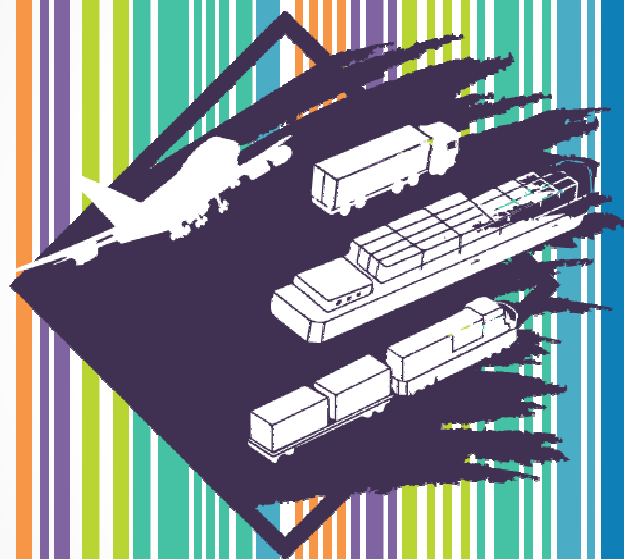




План за Устойчива градска мобилност на община Велинград за периода 2021-2027 г.



Велинград, 2022 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Използвани съкращения.....	3
Списък на фигурите.....	5
Списък на таблиците.....	6
1. ВЪВЕДЕНИЕ.....	7
1.1. Концепция на Плана за устойчива градска мобилност.....	9
1.2. Времеви обхват на ПУГМ.....	9
1.3. Характеристики на плана. Основни принципи. Нормативна база.....	11
1.4. Методология за разработване на План за устойчива градска мобилност на община Велинград.....	15
2. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ В ОБЩИНА ВЕЛИНГРАД.....	17
2.1. Географско положение, граници и ситуиране в административно териториалната структура на област Пазарджик.....	17
2.2. Релеф.....	22
2.3. Климат.....	23
2.4. Води и водни ресурси.....	24
2.5. Демографско развитие.....	26
2.6. Транспортна инфраструктура.....	30
2.7. Защитени територии и защитени зони.....	53
2.8. Икономика и икономическо развитие. Туризм.....	56
2.9. Резултати от проведено анкетно проучване.....	59
Социално-демографски показатели.....	59
Пешеходно движение.....	62
Велосипедно движение.....	65
Обществен транспорт.....	69
SWOT анализ.....	72
3. СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ НА ПУГМ ВЕЛИНГРАД.....	79
1.1. Целеви групи.....	79
1.1.1. Външни целеви групи.....	79
1.1.2. Вътрешни целеви групи.....	80
1.2. Визия за развитие:.....	81
1.3. Приоритети за развитие на ПУГМ на община Велинград.....	82
1.4. Основни проекти и инициативи.....	85
1.5. Индикативен бюджет.....	93
1.6. Връзка на ПУГМ с ПИРО 2021-2027 на община Велинград.....	94
2. ПРОГРАМА ЗА ОЦЕНКА НА ПУГМ ВЕЛИНГРАД.....	96
3. ОРГАНИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПУГМ НА ОБЩИНА ВЕЛИНГРАД.....	97
3.1. Необходими действия и индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ Велинград.....	98
Индикатори за продукт.....	99
Индикатори за резултат.....	99
Индикатори за наблюдение и оценка на изпълнението.....	100

Използвани съкращения

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АСКУП	Автоматизираната система за контрол и управление на превозите
АСТП	Автоматизираната система за таксуване на пътниците
БДЖ	Български държавни железници
ГИС	Географски информационни системи
ГТ	Градски транспорт
ГТП	Годишни технически прегледи
ДАМТН	Държавна агенция за метрологичен и технически надзор
ЕПС	Електрически превозни средства
ЕС	Европейски съюз
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИПГВР	Интегриран план за градско възстановяване и развитие
ИТ	Информационни технологии
ИТС	Интелигентни транспортни системи
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КАТ	Контрол на автомобилния транспорт
ЛП	Логистичен профил
НСИ	Националния статистически институт
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПМ	Паркоместа
ПТП	Пътнотранспортни произшествия
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
ПЧП	Публично-частно партньорство
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда

АМ	Автомагистрала
СГН	Средногодишна норма
СО ₂	Въглероден диоксид
ФПЧ	Фини прахови частици
ЦГЧ	Централна градска част
NO _x	Азотни оксиди
ЗМ	Защитена местност
ЗЧАВ	Закон за чистотата на атмосферния въздух
АИС	Автоматична измервателна станция
КЦН	Краткосрочна целева норма
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
ПС	Прагова стойност
РОУКАВ	Район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
РП	Регулационен план
РПМ	Републиканска пътна мрежа
ИТСРЮЦР	Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен регион
ПРР	Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.
НПГВР	Национален план за възстановяване и устойчивост
ФМ на ЕИП	Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
ОБ	Общински бюджет
ПОС	Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.
РБ	Републикански бюджет
ДФИ	Други програми, фондове, частни инвестиции

Списък на фигурите

Фигура № 1 Карта – Административно-териториално деление на област Пазарджик.....	17
Фигура № 2 Карта – Местоположение на населени места в община Велинград.....	19
Фигура № 3. Карта – релеф на община Велинград.....	22
Фигура № 4 Карта – Речна мрежа в община Велинград	24
Фигура № 6 – Изградени тротоари в община Велинград.....	36
Фигура № 7 – Натовареност на части от улична мрежа в гр. Велинград	37
Фигура № 8 – Улици - без изградена канализационна, водоснабдителна и осветителна инфраструктура в гр. Велинград	39
Фигура № 9 – Транзитни зони в гр. Велинград.....	40
Фигура № 10 – Пешеходна зона в гр. Велинград.....	41
Фигура № 11 – Информация по отношение заплащане на престой в Синя зона, чрез SMS	43
Фигура № 12 – Информация за Автогара „Велинград“	46
Фигура № 13 - Състояние на ЖП транспорт в община Велинград.....	47
Фигура № 14 – Възраст на леки автомобили, регистрирани на територията на община Велинград	51
Фигура № 15 Карта – Обхват на 33 по Директива за хабитатите на територията на община Велинград	55
Фигура № 16 Карта – Обхват на 33 по Директива за птиците на територията на община Велинград	55
Фигура № 17 – Анкетно проучване - Пол и възрастова структура	59
Фигура № 18 - Възрастова структура.....	60
Фигура № 19 - Метод на придвижване	61
Фигура № 20 - Метод за придвижване на работещи респонденти.....	62
Фигура № 21 - Кои от следните проблеми, Ви карат да ограничите придвижването пеша?	63
Фигура № 22 - Честота на използването на велосипеден транспорт	66
Фигура № 23 - Причини поради които не използвате велосипеден транспорт.	66
Фигура № 24 - Честота на използване на обществен/междуселищен транспорт	69
Фигура № 25 - Какво би ви подтикнало да използвате по-често обществен междуселищен транспорт.	70
Фигура № 26 - Класификация на уличната мрежа в гр. Велинград.....	107
Фигура № 27 – Настъпили ПТП по кръстовища и по улици в гр. Велинград.....	108
Фигура № 28 – Пешеходно и велосипедно движение в гр. Велинград	109
Фигура № 29 – Обхват на режими за престой и паркиране.....	111
Фигура № 30 – Режим на движение на обществен транспорт.....	112
Фигура № 31 – Разписание на Родопска теснолинейка.....	113
Фигура № 32 – Обхват на първа зона за развитие на туризъм	114
Фигура № 33 – Обхват на втора зона за развитие на туризъм.....	114

Списък на таблиците

Таблица № 1 Площ на съставни общини в област Пазарджик.....	18
Таблица № 2 – Населени места в община Велинград.....	20
Таблица № 3 – Площ и зелени площи по земища в община Велинград.....	21
Таблица № 4 – Средномесечна и средно-годишна температура на въздуха (°C).....	23
Таблица № 5 - Средномесечна, сезонна и годишна сума на валежите (мм) за станция Велинград	24
Таблица № 6 – Минерални води в община Велинград.....	25
Таблица № 7 – Брой на население в община Велинград.....	26
Таблица № 8 – Естествен прираст на населението в община Велинград.....	27
Таблица № 9 – Механичен прираст на населението в община Велинград.....	27
Таблица № 10 – Дял на населението в градовете в община Велинград	28
Таблица № 11 – Пътища от РПМ, обслужващи община Велинград.....	30
Таблица № 12 – Местни общински пътища в община Велинград	31
Таблица № 13 – Ценообразуване по направление – Автогара „Велинград“	46
Таблица № 14 – Средночасови нива на серен диоксид.....	48
Таблица № 15 – Средноденонощни нива на серен диоксид	48
Таблица № 16 – Средночасови нива на азотен диоксид	49
Таблица № 17 – $ФПЧ_{10}$	49
Таблица № 18 – Средночасови нива на озон.....	49
Таблица № 19 – Краткосрочна целева норма за озон.....	50
Таблица № 20 – Защитени зони по НАТУРА 2000 в община Велинград.....	54
Таблица № 21 – Места за настаняване в община Велинград.....	57
Таблица № 22 – Улична мрежа по регулационни планове	106
Таблица № 23 – Спирки на градски транспорт в гр. Велинград	110

1. ВЪВЕДЕНИЕ

“Човек е човек тогава, когато е на път “ – Пеньо Пенев

Мобилността на стоки, хора и капитали от древността до наши дни е сред основните предпоставки за развитие и просперитет на даден район и/или народ. Тя е и един от основополагащите стълбове при създаване на Европейската общност, регламентиран в дял IV “Свободно движение на хора, услуги и капитали“ от Договора за функциониране на Европейския съюз, чрез който се цели постигане на стабилен икономически растеж и социален просперитет на страните членки. Развитието на сектор транспорт, без чието наличие мобилността е неосъществима, има основно значение както на европейско и национално ниво, така и на регионално и местно.

Непрекъснато повишаващите се изисквания към транспортния сектор, с цел осигуряване на по-бърз, по-сигурен, по-евтин и по-удобен способ за придвижване, при занижаване на енергийния разход, вредните емисии и парникови газове, в съчетание с непрекъснатия технологичен прогрес го изправят пред множество предизвикателства, за чието преодоляване са необходими комплексни дейности от всички нива на държавно управление, както и ангажиране на широката общественост.

Същевременно е на лице значително разминаване на нуждите и потребностите в сектор транспорт между отделни райони и градове и общо държавните политики, целящи да осигурят необходимите предпоставки (финансови средства и нормативна база) за тяхното задоволяване. За запълване на тази празнина Европейската комисия създава общоевропейска законова и стратегическа рамка:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия.
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух.
- Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътните инфраструктури.
- Директива 2019/1161 за изменение на директивата за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства.

- Директива 2010/40/ЕС за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия.
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия.
- Бяла книга “Пътна карта за единна европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия.
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ на Европейската комисия.
- Регламент № 1315/2013 на ЕС относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.
- Резолюция на Европейския парламент от 6 октомври 2021 г. относно „Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г. – следващи стъпки към „Нулева смъртност“.
- Стратегия „Транспорт 2050“ на ЕС.
- Европейска зелена сделка (Европейски зелен пакт) – относно осъществяването на целите за въглеродна неутралност на ЕС до 2050 г..
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност - пътна карта за постигане на по-устойчива, цифрова и екологосъобразна европейска транспортна система до 2050 г.

На практика се цели, транспортът да се осъществява посредством модерна инфраструктура, чрез употреба на по-чиста енергия и по-нисък енергиен разход, нанасяйки по-малко щети на околната среда и отчитайки локалните дадености и потребности на даден район. Постигането на тези цели на местно ниво ще се осъществи чрез разработването и изпълнението на така наречените Планове за устойчива градска мобилност на общинско ниво. Каквато е и задачата на настоящия стратегически документ на община Велинград.

1.1. Концепция на Плана за устойчива градска мобилност

Концепцията за устойчива мобилност се гради върху два постулата: правото на всички да се придвижват и необходимостта това да става с нанасяне на възможно най-малко вреди на околната среда.

След множество консултации и обсъждания от професионални проектанți, политици и заинтересовани лица от много широк спектър в цяла Европа, относно оптимизацията на транспортната система и в частност справяне със сложността на градската мобилност, се налага следното определение за План за устойчива градска мобилност:

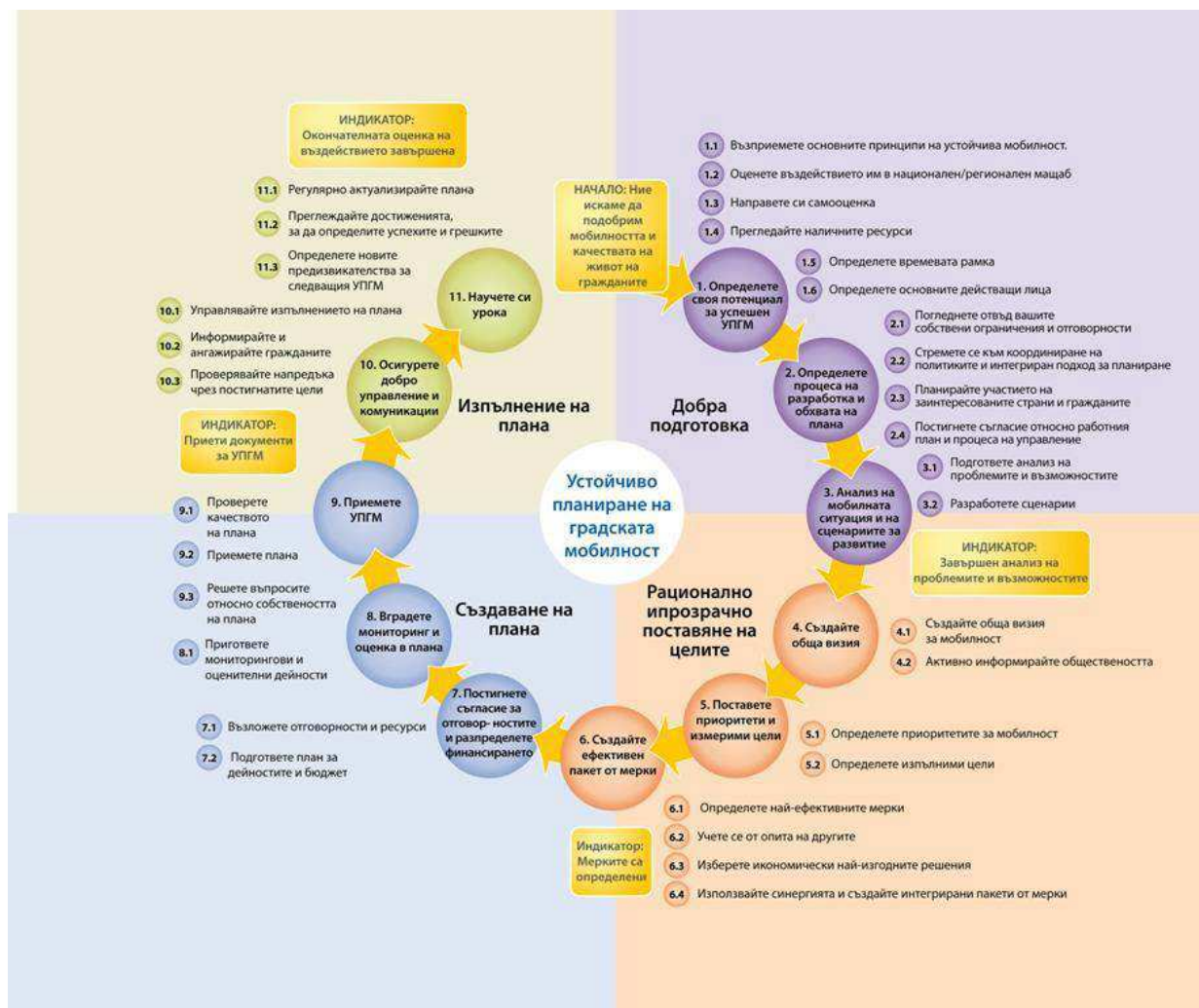
“План за устойчива градска мобилност /ПУГМ/ е стратегически план, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в градовете и техните околности, за по-добро качество на живот.”

