50 % от всички леки автомобили, в допълнение към автобусите на общественния градския транспорт, тежкотоварните и лекотоварните автомобили.

Отделните замърсители на въздуха от транспорта могат да причинят множество различни последици за здравето. Азотни оксиди, фини прахови частици (ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}), въглероден моноксид и различни тежки метали като кадмий, олово и живак: всичко това се изпуска от отработените газове от автомобилите. Освен това прекурсорите в отработените газове могат да реагират в атмосферата и така да се образува озон. В резултат на износването на гуми и спирачки, във въздуха се изпускат също фини прахови частици и тежки метали, които след отлагането си върху асфалта могат да се повдигнат отново във въздуха от преминаващите коли. Трафикът в комбинация с не добре почистена улична мрежа има огромен принос за замърсяването с ФПЧ и за разпрасиване на пътния нанос. Почти 44 % от общо регистрираните моторни превозни средства в България към 2020 г. са на възраст над 20 години, много от тях са произведени по стандарт Euro 1 или преди въвеждането на Euro 1. Наблюдава се поетапно нарастване на броя на новите превозни средства, на възраст до 5 години, но все още темповете са сравнително плавни.

В населените места автотранспортът представлява непрекъснато действащ източник на фини прахови частици. Неговата интензивност е пропорционална на автомобилния трафик и следва неговите изменения – сезонни и денонощни. По тази причина в големите населени места с интензивен градски трафик замърсяването на атмосферния въздух обикновено съвпада с часовете на пиков трафик. През нощните часове неговото влияние силно намалява до пренебрежимо ниски нива. Независимо от това, в градските зони с интензивен трафик автотранспортът е в състояние да поддържа високи средно денонощни концентрации на фини прахови частици. Към момента това следва да се разглежда като световен, в това число национален и регионален проблем. Основните механизми, по които автотранспортът замърсява въздуха могат да се разделят на три: горивен процес в двигателя, процеси на механично триене, суспендирането на прах от пътните платна.

Ежегодно в община Ловеч се изпълняват мерки по ремонтни дейности и реновиране на пътни настилки, тротоарни и канализационни мрежи.

Влиянието на автотранспорта върху качеството на атмосферния въздух има съществено значение, тъй като той е най-динамично развиващият се източник на емисии в атмосферния въздух както в световен, така и в регионален мащаб. Този извод е от особено значение за населените места и силно урбанизирани територии, поради това, че в тези райони се съчитават множество неблагоприятни фактори:

- Нарастване с високи темпове на броя МПС на 1000 жители;
- Непрекъснато нарастване на средната мощност на леките и товарните автомобили;

- Увеличаване на относителния дял на автомобилния транспорт пред останалите видове транспорт;
- Висок относителен дял на автомобилите “втора употреба” с нефункциониращи катализаторни устройства;
- Висока средна възраст на МПС в експлоатация;
- Изоставане на пътната инфраструктура в сравнение с бързо увеличаващия се брой на МПС.

Факторите, обуславящи количествено вредното влияние на автомобилния транспорт върху качеството на атмосферния въздух в градска среда са: степента на автомобилизация, вида и състоянието на уличната мрежа, структура на автопарка по типове автомобили и използвано гориво, организация на движението.

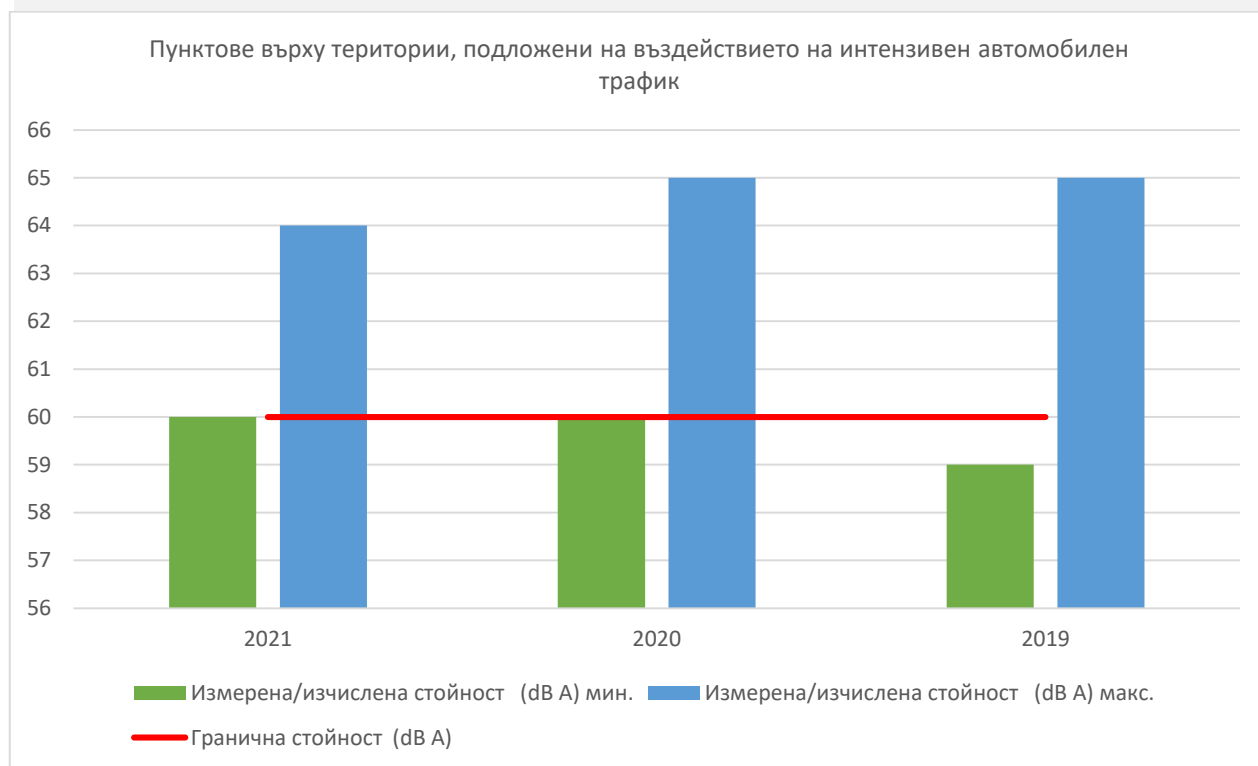
Замърсяването с фини прахови частици е основно предизвикателство, като въпреки предприетите мерки градският и междуселищният транспорт остава един от основните източници на замърсяване. В тази връзка ПРР ще подкрепя инвестиции в устойчива градска мобилност (вкл. междуселищна), както е обяснено в Анекс 1, т. Транспортна инфраструктура и устойчива градска мобилност.