В центъра на концепцията на плана се поставят заинтересованите страни (граждани – жители и гости на общината, туристи, предприятия, граждански организации и неправителствен сектор, общинска и държавна администрация – вкл. техните предприятия и дружества) с техните социални и здравни нужди, потребности от чиста екологична среда и икономическо развитие, и възможностите за тяхното удовлетворяване чрез дългосрочно транспортно планиране. Чрез прилагане на синергичния подход се цели обхващане на всички елементи касаещи придвижването в градските зони за изграждане на нова култура на градска мобилност, водеща до подобряване на удобството и качеството на живот за всички населяващи даден район.

1.2. Времеви обхват на ПУГМ

Съгласно препоръките на европейските институции и водещите специалисти в областта на градската мобилност ПУГМ следва да отразява съществуващата дългосрочна стратегия за бъдещото развитие както на градските райони, така и на свързаните с тях услуги и инфраструктура в областта на транспорта и мобилността. Наред с това в него се включва и план за изпълнение насочен към краткосрочното реализиране на стратегията. В следствие на което в практиката се налага този стратегически документ да се разработва със средносрочен времеви диапазон между 3 и 10 годишен обхват, както и регулярно да се актуализира съобразно постигнатите успехи, допуснатите грешки и нововъзникналите предизвикателства и/или регулации в областта на градската мобилност.

Реално разработката на ПУГМ е непрекъснат процес от 11 основни стъпки, с 32 свързани дейности. Детайлно разписани в ръководството “Развитие и прилагане на план за устойчива градска мобилност” разработено в рамките на проект SUMP-UP, съфинансиран от Европейския съюз Програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“.



Източник: SUMP Guideline

Настоящия документ “План за устойчива градска мобилност на община Велинград“, допринася за постигане на дългосрочната визия на община Велинград, формулирана във ПИРО 2021 г. – 2027 г., а именно:

“ Община Велинград ще се развива като утвърден курорт от национално и международно значение, СПА столица на Балканите, жизнеспособна териториална единица, с подобрен жизнен стандарт, привлекателно място за живот, бизнес, инвестиции и туризъм, съхранена природна среда, традиции и култура.“

За постигане на съответствие и взаимна допълняемост между двата стратегически документа, за разработване на ПУМГ Велинград бе избран същия средносрочен период от 7 години, обхващащ 2021 г.- 2027 г., за които е разработен и ПИРО Велинград.

1.3. Характеристики на плана. Основни принципи. Нормативна база.

Планът за устойчива градска мобилност трябва да насърчава балансираното развитие на съответните видове транспорт и преминаването към по-устойчив транспорт на територията на общината. Въз основа на интердисциплинарното планиране, в него се представят комбинации от институционални, технически, инфраструктурни, пазарни, информационни и други мерки за постигане на разходно-ефективни и екологични решения във връзка с формулираната цел и поставените специфични задачи..

ПУМГ на община Велинград анализира всички начини на придвижване на територията ѝ :

- Обществен транспорт – повишаване на качеството, сигурността, интеграцията и достъпността на услугите за обществен транспорт, включително инфраструктурата, паркът от превозни средства и услуги.
- Частен транспорт (включващ пътнически и товарен) – ще бъде разгледан въпросът относно пътния поток и местата за паркиране. Ще бъдат набелязани конкретни мерки насочени към оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и подобряване на положението в определените проблемни места, както и в общ план.
- Немоторизиран транспорт – ще бъдат включени дейности за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди. В това число: оценка на съществуващата инфраструктура, необходимостта да бъде подобрена, развитие на нова инфраструктура.

Специално внимание ще се обърне на тяхната взаимосвързаност за увеличаване на синергичния им ефект при постигане на:

- Подобрена мултимодалност на мобилност – повишаване на интеграция на различните видове транспорт.

- Повишаване на безопасност на градските пътища - анализ на основните проблеми в областта на пътната безопасност и рисковите места и планиране на конкретни действия за подобряване на пътната безопасност. Специално внимание ще се обърне на инфраструктурните решения обезопасяващи и улесняващи придвижване на най-уязвимите участници в градския трафик – деца, възрастни хора, и хора с увреждания.
- Оптимизиране на градската логистика – ще бъдат разгледани мерки за подобряване на ефективността на градската логистика, включително товарните доставки и туристически пътничко поток, в посока намаляване на вредни външни въздействия като емисии на парникови газове, замърсители и шум.
- Въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) на територията на общината в услуга на участниците в градския трафик.

В разработката на настоящия документ е съблюдавано спазването на следните принципи:

- Публичност, прозрачност и приобщаване на всички заинтересовани страни – местните органи положиха усилия да ангажират в процеса на разработка всички заинтересовани страни - граждани, представители на гражданското общество и икономически субекти.
- Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт, налични на територията на община Велинград.
- Отчетност и контрол – механизми, позволяващи ясно проследяване на постигнатите резултати и тяхното съпоставяне със заложените цели. Организиране на система за събиране на информация от реална среда и представяне на статистически данни.
- Хоризонтална и вертикална интеграция – за да се гарантира съгласуваност и допълняемост между ПУГМ и останалите местни политики и стратегически документи, съставянето на настоящия план е в следствие на тясно сътрудничество, координация и консултация между отделните институции и организации, имащи отношение към устойчивата мобилност на територията на общината. Разработването на ПУГМ на община Велинград е съгласувано със следната стратегическа рамка и нормативни документи на национално ниво:

- Национална програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030.
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.
- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г
- Национална стратегия за безопасността на движението по пътищата в Република България 2021 – 2030 г.
- Закон за автомобилните превози
- Закон за устройство на територията.
- Закон за местното самоуправление и местната администрация.
- Закон за общинската собственост.
- Закон за пътищата.
- Закон за опазване на околната среда.
- Закон за движението по пътищата.
- Закон за чистотата на атмосферния въздух.
- Закон за защита от шума в околната среда .
- Закон за регионалното развитие.
- Наредба № 2/2004 на Министерство на регионалното развитие и благоустройство за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.
- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси.
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници.
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.

- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони.
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата.
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка.
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали.
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци.
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензин, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.
- НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

В ПУГМ на община Велинград е съблюдавана и взаимовръзката със следните планови и стратегически документи на местно и регионално ниво:

- Общ устройствен план на община Велинград;
- План за интегрирано развитие на община Велинград, за периода 2021-2027 г.;
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен регион за планиране от ниво 2, за периода 2021-2027 г.;
- Областна транспортна схема областна администрация Пазарджик.
- Дългосрочна програма на Община Велинград за насърчаване използването на енергията от възобновяеми източници и биогорива.
- Проект на стратегията за устойчиво развитие на туризма в Община Велинград и дестинация Велинград 2021 – 2027 г.
- Програма за развитие на туризма в Община Велинград през 2022 г.

1.4. Методология за разработване на План за устойчива градска мобилност на община Велинград

Методологията за разработване на План за устойчива градска мобилност на община Велинград, за периода 2021-2027 г. се базира на методи за качествено проучване – провеждане на работни групи с представители на общинска администрация Велинград, проведени дълбочинни интервюта, проведено анкетно проучване и съдържателен анализ на документация.

Използваните първични източници на информация включват:

Работна група – В процеса по събиране на първична информация, бе проведена е една работна група, с представители на общинска администрация Велинград. Работната група се проведе в началния етап на набиране на информация, с цел проучване нагласите, наблюденията и оценките на участниците относно реализацията на ПУГМ, неговата адекватност на променящата се среда и местните потребности. Дискусията беше организирана около идентифициране на основните проблеми и потребности на територията на общината, отнасящи се до устойчивата градска мобилност.

Интервюта – Паралелно с проведената работната група се проведеха дълбочинни интервюта с представители на община Велинград заемащи ръководни длъжности. В рамките на интервютата, бяха дискутирани специфики, отнасящи се до реализирането на конкретни мерки и дейности на територията на общината.

Целта на работната група и проведените интервюта беше да се получи експертно мнение за текущото състояние и потенциала за развитие на територията на общината.

Анкетно проучване - Активният подход в процеса по подготовка на ПУГМ на община Велинград, включи разработване и разпространение на анкетна карта в хартиен вид – за попълване от представители на гражданите. Анкетното проучване включваше въпроси, свързани с проблеми, потребности предизвикателства пред обществото, отнасящо се до градската мобилност. Също така бе дадена възможност на анкетираните участници в допитването, да споделят мнение относно неоползотворения потенциал за развитие на градската мобилност на територията на община както и да предложат дейности, инициативи и проекти, резултатите от които биха се отразили благоприятно върху качеството на градската мобилност в Община Велинград.

Крайната цел от изпълнението на всички тези мерки е при разработването на устойчив и ефективен ПУГМ на община Велинград, да се приложи на практика траен модел на общественото участие, при който всички заинтересовани участници, да бъдат включени активно от самото начало на изготвяне на плана. Това от своя страна допринесе за тяхната съпричастност и идентификация с плана и предложените мерки, като увеличава шансовете за успешната реализация и постигане на целите на ПУГМ на община Велинград.

Използваните вторични източници на информация включват:

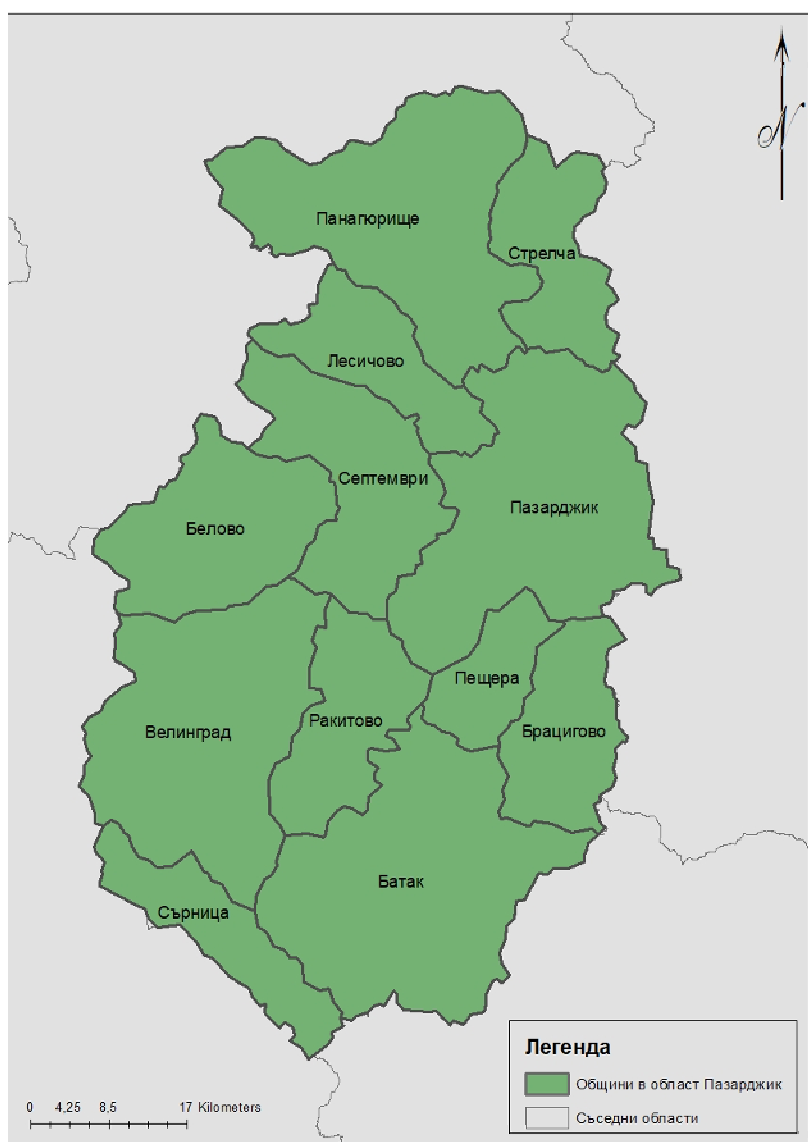
За източници на вторичните данни бяха използвани данни от НСИ и ТСБ-Пазарджик, Агенция по заетостта, община Велинград и други публични институции, генериращи информация от такъв характер, както и наличните към момента секторни и териториални стратегии и планове за цялостното развитие на община Велинград.

2. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ В ОБЩИНА ВЕЛИНГРАД

2.1. Географско положение, граници и ситуиране в административно-териториалната структура на област Пазарджик

Община Велинград е една от дванадесетте съставни общини на област Пазарджик, намираща се в западния дял на Родопите.

Фигура № 1 Карта – Административно-териториално деление на област Пазарджик



Източник – Авторски колектив по данни на GISCO – EUROSTAT

Видно от горепосочената карта, община Велинград се намира в югозападната част на област Пазарджик и граничи:

- На запад – община Белица и община Якоруда, съставни общини на област Благоевград
- На изток – община Ракитово
- На север – община Белово
- На североизток – община Септември
- На юг – община Сърница
- На югоизток – община Батак

Според своята площ и на база направен анализ, с помощта на специализиран софтуер за Географски информационни системи, община Велинград се нарежда на трето място по посочения показател. Резултатите от направения анализ са обобщени в долупосочената таблица.

Таблица № 1 Площ на съставни общини в област Пазарджик

Община	Площ (кв. км)
Пещера	135,47
Сърница	198,47
Лесичово	210,34
Стрелча	224,14
Брацигово	228,22
Ракитово	246,34
Белово	346,05
Септември	349,51
Панагюрище	599,41
Велинград	605,35
Пазарджик	637,88
Батак	679,17
Област Пазарджик (общо)	4460,35

Източник – Авторски колектив по данни на GISCO - EUROSTAT

Съгласно действащото законодателство, насочено към административно-териториалното деление в страната, в т.ч. Закон за административно-териториалното устройство на Република България, гр. Велинград е със статут на общински център, в който са концентрирани редица управленски структури на централната, изпълнителната и съдебната власт. Съгласно законодателството, структурите на местното самоуправление са представени чрез общинската администрация и общинския съвет на община Велинград. Текущият териториален обхват и граници на гр. Велинград са резултат от административно-териториални промени, засягащи административния статут на някои от близко-разположените села. По-големите жилищни квартали в града са:

- Кв. Чепино – най-южно разположен
- Кв. Лъджене – централно разположен
- Кв. Каменица – северно разположен

Освен гр. Велинград в съставната структура на община Велинград попадат още 20 населени места, като тяхното местоположение е представено на долупосочената карта.

Фигура № 2 Карта – Местоположение на населени места в община Велинград



Допълнителна информация (Единен класификатор на административно-териториалните единици, тип населено място и площ) за всяко населено място е представена по-долу:

*Източник – Авторски колектив
по данни на GISCO –
EUROSTAT*

Таблица № 2 – Населени места в община Велинград

ЕКАТТЕ	Населено място	Тип	Площ (кв. км)
10450	Велинград	град	7,5
86115	Юндола	село	0,89
23234	Драгиново	село	0,79
00028	Абланица	село	0,69
65534	Света Петка	село	0,31
55631	Пашови	село	0,28
17823	Грашево	село	0,26
41136	Кръстава	село	0,25
83421	Алендарова	село	0,15
18513	Горна Биркова	село	0,13
12334	Всемирци	село	0,13
07836	Биркова	село	0,12
78272	Цветино	село	0,11
63687	Рохлева	село	0,1
00881	Абланица	село	0,08
24325	Долна Дъбева	село	0,08
12989	Враненци	село	0,07
18527	Горна Дъбева	село	0,06
81863	Чоплакова	село	0,06
07853	Бозьова	село	0,04
07867	Бутрева	село	0,03

Източник: Авторски колектив

Най-голямото населено място по площ е гр. Велинград с приблизително 7,5 кв. км, а най-малкото – село Бутрева с 0,03 кв. км.

По данни на община Велинград към 30.06.2021 г., площта и зелените площи в землищата на населените места са както следва:

Таблица № 3 – Площ и зелени площи по землища в община Велинград

Землище	Площ на населено място (дка.)	Зелени площи по РП (дка.)	% зелени площи от общата площ на населеното място
Гр. Велинград	7 420	249,791	3,36%
Кметство Драгиново	1 047	11,87	1,13%
Кметство Света Петка	687	1,445	0,21%
Кметство Юндола	808	12,65	1,56%
Кметство Пашово	274	1,17	0,42%
Кметство Рохлево	142	1,75	1,23%
Кметство Бутрево	43	0,96	2,23%
Кметство Горно Дъбево	85	5,12	6,02%
Кметство Враненци	121	0,965	0,79%
Кметство Бирково	122	1,365	1,11%
Кметство Чолаково	146	0,4	0,27%
Кметство Кръстава	448	2,255	0,5%
Кметство Бозево	31	Няма план	Н.Д.
Кметство Абланица	232	1,51	0,65%
Кметство Цветино	85	1,44	1,69%
Кметство Грашево	429	9,2	2,14%
ОБЩО	12 120	301,891	2,49%

Източник – Община Велинград

Селищната мрежа в община Велинград е фактор, който влияе пряко върху развитието на транспорта. В тази връзка от изключителна важност е поддържането на редовни транспортни връзки между отделните селища и най-вече – свързаността им с общинския център. През последните години, в условията на пандемична обстановка се наблюдава значително намаляване на междуселищните пътувания, особено сред малките и най-малките населени места, което е фактор за закриване на транспортни линии, поради необоснованост на разходите. Всичко това води до „откъсване“ на населени места и е основна пречка за достъпа на населението до основни услуги, вкл. здравеопазване, образование, административно обслужване и др. Необходимо е да бъдат взети необходимите управленски решения за недопускане проявлението на посочените проблеми.

2.2. Релеф

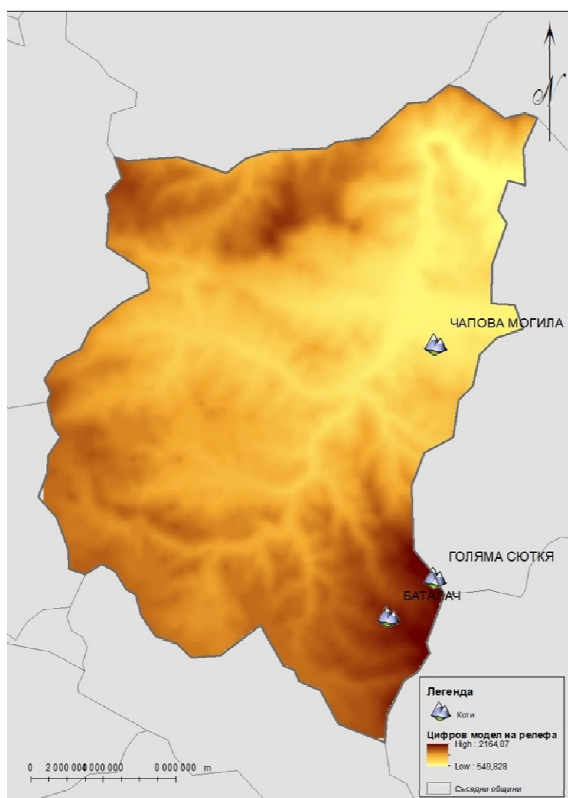
Община Велинград е разположена в Чепинската котловина, простираща се изцяло във високите северозападни части на Родопите, което обуславя преобладаващия планински релеф на територията. Най-високата точка в общината се намира в нейната югоизточна част – връх Голяма Сютка (2186 м.), следван от Баталач (1988 м.), намиращ се югозападно от вр. Голяма Сютка. Най-ниската точка в общината се намира в източната част, в близост до границата с община Ракитово – в района на Чапова

могила (789 м.). Горепредставеното е изобразено с помощта на следващата Карта.

Фигура № 3. Карта – релеф на община Велинград

Източник – Авторски колектив по данни на GISCO - EUROSTAT

Особено характеристика на релефа на община Велинград е наличието на специфичен карстов комплекс, в който попада и пещера „Лепеница“ с дължина около 2 км. Територията се характеризира и с най-големият карстов извор в България – Клептуза, намиращ се на десния бряг на Чепинска река, до



планинския склон в кв. Чепино, гр. Велинград. Изворът има дебит 580 - 1180 l/s и е един от символите на града.

Релефът е изключително важен природен компонент, който пряко оказва влияние върху различни процеси както в природата, така и върху живота на хората, тяхната стопанска дейност, вкл. развитието на сухоземния транспорт – железопътен, автомобилен, тръбопроводен. От една страна, планинският характер на общината, обуславя, че населените места в планинските части са с по-малобройно население, а изграждането на съвременна транспорта инфраструктура е значително по-трудоемко и с по-висока финансова стойност. В допълнение, в условия на планински релеф се изразходва по-голямо количество гориво, което оставя по-голям негативен отпечатък върху околната среда, а самата амортизация на транспортните връзки е по-голяма, което предопределя отделянето на повече грижа от страна на общината (специално към общинската пътна мрежа), свързваща високопланинските населени места. Следва да се отбележи, че високопланинският релеф, характеризиращ се с висок наклон на склона, усложнява инвестициите в развитие на велосипеден и друг алтернативен немоторизиран и нискоемисионен транспорт.

2.3. Климат

Местоположението на община Велинград обуславя и преходно-континенталния характер на климата. Средногодишната температура на въздуха е 8,8°C, а най-топъл месец е юли. Най-студено е през месец януари. Съгласно Годишен хидрометеорологичен бюлетин за 2021 г. на Национален институт по метеорология и хидрология, в станциите от метеорологичната мрежа на НИМХ с надморска височина под 1000 м., най-ниската температура през годината е -18,2°C, измерена именно в община Велинград.

Таблица № 4 – Средномесечна и средно-годишна температура на въздуха (°C)

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Ср. Год.
-2,3	0,1	3,4	8,0	13,2	16,5	18,6	18,5	14,4	9,6	5,1	0,1	8,8

Източник – Климатичен справочник, Климатични данни за избрани български станции

Средногодишната сума на валежите в общината е 954 мм. Най-малко са валежите през септември (36 мм), а най-много – през май (73 мм).

Таблица № 5 - Средномесечна, сезонна и годишна сума на валежите (мм) за станция Велинград

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Ср. Год.
48	40	41	47	73	69	53	38	36	48	52	20	954

Източник – План за интегрирано развитие на община Велинград 2021-2027 г.

На територията на общината, с най-голяма продължителност на слънчевото греене се характеризира месец август (304 часа), а най-малко – месец декември (81 часа). Най-много дни с мъгла се наблюдават са през декември (5,5 дни), а най-малко – през август (3 дни). Средногодишната скорост на вятъра е 1,5 м/сек, като преобладава северозападният.

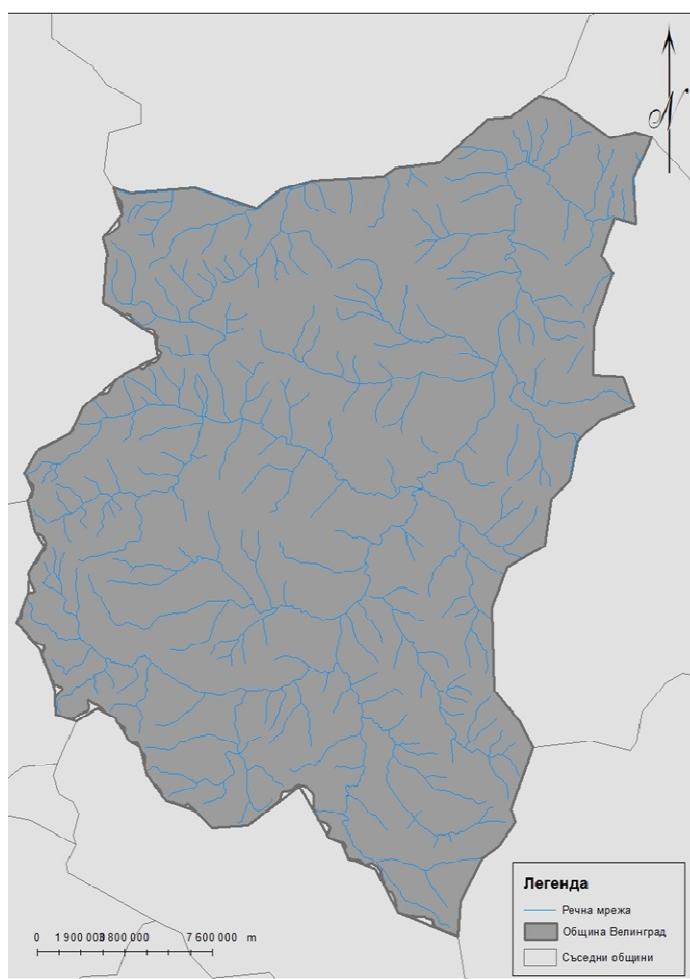
Поради характеристиките на релефа е възможна появата на специфични климатични ситуации на територията на община Велинград, свързана с обилни снеговалежи, снегонавявания, гъсти мъгли, които допълнително усложняват транспортната достъпност в региона. По тази причина, при възникнала необходимост, е целесъобразно освен специфични технически и технологични решения при развитието на транспортната инфраструктура, и изграждането на структури за преодоляване на подобни екстремни транспортни ситуации. Климатичните особености на територията на общината предполагат развитието на велосипеден и друг алтернативен немоторизиран транспорт в по-топлите и сухи месеци на годината, като същите дейности биха били почти невъзможни в зимния период. Сезонността на климата предопределя и нуждата от добра поддръжка на уличната и общинска пътна мрежа, включително тротоари, банкети, пътна сигнализация, пътна маркировка и др.

2.4. Води и водни ресурси

Община Велинград попада в границите на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“, като същата се характеризира с наличие на разнообразие от гл. т. на водни ресурси – реки, карстови извори, минерални извори, които се явяват и основен фактор за определянето на местоживеенето на хората, стопанската им дейности и за развитие на туризма в района. Основната дренажна артерия на общината е Чепинската река, част от водосборния басейн на р. Марица.

Фигура № 4 Карта – Речна мрежа в община Велинград

Източник – Авторски колектив по данни на GISCO – EUROSTAT



Чепинска река извира южно от вр. „Малка Сютка“, протича през Чепинската котловина, където (под названието Стара река, Банска река) се използва за напояване. В началото на кв. „Чепино“ приема водите на карстовия извор „Клептуза“. Дължината ѝ е около 87 км, а водосборният ѝ басейн – 899,6 кв. км.

Минералните води от трите находища на гр. Велинград – Чепино, Лъджене, Каменица и находището в с. Драгиново са с официален експлоатационен дебит от 124,28 л./сек. и температура от 25°C до 97,3°C. По отношение на

дебита, Велинград е са най-голям такъв в РБ и на целия Балкански полуостров. Допълнителна информация по отношение минералните води в общината е представена на следващата таблица.

Таблица № 6 – Минерални води в община Велинград

Находище	Общ сумарен дебит	°C
Чепино	62,18 л/сек	37,5 – 47,5
Лъджене	31,45 л/сек	25 – 63
Каменица	21,5 л/сек	62 – 88,5
Драгиново	9,45 л/сек	78 – 96,5

Източник – Община Велинград

Повърхностните води на територията на общината не оказват влияние върху развитието на транспортната система, тъй като не са налице големи плавателни реки, които могат да бъдат използвани за транспортни цели. Единствен негативен ефект върху транспортна система могат да имат неблагоприятните явления, свързани с наводнения и заливане на транспортни отсечки. От друга страна, долините на реките на територията на община Велинград подпомагат създаването на пътища през планините, което е потенциал, които следва да бъде използват при последващо разширение на транспортната свързаност към високопланинските населени места. Следва да се има предвид обаче, че наличието на множество стеснения на речните долини, особено проломите, затруднява изграждането на пътища, а след тяхното изграждане са необходими повече средства за бъдещото им поддържане в добро състояние.

2.5. Демографско развитие

За целите на настоящия ПУГМ на община Велинград е използвана методология по отношение демографска характеристика, обхващаща определен ретроспективен период, за да могат да бъдат изведени тенденции в демографското развитие.

По показателя брой на население, община Велинград попада в категорията на средните община с население от 33 102 души, съгласно извършеното преброяване от НСИ през 2021 г. За анализирания шест-годишен период (2016 г. – 2021 г.) е налице изразена тенденция за намаляване на броя на населението с -3,56%. Динамиката в броя на населението в общината е отразена в долупосочената таблица.