За постигане на специфична цел 3.2. Устойчива околна среда от Интегрирана териториална стратегия за развитие на СЗР се изисква гарантирането на условия за опазване и подобряване на околната среда, адаптирането ѝ към настъпващите климатични промени и постигане на устойчиво и ефективно използване на природните ресурси. Ще се предприемат мерки за намаляване на замърсяването на въздуха, включително от транспорта. Всички мерки и интервенции по този приоритет могат да бъдат изпълнявани на териториално ниво чрез подхода за интегрирани териториални инвестиции (ИТИ).

Влиянието на транспорта върху нивото на шума в околната среда има съществено значение. За оценка на градския трафик, в настоящият раздел са разгледани основните и най-натоварени пътни артерии в гр. Ловеч, по протежението на които са разположени 6 пункта за контрол на шума от уличния трафик. Броя на пунктовете и тяхното разположение е актуализирано през 2018 година, съгласно програма, утвърдена от Директора на РЗИ Ловеч и от Главния държавен здравен инспектор по реда на чл. 10 от Наредба № 54/13.12.2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и изискванията за провеждане на собствен мониторинг и представяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда. За изготвянето на настоящия анализ са използвани данни от шумово натоварване (за 2019, 2020 и 2021 г.) от РЗИ – Ловеч. Данните съдържат информация, в резултат на броя и вида на преминалите за 1 час МПС през посочените пунктове за наблюдение.

Пункт	Местоположение	Измерена/изчислена стойност (dB A)
Пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик - норма 60 (dB A)		
Пункт 1	кв. „Вароша“, ул. „Васил Левски“ до Галерията	60 (dB A)
Пункт 2	кв. 271, ул. „Велико Търново“	64 (dB A)
Пункт 3	бул. „България“, до ОББ	64 (dB A)
Пункт 4	ул. „Търговска“, до хотел „Ловеч“	64 (dB A)

Пункт 5	ул. „Цачо Шишков“ № 25-27 и блок „Иглика“	61 (dB A)
Пункт 6	ул. „Княз Имеретински“ № 40	64 (dB A)



На графиката е представена обобщена информация за нивата на шум, регистрирани в пунктовете за мониторинг разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик.

Съгласно информацията от докладите на РЗИ - Ловеч, за периода - 2019, 2020 и 2021 година, най-шумно е на бул. „България“, до ОББ, ул. „Търговска“, до хотел Ловеч и кв.271, ул. „Велико Търново“ 64. В тези пунктове са регистрирани и превишения на граничната стойност на шума от 60 (dB A). Тенденцията за задържане на наднормени резултати на шума на най-натоварените пътни артерии и прилежащите им улици се запазва през годините.

4.9. SWOT Анализ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
- Община Ловеч се намира на географски стратегическо място в Централна Северна България; - Град Ловеч е общински и областен административен център; - През общината преминават изцяло или частично 10 пътя от Републиканската пътна мрежа на България и е осигурен достъп до първокласни и второкласни пътища; - През територията на общината в близост до административния център преминава трасето на АМ „Хемус“; - През общината и административния и център има изградена инфраструктура и	- Община Ловеч попада в обхвата на Северозападен регион на планиране, изоставащ спрямо другите в страната; - Община Ловеч (гр. Ловеч и 34-те населени места) обхваща голяма територия, която изисква по-голям обем инвестиции в пътна мрежа и покритие с услугата обществен транспорт; - Незадоволително техническо състояние на общинската пътна мрежа, поради недостатъчно финансиране; - Наличие на увредени тротоарни настилки и на пътни участъци без изградени такива; - Липса на изградени спирки на