Таблица № 7 – Брой на население в община Велинград

Година	Брой	% изменение
2016	34 281	-3,56%
2017	34 045	
2018	33 787	
2019	33 529	
2020	33 464	
2021	33 102	

Източник: 265 истории за икономика – Инициатива на Институт за пазарна икономика

Параметрите на възпроизводството на населението се определят от развитието на основните демографски процеса – естествен и механичен прираст. В това отношение, ситуацията по двата показателя в община Велинград е както следва:

Таблица № 8 – Естествен прираст на населението в община Велинград

Година	Брой	Коефициент
2017	-132 души	-3.9‰
2018	-114 души	-3.4‰
2019	-109 души	-3.2‰
2020	-221 души	-6.6‰
2021	-320 души	-9.6‰

Източник: 265 истории за икономика – Инициатива на Институт за пазарна икономика

Изследваният период по отношение показател естествен прираст на населението в община Велинград показва значително влошаване на номиналния естествен прираст след 2020 г. С други думи, пандемията и нейните вторични ефекти, като претоварването на здравната система, могат да бъдат приети като основен фактор за рязкото влошаване на показателя.

Намаляващото население в община Велинград се дължи не само на отрицателния естествен прираст, а и на отрицателите стойности на механичния прираст.

Таблица № 9 – Механичен прираст на населението в община Велинград

Година	Брой	Коефициент
2017	-104 души	-0.3%
2018	-144 души	-0.4%
2019	-149 души	-0.4%
2020	-156 души	-0.5%
2021	-42 души	-0.1%

Източник: 265 истории за икономика – Инициатива на Институт за пазарна икономика

В заключение на всичко горепосочено, може да се приеме, че в общината е налице стагниращо демографско състояние, което се изразява в относително устойчиво намаляване на броя на населението, което не е с високи стойности. Това намаляване е в резултат от отрицателните стойности на естествения и механичен прираст, които също се характеризират с не толкова високи стойности.

Съгласно направен анализ по отношение на дял на градското население в община Велинград, става ясно, че през изследвания пет-годишен период (2017 г. – 2021 г.), делът на градско население остава почти изцяло непроменен. Резултати от анализа са представени в следващата таблица.

Таблица № 10 – Дял на населението в градовете в община Велинград

Година	Дял на градско население
2017	62,9%
2018	62,9%
2019	62,9%
2020	62,8%
2021	62,9%

Източник: 265 истории за икономика – Инициатива на Институт за пазарна икономика

От гореизложеното става ясно, че 62,9% от населението на общината е позиционирано в гр. Велинград.

Населението под, в и над трудоспособна възраст на територията на община Велинград, съгласно преброяване на населението през 2021 г. е както следва:

	Брой	% от общото население за 2021 г. (33 102 души)
Под трудоспособна възраст	5 923	17,89%
В трудоспособна възраст	19 627	59,29%
Над трудоспособна възраст	7 552	22,81%

Източник – НСИ

Възрастовата структура на населението в община Велинград, съгласно преброяване през 2021 г. е представено на следващата таблица:

Таблица – Възрастова структура на населението в община Велинград

Възрастова група	Брой	% от общото население за 2021 г. (33 102 души)
0-4	1 704	5,14
5-9	1 767	5,33
10-14	1 967	5,94
15-19	1 683	5,08
20-24	1 537	4,64
25-29	1 642	4,96
30-34	2 075	6,26
35-39	2 253	6,80
40-44	2 179	6,58
45-49	2 228	6,73
50-54	2 397	7,24
55-59	2 349	7,77
60-64	2 508	7,57
65-69	2 126	6,42
70-74	1 797	5,42
75-79	1 281	3,86
80-84	829	2,50
Над 85	629	1,90

Източник - НСИ

Демографските фактори също оказват значително влияние върху транспортната мрежа. От тях особено силно влияние има работна сила, като при по-високо жизнено равнище, обикновено хората пътуват по-често. Важи и обратната ситуации – при

обедняване на населението се наблюдава намаляване на пътуванията с масовия транспорт.

2.6. Транспортна инфраструктура

Съгласно чл. 3 от Закон за пътищата, пътищата биват републикански (автомагистрали, скоростни пътища и пътища от първи, втори и трети клас) и местни (общински и частни). Транспортната инфраструктура на територията на община Велинград е обезпечена основно от автомобилен и железопътен транспорт. Достъпът до територията на общината и общинския център е осигурен от втори и трети клас пътища, част от Републиканската пътна мрежа, докато малките населени места са обслужени от общински пътища. Главният обслужващ път за общината е второкласният път от РПМ – II-84 “Звъничево – Ветрен дол – Велинград – Юндола – Якоруда – ок. п. Разлог“, с дължина на територията на Велинград от 30,3 км. Достъпът на общината до магистрала „Тракия“ е осигурен посредством първокласния път I-8 “София – Ихтиман – Белово – Пазарджик – Пловдив“, а този до изграждащата се магистрала „Струма“ (Е №79) – посредством второкласния път II-19 “Гоце Делчев – Банско – Разлог – Симитли – София-Кулата“. Пътят II-19 осигурява и транспортна връзка до Република Гърция, през ГКПП „Илинден“ – Гоце Делчев. Развитието на РПМ предполага и изграждането на републиканския път III-8434, бивш общински PAZ1062, с дължина 29,12 км., свързващ селата Рохлева, Кандови, Бутрева, Биркова, Враненци, Чолакова, Горна Дъбева, Бозьова и Кръстава – както помежду им, така и с гр. Велинград. Посочената по-долу таблица отразява пътищата от РПМ, обслужващи община Велинград.

Таблица № 11 – Пътища от РПМ, обслужващи община Велинград

Път №	Описание на пътя
II-84	(I-8 София – Бургас) - Велинград - Драгиново
III-19	(I-1 София – Кулата) – Симитли – Разлог – Г. Делчев – ГКПП „Илинден“
III-842	(II-84) – Юндола - Белово
III-843	(II-84) – Велинград - Батак

Местните общински пътища в община Велинград са отразени в следващата таблица:

Таблица № 12 – Местни общински пътища в община Велинград

№	Наименование	Км. от	Км. до	Общо км.	Забележка
PAZ1061	/II-84/ - Велинград – Драгиново	0.000	5.500	5.500	- Улица „Георги Кирков”, гр. Велинград - транзитна улица 1165 м. - с асфалтова настилка- задоволително състояние. Нуждае се от частично изкърпване, отводняване, вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка; - Улица „Христо Смирненски” - транзитна улица с 815 м. асфалтова настилка в отлично състояние; извършена рехабилитация през 2019 г. - Път Велинград-Драгиново – 1890 м. асфалтова настилка в отлично състояние; извършена рехабилитация 2019 г. - Улица „Мариница”, с. Драгиново-транзитна улица- 1630 м, от които 1050 м. в отлично състояние /до моста на р. „Чепинска” и 580 м. в асфалтова настилка в лошо състояние. Нуждае се от изкърпване и от уширение на габарита на моста над р. Чепинска.
PAZ1081	/PAZ1061, Велинград – Драгиново/ - Драгиново – местност Водениците	0.000	0,835	0,835	- Ул. „Иван Вазов“, ул. „Марица“, ул. „Роза“, ул. „Крайречна“ – транзитни улици с обща дължина 585 м. - Имот № 23234.279.67 – местен път с обща дължина 250 м.
PAZ1064	/III-843, Велинград – ДГС Селища/ -	0.000	7,500	7,500	3 км обявени за общински път с асфалтова настилка в отлично състояние, асфалтиран през

	Грашево – Мече корито				2020 г. /до центъра на с. Грашево, от които 1 км. транзитна улица „Вела Пеева“/ и 4 км. път с асфалтова настилка в отлично до център на с. Мезе Корито – асфалтиран през 2020 г.
PAZ1066	/II-84, Юндола – Черна Места/ - Пашови - /II-84/	0.000	2,500	2,500	3 км. с асфалтова настилка в задоволително състояние, вкл. главна улица „Георги Димитров“, която е с асфалтова настилка, реабилитирана през 2020 г.
PAZ1079	/III-842/ Юндола – Граница общ. Велинград - Якоруда	0.000	7,880	7,880	7,880 км. път с асфалтова настилка в добро състояние и с нужда от почистване на водостоци
PAZ2060	II-84, Велинград – Юндола/ - Света Петка – Долна Дъбева - Алендарова	0.000	8,220	6,900	500 м. са обявени за общински път. 3,9 км. път с асфалтова настилка в задоволително състояние. 1,9 км. транзитни улици: ул. „Арпчал“, площад „Лютово“, ул. „Първи май“ в с. Света Петка и ул. „Победа“
PAZ2063	/III-843, Велинград – Сърница/ - Абланица - Цветино	0,00	14,300	14,300	14,3 км. път с трошенокаменна настилка в много лошо експлоатационно състояние, от които главна улица в с. Абланица и главна улица в с. Цветино
PAZ2067	/III-8434, Рохлева-II-84-/ - Кандови	0,00	2,470	2,470	2 км. асфалтов път в отлично състояние, асфалтиран през 2019 г. и главна улица с дължина 440 м. с асфалтов път в отлично състояние, асфалтиран през 2019 г.
PAZ2068	/PAZ2060/ света Петка – Всемирици – жп гара Цветино	0,00	3,500	3,500	3,5 км. път без трайна настилка
PAZ2069	/PAZ2068, Света Петка – Всемирици/ - Далова махала	0,00	1,500	1,500	1,5 км. път с трошенокаменна настилка
PAZ2075	/PAZ2063/ жп гара Цветино – Магерови	0,00	3,500	3,500	3,5 км. път с трошенокаменна настилка

	колиби				
PAZ2076	ПА32063, Абланица – Цветино/ - Горна Дъбева - /PAZ1062/	0,00	6,00	6,00	6 км, от които асфалтов път 0,750 км. в отлично състояние, асфалтиран през 2020 г. и 0,250 км. – път без трайна настилка
PAZ2080	PAZ2073, Кръстава – Бозльова/ - Горна Биркова	0,00	0,900	0,900	0,9 км. асфалтов път в отлично състояние, асфалтиран през 2020 г.
PAZ3070	/III-8434, Кръстава – Биркова/ Бутрева – махала Дренково	0,00	0,410	0,410	0,410 км. път без трайна настилка
PAZ3071	/III-8434, Кръстава – Биркова/ - махала Ходжова	0,00	0,650	0,650	0,650 км. асфалтов път в отлично състояние, асфалтиран през 2020 г.

Източник – ПИРО Велинград

Състоянието на настилките по общинската пътна мрежа в териториалния обхват на община Велинград е както следва:

- 42 км. от общинската пътна мрежа с асфалтова настилка е в отлично състояние
- 7 км. от общинската пътна мрежа с асфалтова настилка е в добро състояние
- 8 км. от общинската пътна мрежа с асфалтова настилка е в задоволително състояние
- 5 км. от общинската пътна мрежа с трошенокаменна настилка е в добро състояние
- 17 км. от общинската пътна мрежа с трошенокаменна настилка е в задоволително състояние

Състоянието на сигнализацията с пътни знаци по общинската пътна мрежа в териториалния обхват на община Велинград е както следва:

- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са видими през деня
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са видими през нощта

- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са четими през деня
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са четими през нощта
- 10% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са светлоотразителни

Съгласно последна информация, предоставена от община Велинград, по отношение извършени дейности по ремонт и асфалтиране на общински пътища и улици, такива дейности включват:

- Ремонтирани улици през 2022 г. на територията на гр. Велинград са: ул. „Маяковска“, ул. „Климент Охридски“, ул. „Борислав“ и ул. Цар Иван Асен II”, които са цялостно асфалтирани и с положени бордюри.

През изминали години са извършени също и следните дейности:

- Направен ремонт на 990 кв. м. улици в гр. Велинград, чрез изкърпване на асфалтова настилка.
- Преасфалтиране на 17 062 кв. м. улична настилка в гр. Велинград.
- Подмяна на водопроводна мрежа, подмяна на бордюри, направа на тротоари, преасфалтиране и изграждане на улично осветление по ул. „Георги Кирков“, ул. „Милеви скали“ и ул. „Христо Смирненски“ – гр. Велинград.
- Извършено изкърпване на 145 кв. м. улична настилка в с. Драгиново.
- В с. Юндола е изградена ул. „Мальовица“ и ул. „Съединение“, като е направена улична основа и е положен 1 350 кв. м. асфалт и са монтирани бордюри.
- В рамките на с. Бутрева са направени 1 170 кв. м. улици – положени са бордюри, направена е основа и са асфалтирани.
- В рамките на с. Биркова са направени 1 256 кв. м. улици – направена е основа и е положен асфалт;
- В с. Кръстава са направени 1 228 кв. м. улици – направена е основа и е положен асфалт.

Съгласно предоставена информация от община Велинград за 2022 г., 15 км. от пътната мрежа подлежи на основен ремонт. Особено проблемен участък за общината се явява пътът до с. Бозьова, който понастоящем е във влошено състояние. Най-

натоварен от гл. т. на трафик е общинският път Велинград – Драгиново, който се характеризира с много добро състояние на асфалтовата настилка.

Уличната мрежа в община Велинград е с обща дължина от 260,700 км. С най-голяма дължина (км.) на уличната мрежа се характеризира гр. Велинград (135,36 км.), следван от кметство Драгиново – 24,30 км., а с най-малка – кметство Бутрево (1,85 км.). Подробна информация за всички населени места е изнесена в [Приложение](#), следващо основния текста на Плана. В [Приложение](#) е представена и класификация на уличната мрежа в гр. Велинград. Основният материал, използван за уличните платна е асфалтова настилка, като 75% от населените места на територията на общината се характеризират с влошена настилка на уличната мрежа. В кв. Анезица, гр. Велинград изцяло липсва изградена улична мрежа. Състоянието на уличната мрежа в община Велинград по вид настилка е както следва:

- 39 км. от улиците с асфалтова настилка са в отлично състояние
- 1 км. от улиците с асфалтова настилка са в добро състояние
- 49 км. от улиците с асфалтова настилка са в задоволително състояние
- 53 км. от улиците с паважна настилка са в задоволително състояние
- 5 км. от улиците с трошенокаменна настилка са в задоволително състояние

Ситуацията, свързана със сигнализация с маркировка по общинската пътна мрежа в териториалния обхват на община Велинград е както следва:

- Дължината на видимата през деня маркировка по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Дължината на видимата през нощта маркировка по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Дължината на видимата маркировка при мокра пътна настилка по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Дължината на липсващата маркировка по общинската пътна мрежа е 71 км.
- Не са налице несъответствия между маркировката и сигнализацията с пътните знаци по общинската пътна мрежа.

Ситуацията, свързана с банкети и тротоари по общинската пътна мрежа е както следва:

- Общата дължина на банкетите по общинската пътна мрежа в задоволително състояние е 56 км.
- Общата дължина на банкетите по общинската пътна мрежа в незадоволително състояние е 23 км.
- Общата дължина на общинската пътна мрежа с недостатъчна ширина на банкетите е 12 км.
- Общата дължина на общинската пътна мрежа със затруднена проходимост на банкетите е 11 км.

В обобщение, ситуацията, свързана с изградени тротоари на територията на общината е както следва:

Фигура № 5 – Изградени тротоари в община Велинград



Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Ситуацията, свързана с наличието на ограничителни системи по общинската пътна мрежа е както следва:

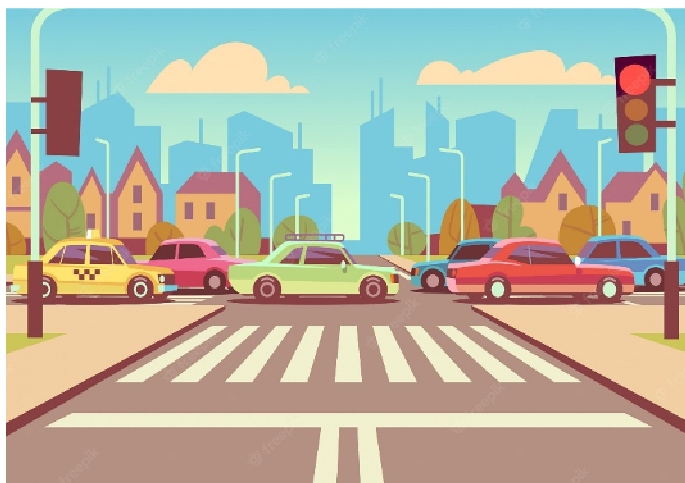
- Общата дължина на мантиделите в задоволително състояние по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Общата дължина на мантиделите в незадоволително състояние по общинската пътна мрежа е 11 км.
- Общата дължина на участъците с необходимост от поставяне на мантидели по общинската пътна мрежа е 50 км.

- Общата дължина на участъците от мантинелите, засегнати от корозия е 3 км.
- Общата дължина на участъците с деформирани мантинели е 4 км.
- Общият брой на мантинелите по общинската пътна мрежа, завършващи чрез „зануляване“ е 76

Основен проблем по отношение уличната инфраструктура е пригодността за безпрепятствено придвижване на хора с увреждания и бебешки колички, като по данни на общината за 2022 г., не повече от 20% от нея е пригодена и отговаря на нуждите на горепосочените. Следва да се отбележи, че общината е взела необходимите мерки по осигуряване на достъп на хора в затруднено положение до всички административни сгради, образователни заведения, здравни заведения, паркове, развлекателни и спортни съоръжения.

Град Велинград, като общински център, се характеризира и с определена натовареност на съществуващата улична мрежа в града, както следва:

Фигура № 6 – Натовареност на части от улична мрежа в гр. Велинград



Натовареност по улична мрежа в гр. Велинград

- Бул. „Съединение“
- Ул. „Юндола“
- Ул. „Ал. Стамболийски“
- Бул. „Хан Аспарух“
- Ул. „Никола Вапцаров“
- Ул. „Георги Кирков“



08:00 – 10:00

17:00 – 18:30

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Ситуацията, свързана със сигнализация с пътни знаци по уличната мрежа в териториалния обхват на община Велинград е както следва:

- 72% от пътните знаци по уличните знаци по уличната мрежа са видими през деня

- 72% от пътните знаци по уличните знаци по уличната мрежа са видими през нощта
- 100% от пътните знаци по уличните знаци по уличната мрежа са четими през деня
- 80% от пътните знаци по уличните знаци по уличната мрежа са четими през нощта

Ситуацията, свързана със сигнализация с маркировка по уличната мрежа в териториалния обхват на община Велинград е както следва:

- Дължината на видимата през деня маркировка по уличната мрежа е 20 км.
- Дължината на видимата през нощта маркировка по уличната мрежа е 20 км.
- Дължината на видимата маркировка при мокра настилка по уличната мрежа е 20 км.
- Общата дължина на липсващата маркировка по уличната мрежа е 242 км.
- Общата дължина на уличната мрежа с несъответствия между маркировката и сигнализацията с пътните знаци е 1 км.

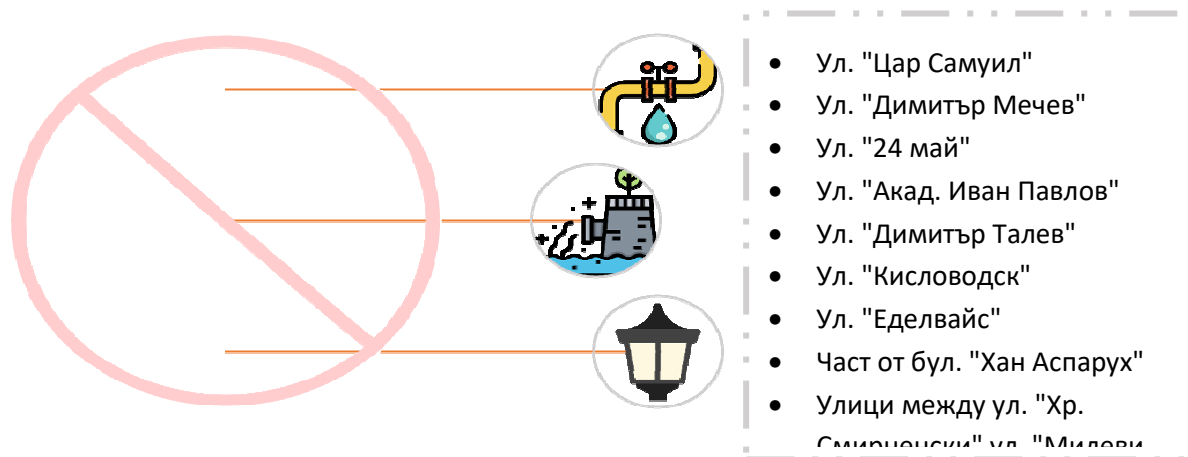
Ситуацията, свързана с банкети и тротоари по уличната мрежа е както следва:

- Общата дължина на банкетите по уличната мрежа в незадоволително състояние е 30 км.
- Общата дължина на тротоарите по уличната мрежа в задоволително състояние е 70 км.
- Общата дължина на тротоарите по уличната мрежа в незадоволително състояние е 50 км.
- Дължината на уличната мрежа с необходимост от изграждане на тротоари е 130 км.
- Общата дължина на уличната мрежа с недостатъчна широчина на банкетите е 7 км.
- Общата дължина на уличната мрежа със затруднена проходимост на банкетите е 8 км.

- Общата дължина на уличната мрежа с различие между нивата на банкета и на настилката е 8 км.
- Общата дължина на уличната мрежа с неподходящ наклон на банкета е 7 км.
- Общата дължина на уличната мрежа с недостатъчна широчина на тротоарите е 9 км.
- Общата дължина на уличната мрежа със затруднена проходимост на тротоарите е 59 км.

В част от улиците на територията на гр. Велинград не се предвижда текущо изграждане на улична настилка и ремонт на тротоари, поради липса на водопроводна мрежа, канализационна мрежа и електрическо осветление. Поради тази причина, същите са определени като „проблеми“ и са изброени на следващата Фигура.

Фигура № 7 – Улици - без изградена канализационна, водоснабдителна и осветителна инфраструктура в гр. Велинград



Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

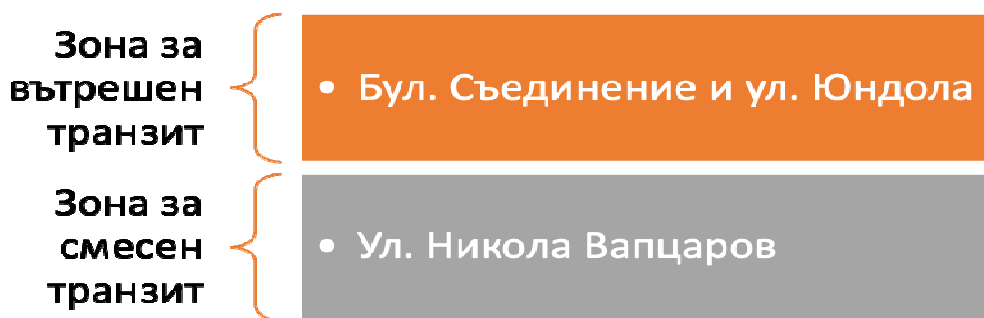
Ситуацията, свързана с наличието на ограничителни системи по уличната мрежа на територията на общината е както следва:

- Общата дължина на мантелите в задоволително състояние е 1 км.
- Общата дължина на участъците от мантиделите по уличната мрежа, засегнати от корозия е 1 км.
- Общата дължина на участъците с деформирани мантидели по уличната мрежа е 1 км.
- Броят на мантиделите по уличната мрежа без завършващ профил е 3

- Общата дължина на преградните съоръжения в задоволително състояние по уличната мрежа е 1 км.
- Общата дължина на преградните съоръжения в незадоволително състояние по уличната мрежа е 1 км.

В рамките на териториалния обхват на гр. Велинград са обособени зони, обхващащи определени булеварди и/ или улици, по които се осъществява движението около централната градска част (зона за вътрешен транзит) и булеварди и/ или улици, по които се осъществява движението на идващи и излизащите от РПМ превозни средства (зона за смесен транзит). Техният териториален обхват е представен на следващата Фигура, а тяхното състояние е определено като много добро.

Фигура № 8 – Транзитни зони в гр. Велинград



Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Ситуацията, свързана с кръстовища, пешеходни пътеки, спирки на градския транспорт, подлези и надлези, светофарни уредби е както следва:

- Общият брой на кръстовищата в общината е 1013
- Броят на кръстовищата, сигнализирани с пътни знаци е 745
- Броят на кръстовищата със светофар е 3
- Броят на нерегулираните кръстовища е 424 (прилага се правилото на дясностоящия)
- Необходимост от промяна в организацията на движение е определена по 784 бр. кръстовища

Съгласно допитване до общинската администрация, не е налице необходимост от изграждане на нови кръстовища, предвид текущия трафик в общината. Известна концентрация на ПТП се наблюдава на кръстовище бул. Александър Стамболийски, гр.

Велинград с 12 бр. ПТП за 2019 г. по данни на община Велинград. От друга страна, с най-голяма степен на възникване (от 7 бр. до 16 бр.) на ПТП са едни от най-големите и натоварени булеварди в града:

- Бул. „Съединение“
- Бул. „Юндола“
- Бул. „Хан Аспарух“

В [Приложение](#) е показана цялостна информация за 2019 г. по отношение настъпили ПТП – по кръстовища и по улици в гр. Велинград.

Към текущия момент, не са налице и ограничаващи фактори по отношение зареждане на местните промишлени, търговски и хотелски обекти по време на денонощието, като такива ограничения не са въведени и по отношение товарния транспорт в централната градска част.

Предприетите до този момент мерки за гарантиране на безопасността на пешеходното придвижване в рамките на гр. Велинград включват обособена пешеходна зона в централната градска част и от изградени ограничители/ модератори на скоростта (тип „легнал полицай“) около част от детските градини и училища. Въпреки това е установена липса на предпазни ограничителни прегради по продължение на главните булеварди и в близост до училища и детски градини на територията на общината.

Фигура № 9 – Пешеходна зона в гр. Велинград



Забранено за МПС
Забранено за
велосипедисти

Източник – Авторки колектив по данни на община Велинград

- Общият брой на пешеходните пътеки в общината е 150, като всички от тях са сигнализирани с пътни знаци и маркировка, но е необходимо да се обърне внимание за осигуряване на осветеност за всяка от тях.
- Не са налице пешеходни пътеки със „спасителен“ остров
- Не са изградени пешеходни пътеки с две или повече ленти в една посока за движение
- Броят на пешеходните пътеки със светофарна уредба в кръстовище на уличната мрежа е 1
- Броят на пешеходните пътеки със светофарна уредба в уличен участък е 9
- Броят на пешеходните пътеки със светофарна уредба в пътен участък на общинската пътна мрежа е 1
- Общият брой на учебните заведения и детски градини е 25, от които при 5 бр. се наблюдават сигнализирани места за пресичане, в 7 бр. са налице пешеходни ограждения. Не е налице забранен режим за паркиране, въведен с пътен знак в непосредствена близост до учебни заведения и детски градини.

Гр. Велинград се отличава и с изградена велосипедна алея с дължина 2 км. по един от най-натоварените булеварди - бул. „Съединение“. Към текущия момент не е развита практика по предлагане на велосипеди под наем. Градът се характеризира и с изградени вело-паркинги, като е определена нужда за изграждането на допълнителни такива. Пълният обхватът на изградените пешеходни зони и велосипедни алеи е представен в [Приложение](#). На територията на общината има и обособени вело-маршрути, като част от тях са:

- Гара Аврамово – Куртово (хижа Христо Смирненски)
- Хижа Кладова – Велинград
- Село Света Петка – Велинград
- Обиколка на Чепинското корито
- Велинград – Лепеница – Брези – Велинград
- Велокоридор „Баташка планина“
- Местност Локвата – Велинград

- Колоездене в район Беглика

Кметът на община Велинград е определил зони (участъци от платното за движение), определящи обхвата на Зона за кратковременно паркиране на МПС (Синя зона). Съгласно Наредба за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на община Велинград, документът, удостоверяващ правото на престой в ЗКП, може да бъде билет или талон, или платежен документ, издаден от паркингавтомат, павилион или магазин, закупил талони от Общинско предприятие „Спортни имоти и пазари и туристически информационен център“. Талоните за паркирани биват три вида, както следва:

- За времетраене на паркирането до 1 час – оцветен в зелено;
- За времетраене на паркирането до 2 часа – оцветен в червено;
- За времетраене на паркирането до 3 часа – оцветен в синьо;

От 6 август 2018 г., с цел улеснение на гражданите и гостите на гр. Велинград, се въвежда и SMS система за заплащане престоя на МПС в рамките на Синя зона.

Фигура № 10 – Информация по отношение заплащане на престой в Синя зона, чрез SMS



ЗКП в гр. Велинград

**SMS, съдържащ
регистрационния
номер на автомобила
на кратък номер
1359;**

**Стойност на един
SMS - 1.20 лв. /с ДДС/
за 1 час престой;**

**Санкции - блокиране
на МПС със скоба и
глоба в размер на 10
лв.**

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

ЗКП действа във рамките на понеделник – петък във времевия диапазон от 08:00 до 20:00, като в събота, режимът за паркиране важи от 08:00 до 20:00 през летния сезон (01 май – 30 септември) и от 08:00 до 18:00 през зимния сезон (01 октомври – 30 април). При изпращане на SMS, системата автоматично връща отговор на заявката за

паркиране. Няколко минути преди изтичане на времето за престой, гражданите получават съобщение да заплатят отново или да напуснат ЗКП. При допълнително изпращане на SMS – времето за престой се удължава с 1 /един/ час. Контрол за това дали има заплатена такса с горепосочените инструменти за заплащане на престой в Синя зона се осъществява от общинско предприятие „Спортни имоти, пазари и туристически информационен център“. Във връзка с горепосоченото, авторският колектив е изпратил запитване до община Велинград, по отношение необходимостта от разширяване на съществуващата Синя зона, като такава не е идентифицирана на текущ етап от развитието на града. Обхватът на режимите за престой и паркиране е представен в [Приложение](#).