функционира железопътен транспорт; 6. Община Ловеч е свързана с Южна България чрез намиращия се в близост проход Троян-Кърнаре; 7. Община Ловеч има транспортна свързаност в рамките на 150 км. със столицата и с летище с автомобилен, автобусен и железопътен транспорт; 8. На територията на Община Ловеч има действаща автогара; 9. Община Ловеч има развит обществен транспорт; 10. Община Ловеч има приет Общ устройствен план, ПИРО за периода 2021-2027 г.; Генерален план за организация на движението и план-схема на транспортно комуникационната мрежа; Годишна общинска програма за безопасност на движението по пътищата. 11. През територията на Община Ловеч преминава р. Осъм. Община Ловеч има подписано споразумение с общинските и областни администрации по поречието за съвместни дейности; 12. Територията на общината има пълно покритие на мобилните оператори и изградени безплатни Wi-fi зони във всички населени места и в града на публични места; 14. Частично на територията на град Ловеч и с. Дойренци беше извършена замяна на съществуващите конвенционални улични осветителни тела с високоефективни LED осветители, с което се подобрява безопасността на движението, чрез осветеност на пътните платна и пешеходните пътеки. 15. Община Ловеч има богато културно-историческо наследство и природни забележителности; 16. Община Ловеч има административен капацитет за планиране и изпълнение на мерки, свързани с устойчивата градска мобилност.	обществения транспорт на определени места и наличие на такива в лошо техническо състояние; 6. Тенденция за нарастване на броя на личните автомобили и все по-малко използване на услугите на обществения транспорт; 7. Увеличение на трафика, водещ до повишаване нивото на замърсяване на въздуха, на нивата на шума в околната среда и увеличаване на предпоставките за ПТП; 8. Използване на автомобили втора употреба, неотговарящи на съвременните екологични норми; 9. Наличие само на една велоалея на територията на града; 10. Негативни демографски тенденции, характерни за страната - увеличаване на населението в надтрудоспособна възраст. 11. Липса на зарядни станции за електромобили; 12. Липса на регистрирани в общината електромобили; 13. Липса на екологосъобразен автопарк за осигуряване на услугата обществен превоз на пътници в града и по междуградските автобусни линии; 14. Липса на интелигентна система за управление на обществения транспорт и трафика; 15. Липса на обществена информираност относно устойчивата градска мобилност и нейното положително въздействие върху човека и заобикалящата го среда; 16. Липса на екологосъобразен транспорт, като вътрешноведомствен за администрацията
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
1. Прилагане на политики, съответстващи на европейското и националното законодателство за стратегическо планиране на регионалното и пространственото развитие за устойчива градска мобилност, чрез разработване на ПУГМ;	1. Неприемането на ПУГМ ограничава възможностите на общината да кандидатства за национално и европейско финансиране; 2. Продължаващо влошаване на пътната инфраструктура, поради ограничени

2. Достъп до финансиране по национални и европейски планове, програми и проекти и др. за реализиране на мерки за градска мобилност, достъпност, свързаност и безопасност; 3. Удовлетворяване нуждите от мобилност на хората и бизнеса на територията на общината; 4. Постигане на по-добро качество на живот, подобряване на екологичните показатели, устойчива териториална свързаност и безопасна градска среда, предпоставка за привличане на инвестиции; 5. Подобряване на показателите на качеството на въздуха, чрез намаляване на вредните емисии от транспорта; 6. Намаляване на шума в околната среда, чрез прилагане на мерки в транспортния сектор; 7. Подобряване на състоянието на пътната инфраструктура и прилежаща периферия, напр. спирки на градския транспорт; 8. Изграждане на зарядни станции за електромобили на удобни места в града и на други подходящи места на територията на общината, или на зарядни хъбове и създаване на условия и предпоставки за повишаване на електромобилността; 9. Въвеждане в експлоатация на екологични превозни средства за извършване на обществен превоз на пътници и прилежащи зарядни станции; 10. Дигитализация и автоматизация на транспорта и управление на трафика, чрез въвеждане на интелигентни транспортни системи и решения; 11. Въвеждане на енергоикономично и екологосъобразно улично осветление, чрез подмяна на съществуващите конвенционални улични осветителни тела с високоефективни LED осветители или други подходящи съвременни осветителни тела, с което да се подобри безопасността на движението, чрез осветеност на пътните платна и пешеходните пътеки; 12. Повишаване на информираността на гражданите за ползите от устойчивата градска мобилност е насърчаване на екологосъобразната мобилност и стимулиране на велосипедното и пешеходно	финансови средства; 3. Задълбочаване на тенденцията за неравенство на общината, като част от СЗР в сравнение с другите региони на планиране; 4. Забавяне на реализацията на важни инфраструктурни проекти; 5. Задълбочаване на кризата в обществения транспорт, който поради липса на инвестиции за обновяване става все по-непривлекателен; 6. Невъзможност на общината да изпълнява законовите си задължения за осигуряване на свързаност на населените места, чрез закриване на губещи линии на обществения транспорт, поради липса на желаещи за изпълнението на услугата; 7. Липса на достатъчно свободни и подходящи общински терени за изграждане на зарядна инфраструктура за различни видове превозни средства; 8. Липса на интерес и подкрепа от гражданите, поради недостатъчната информация за ползите от съвременни екологични транспортни средства.
---	--

придвижване; 13. Създаване на възможности за подобряване условията и възможностите за паркиране, както чрез въздействие върху инфраструктурата, така и чрез използване на софтуерни решения; 14. Прилагане на мерки за успокояване на движението и други решения и способи за подобряване на безопасността на движението на територията на общината.	
---	--

5. Мерки и политики за устойчива градска мобилност

5.1. Възможности

Съгласно **Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност - подготвяне на европейския транспорт за бъдещето - на ЕК - 2020**, мобилността е фактор, способстващ за икономическия и социален живот, като се започне от ежедневното пътуване до работното място, посещаването на семейството и приятелите, туризма, и се стигне до правилното функциониране на световните вериги на доставки на стоките в магазин, промишленост и производство. Мобилността носи много ползи за своите ползватели, но тя има своята цена за обществото. Това включва емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха и водата и шума, но също и злополуките и пътнотранспортните произшествия, претоварването на движението и загубата на биологично разнообразие.

Усилията в миналото и мерките на политиката все още не са довели до минимизиране на тази цена в достатъчна степен.

Емисиите на парникови газове в транспортния сектор се увеличаваха с течение на времето и вече представляват една четвърт от общото количество емисии на парникови газове в ЕС. Най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да се намалят емисиите в сектора и да се повиши неговата устойчивост. Насърчаването на сближаването, намаляването на регионалните различия, както и подобряването на свързаността и достъпа до вътрешния пазар за всички региони продължават да бъдат от стратегическо значение за ЕС. Пандемията от COVID-19 даде сериозни отражения върху мобилността. Постигането на екологосъобразна мобилност трябва да бъде новата цел за развитие на транспортния сектор. Цифровизацията и автоматизацията повишават още повече равнищата на безопасност, сигурност, надеждност и удобство, като по този начин се запази водещата позиция на ЕС в производството на транспортно оборудване и услугите и се подобри конкурентоспособността в световен мащаб чрез ефикасни и стабилни логистични вериги.

От решаващо значение е мобилността да бъде на разположение и на достъпни цени за всички, селските райони и отдалечените региони да бъдат по-добре свързани и достъпни за лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания, както и секторът да предлага добри социални условия и възможности за преквалификация и да осигурява привлекателни работни места.

С оглед също така на анализа, представен в придружаващия работен документ на службите на Комисията, са определени различни междинни цели, показващи пътя пред европейската транспортна система за постигането на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите политики, като например:

1. до 2030 г.:

- по европейските пътища ще бъдат в движение най-малко 30 милиона превозни средства с нулеви емисии,
 - 100 европейски града ще бъдат неутрални по отношение на климата,
 - движението по високоскоростни железопътни линии ще се удвои,
 - колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km следва да бъде въглеродно неутрални в рамките на ЕС,
 - автоматизираната мобилност ще бъде внедрена в широк мащаб,
 - ще бъдат подготвени за пускане на пазара плавателни съдове с нулеви емисии;
2. **до 2035 г.** ще бъдат подготвени за пускане на пазара големи въздухоплавателни средства с нулеви емисии;
3. **до 2050 г.:**
- почти всички леки автомобили, микробуси, автобуси, както и нови тежкотоварни превозни средства ще бъдат с нулеви емисии,
 - товарните железопътни превози ще се удвоят,
 - движението по високоскоростни железопътни линии ще се утрои,
 - мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), оборудвана за устойчив и интелигентен транспорт с високоскоростна свързаност, ще бъде въведена в експлоатация за нуждите на широкообхватната мрежа.

Националният план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) - стълб Свързана България акцентира върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал. - 18.3% от ресурсите по ПВУ. Този стълб включва три компонента - Дигитална свързаност; Транспортна свързаност и Местно развитие.

ИНВЕСТИЦИЯ 7: „Зелена мобилност“ - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи. Схемата цели подпомагане на изпълнението на реформата на градската мобилност (реформа 3) и разгръщането на рамковите политики, които да улеснят растежа на градовете и да гарантират тяхната устойчивост, чрез изпълнение на мерки за устойчива градска мобилност в условията на рамкова схема за подкрепа за различни бенефициенти.

Дейности, които ще се подпомагат по тази инвестиция:

- Интегриране на нулево емисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете;
- Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт и за интелигентни транспортни системи (ИТС). По схемата ще бъдат включени изграждането на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт;
- Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти. В национален мащаб се предвижда изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т.ч.: изграждане на пешеходни надлези; 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;

- Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД). Предвижда се разработване/актуализация на ГПОД като основа за усъвършенстване на системата за регулиране на движението в зависимост от интензивността и характера му, при конкретните особености на застрояване на населеното място. С ГПОД се предлагат строителни мероприятия за реконструкции на улици, кръстовища, монтиране на светофарни уредби, изграждане на пешеходни подлези или надлези, обособяване на зони за паркиране, развитие на велосипедна инфраструктура и други дейности за подобряване условията на движение.

- Реализацията на мярката ще допринесе за свързаност и връзки между градските и селските райони и развитието на функционални зони, като същевременно ще има принос за изпълнение на националните цели за декарбонизация и енергийна ефективност, както и за развитието на сектор туризъм.