Движението на автобусите за обществен превоз на пътници по улиците от общинската транспортна схема се осъществява съгласно възложени им с договор маршрутни разписания. В тази връзка, на 14 януари 2022 г., община Велинград е сключила договор с фирма „Чепино автотранспорт“ ЕООД, поемащ дейността за срок от максимум една година, до избор на кандидат по реда за възлагане на обществени поръчки, която следва да бъде обявена. По информация към 18.08.2022 г., мрежата на обществения транспорт е съставена от пет линии с цена на билет от 1,00 лв.:

- Линия 1 Чепино – Лъджене – Каменица, всекидневни курсове, обща дължина на линията 7 км.
- Линия 2 Каменица – Лъджене – 4-ти километър, всекидневни курсове, обща дължина на линията 7 км.
- Линия 3 Чепино - Лъджене – Каменица, с курс от понеделник до петък, преминаващ през индустриалната зона на Велинград, обща дължина на линията 7 км.
- Линия 4 АГ Велинград – Каменица – Драгиново, всекидневни курсове, обща дължина на линията 7 км.
- Линия 5 Чепино – Лъджене – Каменица, като курсовете се извършват единствено на Задушница, обща дължина на линията 7,5 км.

Мрежата на градския транспорт е представени в [Приложение](#). Режимът на движение на обществения транспорт е отразен в [Приложение](#).

Състоянието на общинския транспорт е представен по-долу:

- Общият брой на спирките на градския транспорт е 58
- Броят на спирките на градския транспорт с изградено пътно уширение е 6
- Броят на обезопасените спирки на градския транспорт е 1
- Средната възраст на превозните средства на общинския транспорт е над 15 г.
- 10 бр. са населените места/ квартали обезпечени с обществен транспорт
- 3 бр. са населените места/ квартали, които остават необслужени от обществения транспорт
- Налице са 13 бр. автобуси, извършващи транспорт в системата на училищното и предучилищното образование. Тяхната средна възраст е между 6-10 г.
- На територията на общината е налице 1 надлез, който е в добро състояние – обособени са оградни съоръжения, недопускащи пешеходен трафик по улицата/ пътя

На територията на гр. Велинград се намира и единствената автогара в общината – Автогара „Велинград“ с адрес: кв. Лъджене, ул. Никола Вапцаров №15. На територията на автогарата е изграден паркинг, като е налице и свързаност с местния обществен транспорт. Същата обслужва следните направления по информация към 13.01.2022 г.:

- Линия Велинград – Грашево, дължина на линията 18 км.
- Линия Велинград – Благоевград, с обща дължина на линията 160 км. и средна техническа скорост на придвижване 55.2 км./ч.
- Линия Велинград – Дорково, дължина на линията 14 км.
- Линия Велинград – Пазарджик, с обща дължина на линията 46 км. и средна техническа скорост на придвижване 51.11 км./ч.
- Линия Велинград – София, с обща дължина на линията 135.4 км. и средна техническа скорост на придвижване 71.3 км./ч.
- Линия Велинград – Пловдив, с обща дължина на линията 85 км. и средна техническа скорост на придвижване 44.7 км./ч.
- Линия Велинград – Цветино, обща дължина на линията 18 км.

- Линия Велинград – Св. Петка, обща дължина на линията 18 км.
- Линия Велинград – Сърница, обща дължина на линията 50 км.
- Линия Велинград – Кръстава, обща дължина на линията 50 км.

Допълнителна информация за Автогара „Велинград“ е представена по-долу:

Фигура № 11 – Информация за Автогара „Велинград“



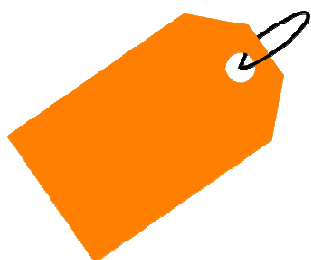
Автогара "Велинград"

Информация:
Работно време:
 От понеделник до
 петък 08:00 - 16:30
 Почивка 12:00 - 12:30
В близост до ЖП гара
Велинград
Състояние - недобро
конструктивно
състояние на
сградата

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Съгласно налична информация към 18.07.2022 г., ценообразуването на предоставяната услуга от Автогара „Велинград“ е както следва:

Таблица № 13 – Ценообразуване по направление – Автогара „Велинград“



Направление:	Цена
Грашево	2,00 лв.
Дорково	1,20 лв.
Благоевград	15,00 лв.
Пазарджик	6,00 лв.
София	15,00 лв.
Пловдив	8,50 лв.
Цветино	2,00 лв.
Св. Петка	2,00 лв.
Сърница	6,00 лв.
Кръстава	5,00 лв.

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

През територията на община Велинград преминава единствената действаща теснолинейна железопътна линия в РБ – Септември – Добринище, през Варвара, Велинград, Якоруда и Разлог“ с дължина 80 км., от които 50,2 на територията на общината. Нейното разписание за 2022 г. е представено като [Приложение](#).

Ситуацията, свързана със настоящето състояние на жп транспорта в общината е както следва:

- На територията попадат 5 бр. жп гари, като по информация към 19.09.2022 г., жп-гарата във гр. Велинград (кв. Лъджене), осъществява връзка със София, Бургас, Пловдив, Димитровград, Аврамово. Всички те се намират в недобро конструктивно състояние.
- 3 бр. жп гари са с изградени паркинги
- 3 бр. жп гари са свързани с местния обществен транспорт

След проведено запитване към община Велинград, могат да бъдат изведени следните изводи по отношение ЖП транспорта на територията на Велинград:

Фигура № 12 - Състояние на ЖП транспорт в община Велинград

Незадоволитено състояние на жп гари

Липса на някои транспортни връзки, напр. обществен транспорт - жп гари

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Екологични условия

Съгласно разпоредбите на чл. 27 от ЗЧАВ, в случаите, когато в даден район общата маса на емисиите довежда до превишаване на нормите за вредни вещества в атмосферния въздух и на нормите за отлагания, кметовете на общини разработват и изпълняват програми за намаляване нивата на замърсителите и за достигане на утвърдените норми. Община Велинград е един от регламентираният РОУКАВ в региона, контролиран от РИОСВ Пазарджик. Съгласно Регионален доклад за състоянието на околната среда за 2021 г. на РИОСВ – Пазарджик, през 2021 г. община Велинград има разработена програма за намаляване нивата на замърсителите и за

достигане на утвърдените норми за вредни вещества за периода 2020-2025 г. Същата е изпратена за разглеждане в МОСВ и върната за корекция и допълване. Към края на 2021 г., общината все още не е коригирала своята програма.

Наблюдението и контрола върху състоянието на атмосферния въздух на територията на общината се осъществява от АИС в горски екосистеми ЕС 2 Юндола – с. Юндола. В тази връзка, на ежедневен принцип се публикуват данни от измерените стойности на ФПЧ_{10} , серен диоксид (SO_2), азотен диоксид (NO_2) и озон в Ежедневен и тримесечен бюлетин за качеството на атмосферния въздух. Долупосочените таблици синтезират данни за нива на основните показатели за качеството на атмосферния въздух през второто тримесечие на 2022 г., съгласно измереното от ЕС 2 Юндола.

Таблица № 14 – Средночасови нива на серен диоксид

Пункт	Брой регистрирани данни	Брой превишения на ПС за СЧН [$350 \mu\text{g}/\text{m}^3$]	Максимална измерена средночасова концентрация [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Брой превишения на АП*
Юндола – ЕС 2	1674	0	27,41	0

*Брой превишения на АП – алармен праг за серен диоксид ($500 \mu\text{g}/\text{m}^3$, измерени в три последователни часа)

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

Таблица № 15 – Средноденонощни нива на серен диоксид

Пункт	Брой регистрирани данни	Брой превишения на ПС за СДН [$125 \mu\text{g}/\text{m}^3$]	Брой превишения на ГОП [$75 \mu\text{g}/\text{m}^3$]	Максимална измерена СДН концентрация [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Средна концентрация за периода
Юндола – ЕС 2	68	0	0	16,30	7,30

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

Таблица № 16 – Средночасови нива на азотен диоксид

Пункт	Брой регистрирани данни	Брой превишения на ПС за СЧН [200 µg/m ³]	Максимална измерена средночасова концентрация [µg/m ³]	Брой превишения на АП*	Брой превишения на ГОП [140 µg/m ³]
Юндола – ЕС 2	1492	0	3,57	0	0

*Алармен праг за азотен диоксид (400 µg/m³, измерени в три последователни часа)

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

Таблица № 17 – ФПЧ₁₀

Пункт	Брой регистрирани данни	Брой превишения на ПС за СДН [50 µg/m ³]	Максимална измерена СДН концентрация [µg/m ³]	Средна концентрация за периода [µg/m ³]
Юндола – ЕС 2	57	0	32,87	12,96

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

Таблица № 18 – Средночасови нива на озон

Пункт	Брой регистрирани данни	Максимална измерена СЧН концентрация [µg/m ³]	Брой превишения на ПИН [180 µg/m ³]	Брой превишения на ППН [240 µg/m ³]
Юндола – ЕС 2	1674	135,39	0	0

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

Таблица № 19 – Краткосрочна целева норма за озон

Пункт	Брой регистрирани данни	Брой дни с превишение на КЦН* [120 µg/m ³]	Максимална измерена 8-часова концентрация [µg/m ³]
Юндола – ЕС 2	1675	4	121,75

*КЦН - 120 µg/m³ да не се превишава повече от 25 дни на календарна година, осреднено за тригодишен период.

Източник: Тримесечен бюлетин за нивата на прахови частици в атмосферния въздух, второ тримесечие на 2022 г.

На база представените данни, може да се направи заключение, че състоянието на атмосферния въздух в община Велинград е добро, като не се наблюдава превишаване на гореизложените показатели, с изключение на четири-дневните превишения по показател КЦН за озон.

При проектиране на мрежата за контролен мониторинг на повърхности води на територията на БД „ИБР“ са избрани представителни мониторингови пунктове за съответните речни басейни и типове водни тела. В тази връзка, пунктовете за оперативен мониторинг се поставят в онези водни тела, които са в лошо състояние и съществува риска да не постигнат добро състояние. Пример за такива на територията на община Велинград са:

- Река Чепинска, гр. Велинград
- Река Чепинска – след гр. Велинград, преди с. Драгиново
- Река Мътица – гр. Велинград, преди устие

В горепосочените пунктове се извършва мониторинг по биологични и физико-химични елементи за качество, като нито едно от гореизброените повърхностни тела

(съгласно Регионален доклад за състоянието на околната среда 2021 г.) не е класифицирано с лошо състояние по измерваните показатели.

Оценката на състоянието на повърхностните питейни води на територията на община Велинград е извършена в зависимост от категорията на водоизточниците в тях. Категорията на водоизточниците се определя на базата на резултатите от извършвания мониторинг и нормите в Приложение 1 на Наредба № 12 от 2002 г. за оценка на качеството на повърхностите води за питейно-битови цели. Идентифицирани са следните водоизточници на територията на общината:

- Бистришка деривация №11, гр. Велинград – р. Грънчарица с добро състояние на водното тяло;
- Бистришка деривация №12, гр. Велинград – т. Бистрица с добро състояние на водното тяло.

Националната мрежа за оперативен мониторинг на химичното състояние на подземните води на територията на община Велинград включва:

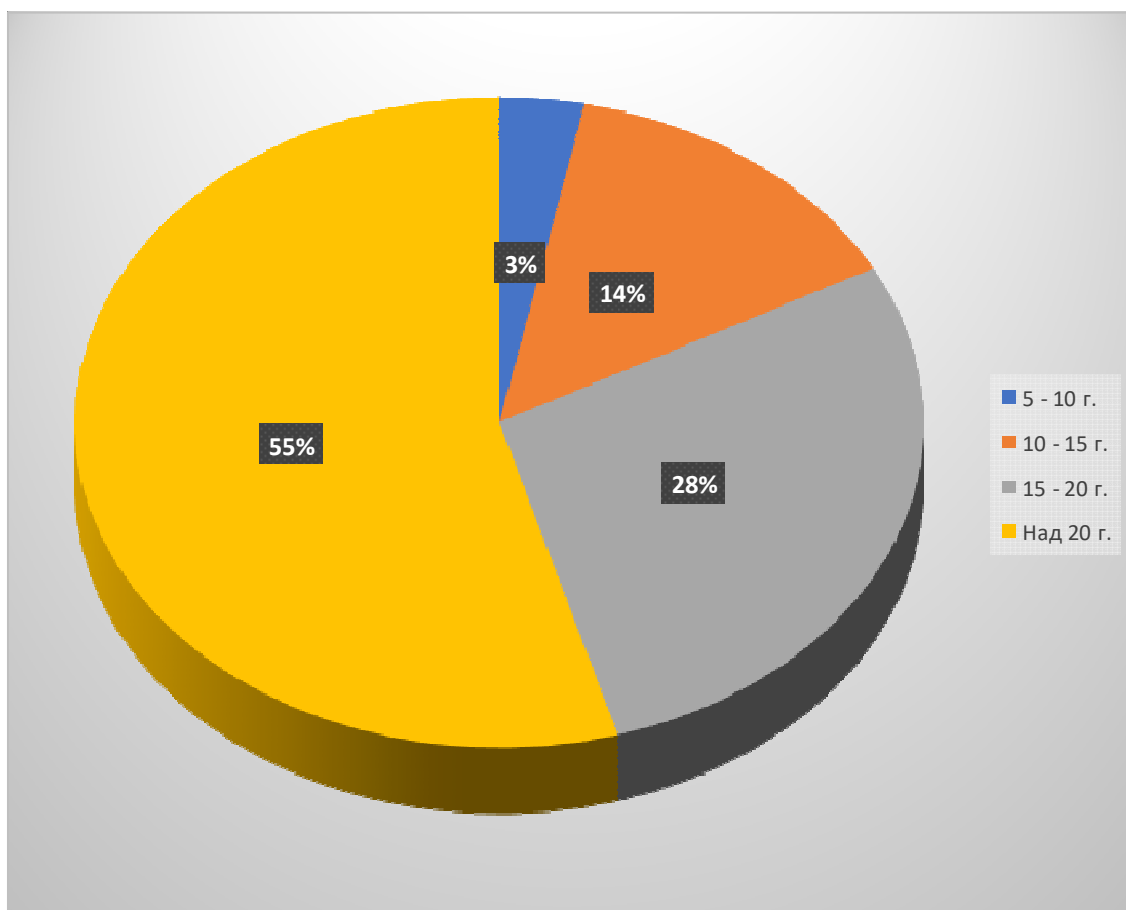
- BG3G000000QMP018 - Сондаж, гр. Велинград, общ. Велинград
- BG3G000000PTMP187 - Извор "Клептуза", гр. Велинград, общ. Велинград
- BG3G000000PTMP188 - Извор Пещера "Лепеница" , гр. Велинград, общ. Велинград

На база извършения мониторинг по горепосочените – в общината не са констатирани подземни води в лошо химично състояние към 2021 г.

През есента на 2021 г. са взети проби от пунктове за почвен мониторинг в гр. Велинград и с. Юндола, като не са регистрирани превишения на нормите за съдържание на тежки метали над ПДК, органични замърсители, както и вкисляване на почвите.