- Част от реформите включват още и Интегриране на устойчивата градска мобилност в стратегическото планиране на регионалното и пространственото развитие; Осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт, Електрическа мобилност и др.

КОМПОНЕНТ 8 „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“, ИНВЕСТИЦИЯ С8.17 „Екологосъобразна мобилност - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност”

ПРОЦЕДУРА BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност” - Основната цел на процедурата е изпълнение на интегрирани мерки за устойчива градска мобилност с цел:

- Да се подкрепи устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи;
- Да се създаде обществен транспорт с по-малко потребление на енергия, което ще доведе до спестяване на публичен ресурс;
- Да се реализира ефективна свързаност между градските и селските райони.

Дейностите по настоящата процедура се осъществяват на територията на 40 градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, в които има населени места над 15 000 жители.

Програма „Развитие на регионите” (ПРР) 2021-2027 г. предоставя следните възможности:

Всички средни и по-малки градски общини, с изключение на 10-те общини по Приоритет 1, ще имат възможност да получат подкрепа. Съвместно с Министерство на земеделието е определена нова дефиниция за селска община (община, в която няма населено място с повече от 15 000 жители) и на тази база в обхвата на Приоритет 2 попадат 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.

Приоритет 2: Интегрирано териториално развитие на регионите, дефинира дейностите, които ще се подпомагат по тази инвестиция, включително Устойчива мобилност, респ. 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, междуградски

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

- в пътна инфраструктура, функционални връзки и пътна безопасност включва 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.

- мерки за насърчаване на устойчива градска мобилност ще бъдат финансирани от ПРР само при наличие на ясно идентифицирани стратегия и мерки за развитие на устойчивата градска мобилност в съответните Планове за интегрирано развитие на общините /Интегрирани териториални стратегии за развитие на регионите (ИТСР) от ниво 2/, съдържащи всички елементи на плановете за устойчива градска мобилност. Същите следва да бъдат в съответствие с Пакета за устойчива градска мобилност на ЕК, съгласно Концепцията за плановете за устойчива градска мобилност. Ще се насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния градски транспорт.

- осигуряване на достъпна физическа среда за хората с увреждания в съответствие с изискванията на националното законодателство;

- в случай на мерки за устойчива градска мобилност, които предвиждат доставка на превозни средства или интервенции върху спирки и гари, ще се изисква да се вземат под внимание нуждите на хората с увреждания (например звуково означаване на спирките и превозните средства, нископодови превозни средства и т.н.).

- мерките за подпомагане на междуселищния транспорт и мобилността на територията на селските общини също са в приложение на принципите за равенство и недискриминация, защото осигуряват достъп на населението на по-малките населени места до услугите в градовете.

- използване на финансови инструменти (ФИ) за интервенциите, които генерират приходи или водят до спестяване на разходи. Доколкото голяма част от мерките за устойчива мобилност не генерират приходи се предвиждат ФИ под формата на фонд за финансиране на собствено участие на публичните власти по проекти, одобрени с безвъзмездна финансова помощ. Същевременно, за генериращите приходи компоненти като някои мерки за обновяване на подвижен състав, гари и спирки, алтернативни горива и зарядни станции за електромобили, паркинги и системи за паркиране, ще се предлагат инвестиционни или оборотни кредити с вградени гаранции, както и нисколихвено кредитиране с грантов компонент.

Приоритетът ще се изпълнява чрез инструмента Интегрирани териториални инвестиции (ИТИ) за територията на 6-те региона от ниво NUTS 2. Методиката за разпределяне на ресурса по приоритета включва 4 индикатора: 1. Население - тежест 15%; 2. Територия - тежест 15%; 3. Брутна добавена стойност - тежест 20%; 4. Компонент „инфраструктура“ от Европейския индекс на регионална конкурентоспособност - тежест 50%. Дяловете, съгласно методологията са: за СЗР - 22%.

Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027

Предвижда се изграждане на зарядни станции за електромобили по Републиканската пътна мрежа (РПМ) на страната, което ще насърчи и подпомогне поетапното изтегляне от употреба на дизеловите автомобили. В този смисъл предприетите стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически и изграждането на зарядни станции в градовете чрез НПВУ, ПОС 2021-2027 и ПРР 2021-2027 ще бъдат допълнени от инвестициите по ПТС 2021-2027 за изграждането на зарядни станции по протежение на РПМ. За подобряване на качеството на атмосферния въздух е необходимо да се създадат необходимите условия за подмяна на остарелия автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили.

Програма „Околна среда“ (ПОС) 2021-2027

Предвиждат се мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта – поетапно премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността; въвеждане на зони с ниски емисии. В Доклада на ЕК за България за 2019 г., изготвен в рамките на Европейския семестър са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност. По-специално се препоръчва изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност, които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие. При изготвянето на ПУГМ на Община Ловеч са взети под внимание принципите и препоръките на Пакета за устойчива градска мобилност и са спазени стъпките по процеса на създаване на план за устойчива градска мобилност, които ЕК е поместила в своите насоки по темата. ПУГМ на Община Ловеч е съобразен с местните условия и се отнася конкретно за територията, за която е създаден. ПУГМ се концентрира повече върху хората, тяхното придвижване и качество на живот, за разлика от традиционното транспортно планиране, където акцентът е върху трафика и инфраструктурата.

5.2. Хоризонтална и вертикална интеграция. Приобщаващ подход

Като част от План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021-2027 година, Планът за устойчива градска мобилност ще използва инструментите, предвидени в Плана за действие при изпълнение на комуникационната стратегия в хода на реализация на ПИРО.

Ще се приложи интегриран подход и координация, консултация и съгласуване на ПУГМ между отделните компетентни структури в областта на организацията, планирането и изпълнението на дейностите, имащи отношение към устойчивата градска мобилност, чрез обсъждане на всички нива.

ПУГМ ще бъде представен за обществено обсъждане на местната общност, с цел гарантиране на висока степен на обществено одобрение и подкрепа.

5.3. Мониторинг

Планът за устойчива градска мобилност на Община Ловеч е с период на действие 2023-2027 г. В качеството си на действащ документ, част от основните стратегически документи за планиране развитието на града, ПУГМ е насочен към сферата на устойчивата градска мобилност и е подвластен на променящата се условия в национален и световен аспект, подобно на ПИРО.

Това предполага възможности за актуализация на съдържанието на плана. Актуализацията на ПУГМ е допустима по отношение на заложените мерки и проекти, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и

заложените индикатори за мониторинг и оценка. Актуализацията се инициира от структурно звено/дирекция/отдел и подлежи на одобрение от Общински съвет - Ловеч.

ПУГМ ще се отчита по реда на чл. 33 от ЗРР, като неразделна част от ПИРО.

5.4. Програма за изпълнение и финансов план на План за устойчива градска мобилност на Община Ловеч за периода 2021-2027 г.

Постигането на заложените в ПУГМ цели, специфични цели, приоритети и мерки следва да се оценяват периодично въз основа на определени показатели, което осигурява навременен достъп до съответната информация и статистически данни. Ангажиментът на местната власт с разработването на ПУГМ е гаранция за успешната му реализация. Наблюдението на изпълнението и осъществяването на пряк контрол ще осигурят напредъка и в максимална степен ще удовлетворят идеята на първоначалната концепция.

Програма за изпълнение и финансов план на План за устойчива градска мобилност на Община Ловеч за периода 2023-2027 г.

№ по ред	Цели, приоритети, мерки	Индикативен период за изпълнение	Индикативен бюджет хил.лв.*	Индикативен източник за финансиране	Отговорници и партньори	Индикатори
1.	Специфична цел 1: Устойчива транспортна и безопасна свързаност					
Приоритет 1	Поддържане на транспортната инфраструктура	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 2, ИФТ, П.1 и П.2	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Подобрено техническо състояние и експлоатационни качества на пътната инфраструктура
	Мярка 1.1. Поддържане в добро експлоатационно състояние на общинската и републиканската пътна мрежа в гр. Ловеч	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 2, ИФТ, П.1 и П.2	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Подобрено техническо състояние и експлоатационни качества на пътната инфраструктура
	Мярка 1.2. Поддържане в добро експлоатационно състояние на общинската и републиканската пътна мрежа в населените места	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 2, ИФТ, П.1 и П.2	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Подобрено техническо състояние и експлоатационни качества на пътната инфраструктура
	Мярка 1.3. Оптимизиране на системата и подобряване на организацията и контрола на паркиране. Обособяване на нови паркоместа.	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.1.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МВР, ДАБДП	Осигурени повече места за паркиране, въвеждане на ИТС
	Мярка 1.4. Прилагане на мерки за успокояване на движението. Осигуряване на условия за безопасно	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.1.4.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МВР, ДАБДП	Изградени повдигнати пешеходни пътеки.

	движение по пътищата					Поддържана хоризонтална маркировка с приоритет учебни, детски и здравни заведения. Промяна в организация на движението.
	Мярка 1.5. Подмяна на съществуващите конвенционални улични осветителни тела с високоефективни подходящи съвременни осветителни тела, с което да се подобри безопасността на движението, чрез осветеност на пътните платна и пешеходните пътеки в гр. Ловеч и населените места в общината	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.10.3. и М.13.1.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ, ДАБДП	Осветеност на пътните платна и пешеходните пътеки, повишаване безопасността на движение в тъмната част на денонощието.
Приоритет 2	Изграждане и поддържане на зони за екологосъобразно движение	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.3.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ, МВР	Обособени зони за алтернативно движение
	Мярка 2.1. Обособяване на велозони	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.3.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МВР	Обособени зони за алтернативно движение и спорт, обозначаване и маркировка
	Мярка 2.2. Обособяване на зони/места за придвижване с индивидуални превозни средства, включително електрически (велосипеди, тротинетки и др.)	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.3.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МВР	Обособени зони за алтернативно движение и спорт, обозначаване и маркировка
	Мярка 2.3. Поддържане и облагородяване на пешеходни пространства за отдих и спорт	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.2.3. и М.11.3.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ, ДАБДП	Обособени и разширени зони за придвижване пеша, пространства за отдих на територията на общината
2. Специфична цел 2: Екологосъобразна мобилност						
Приоритет 3	Изграждане на екологосъобразна зарядна и обслужваща инфраструктура	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Осигуряване на условия за развитие на екологичен транспорт