Един от основните замърсители на територията на община Велинград е автомобилният транспорт. В тази връзка е приложим анализът на възрастта на МПС, регистрирани на територията на общината. Представените данни са актуални към 05.10.2022 г.

Фигура № 13 – Възраст на леки автомобили, регистрирани на територията на община Велинград



Източник – Община Велинград

Понастоящем, в ЕС има приети шест главни категории за Евронорми – Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 и Euro 6, определящи се на база производство на автомобила, както следва:

- Euro 1 – категория за изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода януари 1992 г. – януари 1996 г.
- Euro 2 – категория изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода януари 1996 г. – януари 2000 г.
- Euro 3 - категория изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода януари 2000 г. – януари 2005 г.
- Euro 4 - категория изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода януари 2005 г. – януари 2009/2010 г.
- Euro 5 - категория изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода януари 2009/2010 г. – януари 2015 г.

- Еуго 6 - категория изгорели газове за автомобили, произвеждани в периода след януари 2015 г.

Въпреки, че на територията на общината не са регистрирани превишения на нормите за замърсяване на гореописаните показатели, от представените данни, става ясно, че автомобилният парк, регистриран на територията на общината е силно застаряващ – 55% от него е с възраст над 20 г., което несъмнено оказва негативно влияние върху състоянието на околната среда.

Както вече бе посочено, транспортът води до изпускане на замърсители в околната среда, а тяхното разпространение може да достигне далеч от транспортните мрежи. По този начин, може да се наблюдава повишение на фоновите концентрации на фини прахови частици, озон и азотен диоксид и това да се отрази както върху местното население, така и върху флората, фауната и водните ресурси в община Велинград. В този смисъл, планинските територии в общината могат да бъдат особено уязвими на замърсяване от транспорт. Следва да се има предвид, че предпазването на природната среда изисква използването в транспорта на по-слабо замърсяващи превозни средства и по-прецизно трасиране на новите транспорт връзки.

2.7. Защитени територии и защитени зони

Защитените територии по смисъла на Закон за защитените територии, както и природните забележителности, попадащи в територията на община Велинград съгласно Регионален доклад за състояние на околната среда 2021 г. на РИОСВ – Пазарджик са:

- ЗМ Арап чал – опазване на застрашени видове – глухар и лещарка
- ЗМ Бялата скала – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Валявиците – запазване на естествени съобщества от ела и смърч
- ЗМ Калпазанов гроб – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Клептуза – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Меандри на река Рибна – опазване на естествения ландшафт и уникалните местообитания в местността Кара тепе
- ЗМ Милеви скали – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Порт артур – опазване на характерен ландшафт

- ЗМ Рогачица – опазване на елово-смърчова гора
- ЗМ Суха лъка – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Суха Лъка (Клетва бивак) – опазване на характерен ландшафт в историческо място
- ЗМ Филибилийска поляна – опазване на рядък растителен вид планински божур
- ЗМ Хайдушки кладенец – опазване на характерен ландшафт
- ЗМ Чибуците – опазване на единственото у нас находище на върболистен тъжник
- ПЗ Жабата – опазване на скално образувание в землището на с. Медни поляни
- ПЗ Пашови скали – опазване на скален масив
- ПЗ Побит камък – опазване на скално образувание в селото на с. Побит камък

Местата, попадащи в екологичната мрежа НАТУРА 2000 на територията на община Велинград, определени в съответствие с Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна (Директива за хабитатите) и Директива 2009/147/ЕС за опазване на дивите птици (Директива за птиците) са общо пет, както следва:

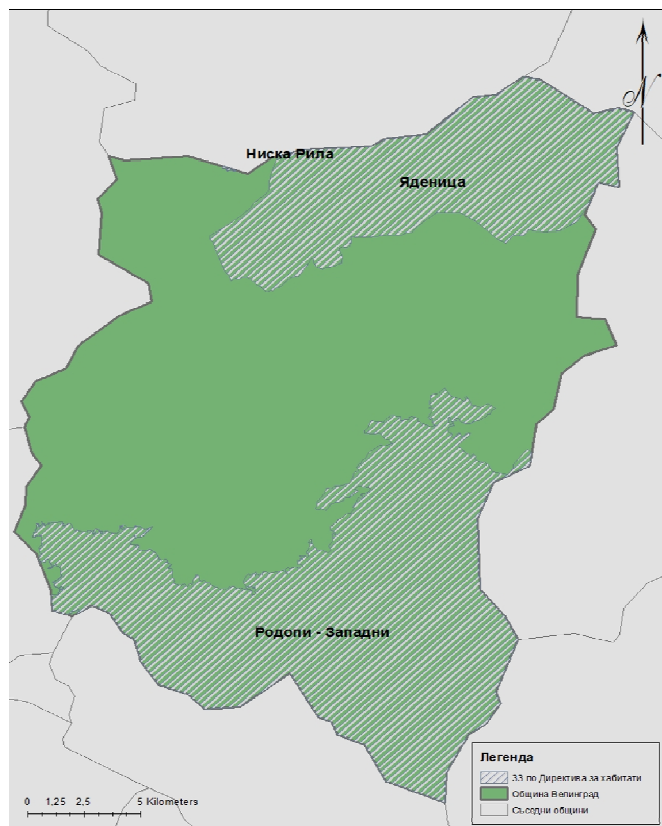
Таблица № 20 – Защитени зони по НАТУРА 2000 в община Велинград

Код на защитена зона	Име на защитена зона	Тип на защитена зона
BG0002063	Западни Родопи	Директива за птиците
BG0000636	Ниска Рила	Директива за хабитатите
BG0002129	Рила буфер	Директива за птиците
BG0001030	Родопи – Западни	Директива за хабитатите
BG0001386	Яденица	Директива за хабитатите

Източник – Информационна система за защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000

Териториалният обхват на 33 по Директивата за хабитатите е както следва:

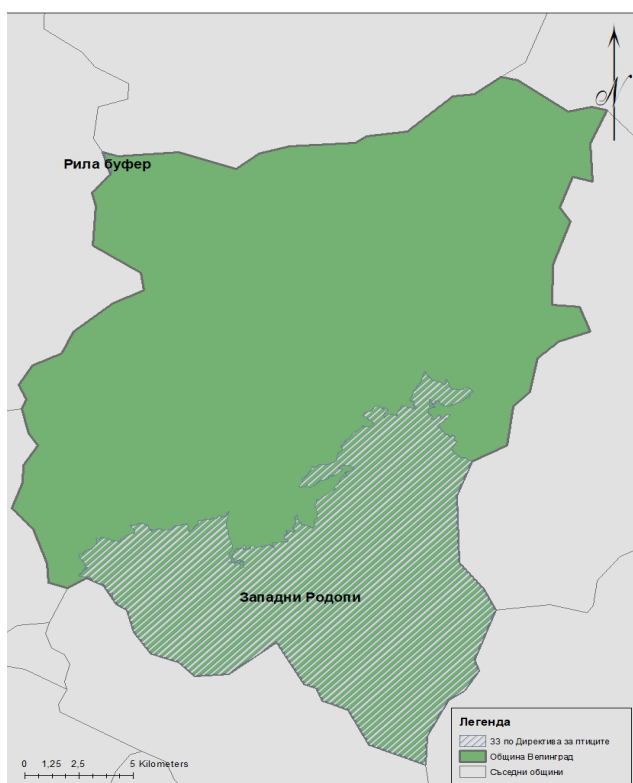
Фигура № 14 Карта – Обхват на 33 по Директива за хабитатите на територията на община Велинград



Източник – Авторски колектив по данни на Информационна система за защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000

Териториалният обхват на 33 по Директивата за птиците е както следва:

Фигура № 15 Карта – Обхват на 33 по Директива за птиците на територията на община Велинград



Транспортните мрежи могат да оказват влияние върху защитените територии и върху защитените зони по НАТУРА 2000, като чрез разрастването на градските райони и застрояването в относително рядко населени места, се оказва натиск върху естествените местообитания. Следва да се има предвид, че повишената стопанска дейност, често носи със себе си отрицателно въздействие, напр. повече отпадни води, твърди битови отпадъци и др.

2.8. Икономика и икономическо развитие. Туризм.

Икономическият сектор е от особена важност за цялостния статус на община Велинград. Най-голям принос в производствения обем продукция и брой работни места на територията на общината са отраслите: дърводобив и дървопреработване, мебелна промишленост, балнеология и туризм, търговия и услуги, селско стопанство.

В рамките на промишленото производство са включени:

- Дърводобив и дървопреработване
- Мебелно производство
- Машиностроене
- Обработка на мрамор
- Бутилиране на минерална вода
- Шивачество
- Килимарство

Дърводобивът и дървопреработването е най-стабилният отрасъл на общинската икономика, като ежегодно се добиват около 150 000 м³ дървесина. Броят на малките и средни дървопреработващи предприятия е над 600, концентрирани предимно в гр. Велинград. Основни предприятия, изпълняващи посочените дейности са: „Стела 97“, ЕТ „ММ-Метко“, „Мебелна фабрика Чипилов“, ЕТ „Братя Мицикулови“ и др.

Машиностроенето на територията на общината е представено предимно от „Роботика“ ЕООД – производство на медицинска, лабораторна и фармацевтична техника и „Кентавър“ – дървопреработващи и металорежещи машини.

В рамките на хранително-вкусовата промишленост са регистрирани над 33 фирми, главно МСП. По-големи между тях са: „Бони оборот“, „Хлебозавода“ и „Млечна промишленост“.

От добива на нерудни изкопаеми се отличава предприятие „Минерали-М“ ООД, който е най-големият производител на мраморни и гранитови изделия, като предоставя

услуги по проектиране и доставка на тези изделия. В този сектор, през последните години, се утвърждава бутилирането на трапезна минерална вода.

Във връзка с нарастващото строителство, постепенно започва да се наблюдава подем на сектора, като част от икономическото развитие на общината – регистрирани са 32 фирми, занимаващи се със строителство, като само 3 са с персонал до 50 души.

Водещ отрасъл в общинската икономика се явява балнеологията и туризма, като предпоставки за неговото развитие са заложи в природно-климатичните условия в общината и изграденото име на гр. Велинград като балнеоложки курорт. На територията на града са разположени 50 хотела и 43 почивни домове и санаториуми, 140 заведения за обществено хранене. С помощта на частния капитал е постигната модернизация на шест почивни комплекси, благоустроени са обществените минерални бани и са изградени 22 открити и закрити минерални басейна. В по-малките населени места, обаче, е необходимо да се отдели по-голямо внимание към развитието на „селския туризъм“, към който проявяват все по-голям интерес както чуждестранните, така и българските туристи.

Балнеотуризмът и съпътстващите ги услуги са едни от традиционните структурни опори на общинската икономика. Всички анализи, осъществени в редица стратегически документи изтъкват значимия туристически потенциал на територията. Оценката на настоящото развитие на туризма в стопанските му измерения е представено чрез долупосочените таблици, обхващаща данни за 2020 г.

Таблица № 21 – Места за настаняване в община Велинград

Година	Места за настаняване (бр.)	Легла (бр.)	Стаи (бр.)	Реализирани нощувки (бр.)	Приходи от нощувки (лв.)
2020	28	3 472	1 562	344 809	17 951 560

Източник – НСИ

Таблица – Хотели в община Велинград

Година	Хотели (бр.)	Легла (бр.)	Стаи (бр.)	Реализирани нощувки (бр.)	Приходи от нощувки (лв.)
2020	22	2 986	1 363	311 694	17 132 054

По подобие на изследвания по-горе показател за естествен прираст на населението, при който се наблюдава значително влошаване на стойностите след 2020 г., поради пандемията и нейните вторични ефекти, същите тенденции са налице и в туристическия сектор, като през същата година се наблюдава спад в реализираните нощувки и съответно - спад от 10 225 241 лв. в приходите от реализирани нощувки от български и чуждестранни туристи.

Както бе посочено в т. „Икономика и икономическо развитие“, балнеологията, СПА-туризма и развитието на „селския туризъм“, ще имат водещо значение за бъдещото развитие на общината, особено в периода на възстановяване след настъпилата пандемия. В тази насока, ПИРО Велинград 2021-2027 г. определя зона за развитие на туризъм и рекреация, която може да бъде диференцирана на две подзони с условия за бъдещо развитие на туристическия отрасъл:

- Първа подзона включваща с. Юндола и летовище Куртово, където има неусвоен потенциал за развитие на туристическата функция. Териториалният обхват на зоната е представен в [Приложение](#).
- Втората подзона се намира в южна посока, граничи с община Сърница и обхваща летовище Каратепе. Териториалният обхват на зоната е представен в [Приложение](#).

В района на община Велинград няма и не се допуска стимулирането на силно развити неустойчиви форми на туризъм, свързани с промяна на естествения ландшафт – мащабни застроявания, увреждане на природата чрез изграждане на съоръжения и други. Положителен е фактът, че общината изпълнява Стратегия за развитие на устойчив туризъм с времева рамка 2021-2027 г., насочена към съхраняване на идентичността и развитие туристическия потенциал. Стратегията е подкрепена от План за изпълнение, а в допълнение е изработен и Програма за развитие на туризма, конкретно за 2022 г.

Транспортната достъпност най-често се свързва с икономическо развитие. Приобщаването на определено населено място към големите транспортни мрежи може да даде тласък на местна икономика и да създаде нови работни места. Щом обаче даден регион е достигнал определено ниво на свързаност, допълнителната транспортна инфраструктура вече не носи подобни ползи. За сметка на това, тя може да доведе до

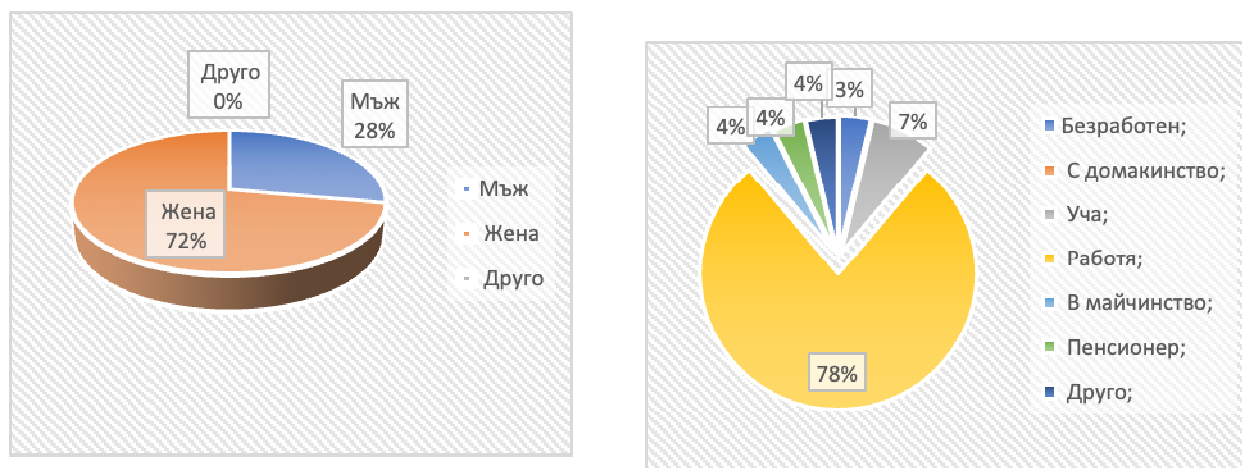
съществени последици за околната среда. В тази насока, свързването на отдалечени планински населени места с големи пътни артерии, би могло да привлече по-голям туристопоток, което да доведе до ръст в хотелиерските и ресторантьорските услуги и съответно – ръст в икономическото развитие. В тази насока, следва да се имат предвид и допълнителният натиск от повишената стопанска дейност (повече отпадни води, твърди битови отпадъци и др.). Постигането на баланс между икономическото развитие и опазването на околната и селищна среда, следва да бъде една от основните цели на община Велинград.