	Мярка 3.1. Обособяване на подходящи терени – общинска собственост (или такива в частни обекти и търговски центрове, бензиностанции и др.) и изграждане на зарядни станции в гр. Ловеч, на входовете и изходите на града, включително бързозарядни станции или хъбове на територията на общината	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Осигуряване на условия за развитие на екологичен транспорт
	Мярка 3.2. Обособяване на подходящи терени – общинска собственост и изграждане на паркинги и съоръжения за велосипеди	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Осигуряване на условия за развитие на екологичен транспорт
Приоритет 4	Осигуряване на нови нулево емисионни екологосъобразни автомобили, автобуси или индивидуални превозни средства за движение	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Намалено замърсяване на околната среда, осигурени екологосъобразни съвременни транспортни средства.
	Мярка 4.1. Осигуряване на нови нулево емисионни бусове/автобуси за градския и междуселищния обществен транспорт на община Ловеч. Обновяване прилагане на мерки за обезопасяване на спирките на обществения транспорт.	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Намалено замърсяване на околната среда, осигурени екологосъобразни съвременни транспортни средства. Създаване на условия за безопасност на движението, чрез създаване на предпазна и насочваща инфраструктура.
	Мярка 4.2. Осигуряване на нови екологосъобразни транспортни средства за ведомствен транспорт	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Намалено замърсяване на околната среда, осигурени екологосъобразни съвременни транспортни средства

	Мярка 4.3. Осигуряване на точки за споделена градска мобилност и възможност за използване/наемане на екологични индивидуални средства за придвижване в града или до културни, природни и исторически обекти и забележителности	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МРРБ	Намалено замърсяване на околната среда, осигурени екологосъобразни съвременни транспортни средства
3.	Специфична цел 3: Въвеждане на интелигентни транспортни системи					
Приоритет 5	Въвеждане на интелигентни системи за управление и дигитализация на обществения транспорт	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.11.2.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Подобряване на безопасността по пътищата, допринасят за намаляване на замърсяването на околната среда чрез контролиране на трафика и управление на обема на трафика, подобряват ефикасността и ефективността на транспорта.
	Мярка 5.1. Въвеждане на интелигентни системи за контрол на изпълнение на маршрутните разписания на автобусите на градския и междуселищния транспорт	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.2.5.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Подобрено качество на транспортната услуга. Осъществен ефективен контрол.
	Мярка 5.2. Въвеждане на съвременни интелигентни системи и дигитални инструменти за закупуване на превозни документи	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.2.5.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Осъществен контрол в реално време, подобрена е ефикасността и ефективността на транспорта.
	Мярка 5.3. Въвеждане на системи за управление и наблюдение на трафика и информация на пътниците в реално време	2023-2027	Планирани в ПИРО, Приложение № 1, М.2.5.	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Подобряване на безопасността по пътищата, намаляване на замърсяването на околната среда чрез управление на обема на трафика.
4.	Специфична цел 4: Повишаване на информираността на гражданите за ползите от устойчивата градска мобилност. Безопасна и справедлива мобилност за всички.					

Приоритет 6	Провеждане на информационни кампании	2023-2027	ПДИКС към ПИРО	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, ОУ	Информирание на местната общност
	Мярка 6.1. Провеждане на кампания за популяризиране на мерките и ползите от екологични и устойчиви начини на придвижване	2023-2027	ПДИКС към ПИРО	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Повишена информираност на гражданите
	Мярка 6.2. Провеждане на кампания за безопасност на движението по пътищата и разясняване сред подрастващите	2023-2027	ПДИКС към ПИРО	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Повишена информираност на подрастващите.
	Мярка 6.3. Актуализиране на общинската транспортна схема и съгласуване на оптимални маршрути по областна и републиканска транспортни схеми.	2023-2027	ПДИКС към ПИРО	ОБ, ДБ, ЕФСУ, НПВУ	Община Ловеч, МТС, Областен управител	Удовлетворени потребности на населението от града и селата, гости и туристи в общината.

* Финансовите параметри са индикативни и са планирани в Приложение № 1 и Приложение № 2 на ПИРО.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите - Плевен

Изх. № 1678 (4)

Плевен, 29.05. 2023 г.

ДО

Г-ЖА КОРНЕЛИЯ МАРИНОВА –
КМЕТ НА ОБЩИНА ЛОВЕЧ,
УЛ. „ТЪРГОВСКА“, № 22
ОБЩ. ЛОВЕЧ
ОБЛ. ЛОВЕЧ

ГР. ЛОВЕЧ – 5500

ОБЩИНА ЛОВЕЧ п.код 5500
Информационен лист и дата
32-00-108/29.05.23

Относно: Проект на „План за устойчива градска мобилност на община Ловеч за периода от 2023 г. до 2027 г., разработен в допълнение и като част на План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021 – 2027 г.“.

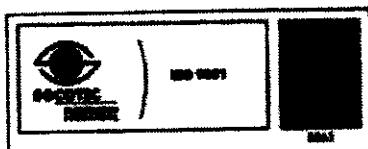
УВАЖАЕМА ГОСПОЖО МАРИНОВА,

Във връзка с Ваше уведомление с вх. № 1678(3)/27.04.2023 г. на РИОСВ – Плевен за проект на „План за устойчива градска мобилност на община Ловеч за периода от 2023 г. до 2027 г., разработен в допълнение и като част на План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021 – 2027 г.“, на основание чл. 6а, т. 2 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73 от 11.09.2007 г., изм. и доп. ДВ., бр. 106 от 15.12.2021 г.)* Ви уведомявам следното:

„План за устойчива градска мобилност на община Ловеч за периода от 2023 г. до 2027 г., разработен в допълнение и като част на План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021 – 2027 г.“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС*.

1. Основната цел на плана е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници. Планът предвижда да се обезпечи достъпът до работни места, учебни, здравни заведения, културни и исторически обекти, свързаност на гр. Ловеч със съседни населени места и територии и услуги за жителите и посетителите на община Ловеч. Предвиждат се:

- Поддържане на транспортната инфраструктура (поддържане в добро експлоатационно състояние на общинската и републиканската пътна мрежа в гр. Ловеч и останалите населени места в община Ловеч; обособяване на нови паркоместа; изграждане на повдигнати пешеходни пътеки, поддържане на хоризонтална маркировка; подмяна на уличните осветителни тела с високоефективни такива);
- Изграждане и поддържане на зони за екологосъобразно движение (обособяване на велозони и др. зони за алтернативно движение и спорт; поддържане и облагородяване на пешеходни пространства за отдих и спорт; изграждане на екологосъобразна зарядна и



гр. Плевен, ул. „Ал. Стамболийски“ 1А,
тел/факс: +359 64 806 951 и +359 64 800 711,
e-mail: office@riew-pleven.eu интернет сайт <http://riew-pleven.eu>



обслужваща инфраструктура; изграждане на зарядни станции; изграждане на паркинги и съоръжения за велосипеди);

- Осигуряване на нови нулево емисионни превозни средства за движение, в т.ч. – точки за споделена градска мобилност (наемане на индивидуални превозни средства);
- Въвеждане на интелигентни системи за управление и дигитализация на обществения транспорт;
- Провеждане на информационни кампании.

2. Планът не попада в границите на защитена територия по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ).

3. Планът (териториалният обхват на община Ловеч) попада в границите на следните защитени зони от мрежата Натура 2000:

- BG0000616 „Микре“, за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, по чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗБР, обявена със Заповед № РД-1028/17.12.2020 г. на МОСВ (обн. ДВ, бр. 19/05.03.2021 г.);

- BG0000615 „Деветашко плато“, за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна, по чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗБР, обявена със Заповед № РД-330/31.03.2021 г. на МОСВ (обн. ДВ, бр. 53/25.06.2021 г.);

- BG0002088 „Микре“, за опазване на дивите птици, по чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от ЗБР, обявена със Заповед № РД-752/24.10.2008 г. на МОСВ (обн. ДВ, бр. 97/11.11.2008 г.);

- BG0002102 „Деветашко плато“, за опазване на дивите птици, по чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от ЗБР, обявена със Заповед № РД-576/08.09.2008 г. на МОСВ (ДВ, бр. 85/30.09.2008 г.), поправена със Заповед № РД-138/23.02.2009 г. на МОСВ (ДВ, бр. 21/20.03.2009 г.).

4. Така описаният план не може да бъде отнесен към нито една от позициите на Приложение № 1 към чл. 92, т. 1, както и Приложение № 2 към чл. 93, ал. 1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същият не представлява разширение или изменение, което може да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 на закона. Предвид това конкретният план не попада в обхвата на Глава шеста от ЗООС и не подлежи на регламентиранияте в закона процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС).

С оглед горензложеното, отчитайки местоположението (в границите на урегулирани поземлени имоти) и характера (дейности, свързани с изпълнение на мерки за устойчива градска мобилност) на заявения план, при реализацията му няма вероятност от отрицателно въздействие върху близко разположените защитени зони BG0000616 „Микре“, BG0000615 „Деветашко плато“, BG0002088 „Микре“, BG0002102 „Деветашко плато“ по отношение на:

- Пряко или косвено унищожаване, увреждане или фрагментиране на природни местообитания и местообитания на растителни и животински видове, предмет на опазване в посочените защитени зони;

- Трансформация на местообитания на видове, безпокойство или прогонване на видове, предмет на опазване;

- Нарушаване целостта и целите на опазване на защитените зони;

- Нарушаване кохерентността между съседни защитени зони;

- Не се очаква реализацията на плана, заедно с други реализирани, одобрени или в процедура ИП/ППП в защитената зона, да предизвика значителни отрицателни кумулативни въздействия.

В тази връзка и на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявения проект на „План за устойчива градска мобилност на община Ловеч за периода от 2023 г. до 2027 г., разработен в допълнение и като част на План за интегрирано развитие на община Ловеч за периода 2021 – 2027 г.“, преценката на компетентния орган е, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от *Наредбата за ОС*.

Настоящото писмо се отнася само за заявените параметри на плана и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконовни нормативни актове.

При всички случаи на промяна в параметрите на проекта или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно компетентния орган за промените.

С уважение,

ИНЖ. ЗОРНИЦА ЙОТКОВА
Директор на РИОСВ-Плевен