2.9. Резултати от проведено анкетно проучване

С цел по-обстойно, изследване на транспортните навици на населението на община Велинград, бе извършено анкетно проучване за изследване на транспортното поведение и нагласите на гражданите на община Велинград. Периодът на анкетиране е 03.10.2022 г., - 07.10.2022 г. и обхваща респонденти от различни възрастови групи. Анкетното проучване съдържа общо 16 въпроса, които дават информация за транспортните навици на респондентите и техните нагласи към използването на различни видове транспорт. Структурата на въпросите от анкетното проучване, бяха от затворен и отворен тип, предоставяйки, допълнителни възможности на респондентите за споделяне на мнение.

Социално-демографски показатели

Фигура № 16 – Анкетно проучване - Пол и възрастова структура

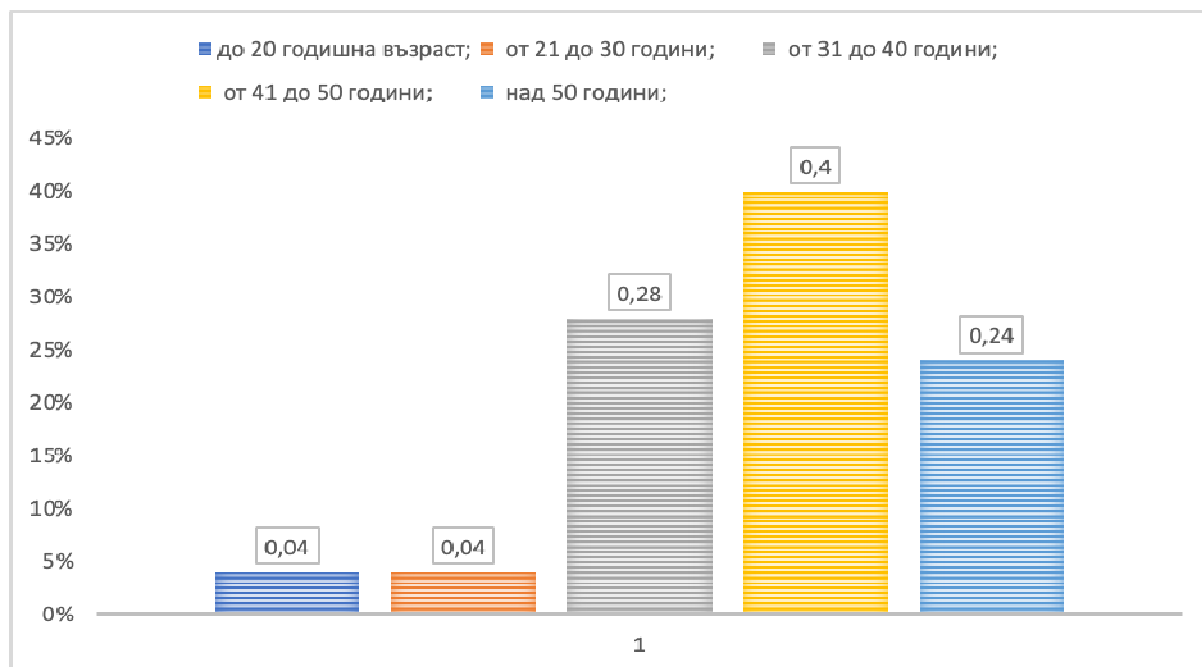


Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Видно от изложените графики, 72 % от анкетираните са представители на жените а 28% са представители на мъжете. Също така, 78 % от респондентите са работещи, което предполага придвижването им до работното място чрез различна

форма на транспорт. Едва 3% от респондентите са безработни а 7 % все още учащи. В майчинство са 3 % от анкетираните а други 4 % са отбелязали, че са в пенсионна възраст.

Фигура № 17 - Възрастова структура

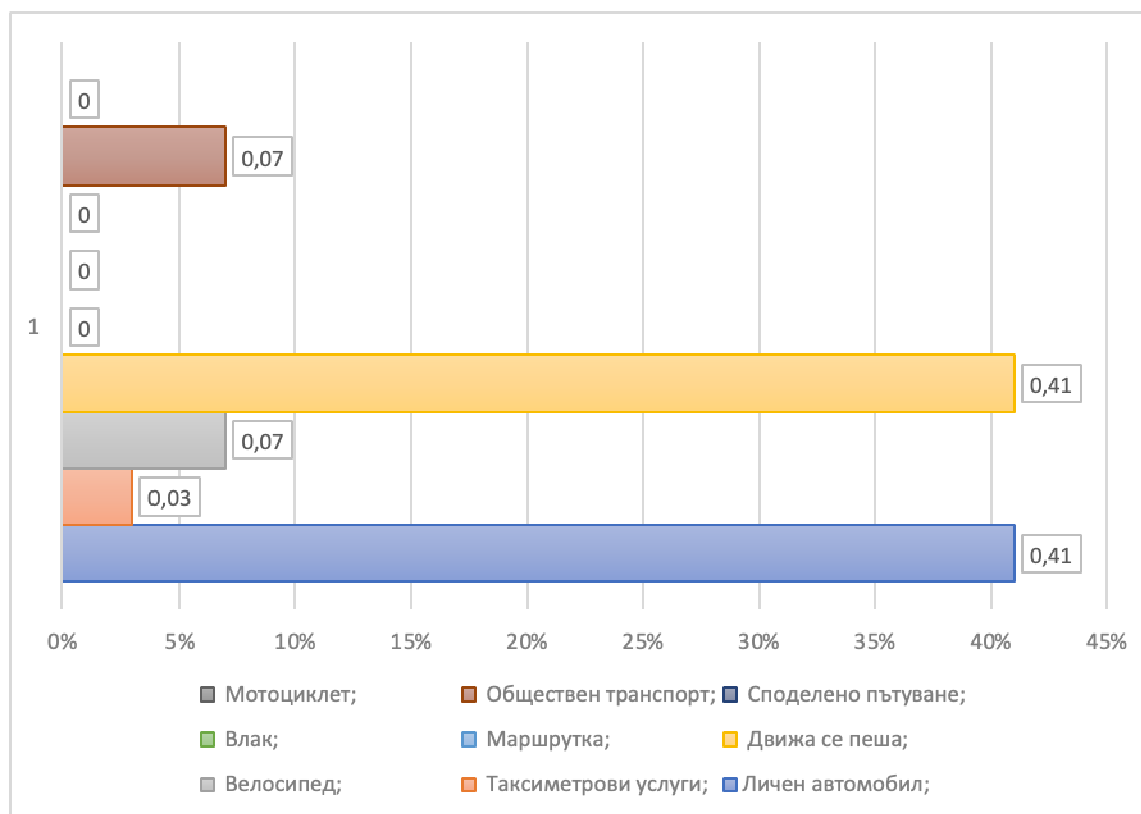


Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Водещата представителната извадка от респонденти, участвали в анкетното проучване и споделили мнение за транспортното поведение и нагласите са на възраст от 41 до 50 години, представлявайки 40 % от анкетираните. На второ място с 28 %, са представителите на възраст от 31 до 40 години, следвани от тези на възраст над 50 години. Респондентите на възраст до 30 години представляват 8% от всички анкетирани.

Важна информация за начина на придвижване, целите на придвижване и времето за придвижване се получава след обработката на отговорите на въпроса за ежедневни пътувания на респондентите „*Какъв метод на придвижване използвате най-често в ежедневието си*“. Чрез анализа на получените отговори от зададения въпрос, се получават важни изводи, които се ползват при моделиране на процесите на придвижване в града. Първият важен показател е разпределението на придвижванията по вид транспорт.

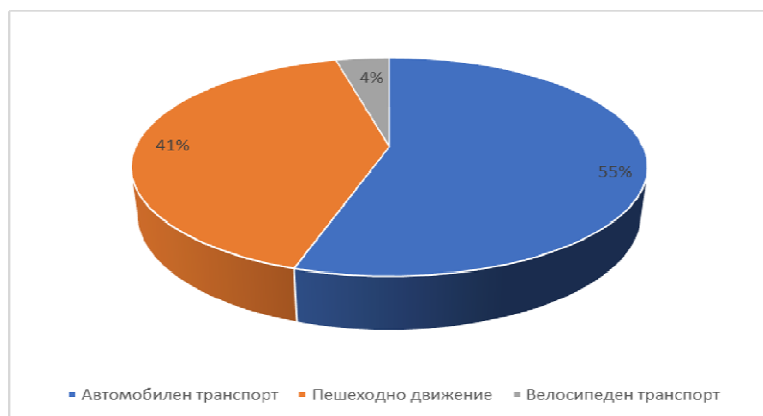
Фигура № 18 - Метод на придвижване



Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Информацията представена в графика, е сравнителна и демонстрира характера на придвижване на анкетираните. Видно от резултатите, 41 % от респондентите са посочили като метод на придвижване личен автомобил. От графиката се вижда, че значителна част от анкетираните 41% се движат пеша. Това може да се обясни, с компактната структура на общината и късите разстояния за придвижване от едно място до друго. Въпреки видимите усилия на общината да създаде комфорт и удобство при придвижване, чрез изградения обществен транспорт, се наблюдава, че лекият автомобил продължава да бъде предпочитано превозно средство най-вече за трудови и бизнес пътувания. Едва 7 % от анкетираните използват обществения транспорт като метод на придвижване на територията на общината. Велосипедите, като алтернативен метод на транспорт на територията на общината се използва от 7% от анкетираните, а останалите 3 % като метод на придвижване използват таксиметровите услуги. Въпреки наличието на железопътен транспорт посредством – Теснолинейка с маршрут „Септември - Добринище, през Варвара, Велинград, Якоруда и Разлог"- 80 км. от които 50,2 км. на територията на общината, никой от респондентите не я посочва като метод на придвижване.

Фигура № 19 - Метод за придвижване на работещи респонденти



В резултат от анкетното проучване, се установи, че автомобилният транспорт е основен метод за придвижване за 55 % от работещите респонденти намиращи се на територията на община Велинград.

Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Също така 41 % от тях се движат пеша а останалите 4% предпочитат придвижването с велосипед. Представителите на респондентите в „Майчинство“ и тези на „Пенсионерите“, предпочитат придвижването пеша за достигане на крайната си дестинация. Общественият транспорт се използва най-вече от „Учащите“.

Една от основните целите на анкетното проучване е да се разбере какво би подтикнало особено активните хора да ползват повече алтернативни методи на придвижване като градски транспорт, велосипеди и ходене пеш. В анкетната карта са формулирани няколко въпроса, които касаят причините това да не се случва и евентуалните препоръки, които биха поощрили жителите на община Велинград да сменят начина си на придвижване.

Анализът на въпроси от този характер дава възможност да се предприемат мерки за подобряване на инфраструктурата, организацията на движението, изпълнение на дейности и проекти които да направят алтернативните начини на придвижване по-привлекателни. Анализът на тези въпроси е представен по направления по-долу.

Пешеходно движение

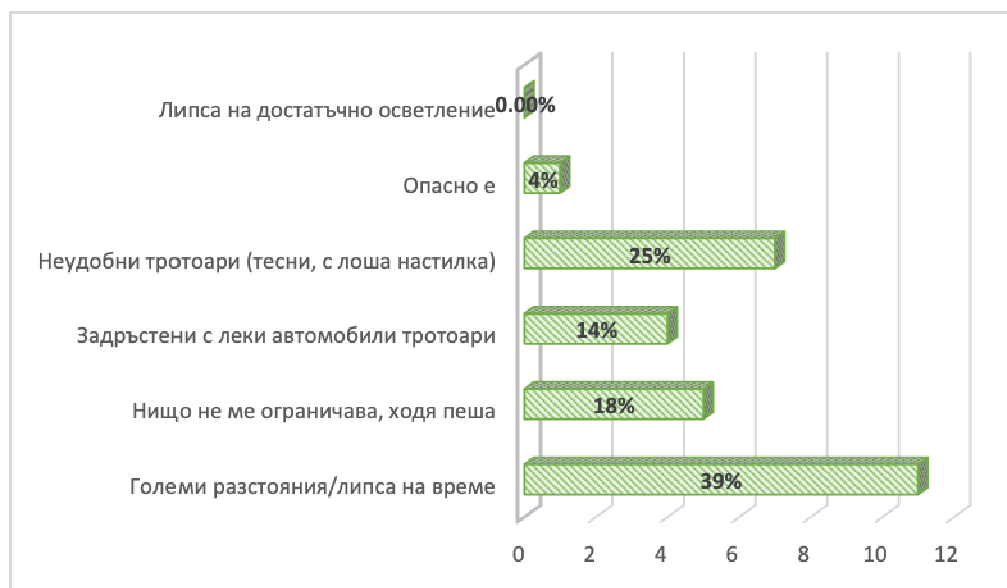
Пешеходното движение е най-естественият начин на придвижване. Пешеходното движение е допълващо към основния начин на придвижване – например, ходене от/до спирката на обществения транспорт или от/до паркинга на автомобила. В други случаи пешеходното движение е основно средство за придвижване – например, от дома до близкото работно място, до училище и обратно, до планина в почивните дни, от работата до близкия магазин.

По-голямата част от придвижванията, са на разстояния, които могат да бъдат измината пеша ако времето, възрастта и здравословното състояние на човек го позволяват. Ползите от пешеходното движение са както за обществото като цяло, така и за самия пешеходец. Пешеходното движение, не замърсява околната среда, повишава социализацията и има здравословен характер. Пешеходното движение означава много повече от самото ходене – то дава възможност за пряк контакт на хората със заобикалящата ги градска среда, за срещи и дейности на открито, за разнообразни преживявания и социални контакти. Пешеходното движение има ключова роля за създаване на жизнена, безопасна и здравословна градска среда.

Придвижване пеша сред различните групи

Както вече бе споменато, 41 % от респондентите, участващи в анкетното проучване се придвижват пеша. Всяка една от изследваното групи анкетирани, използва придвижването пеша за достигане до крайната си цел, като от тях най-голям е броят на „Работещите“, следвани от „Учащите“, „Пенсионерите“ и представителите отбелязали, че са по „Майчинство“.

Фигура № 20 - Кои от следните проблеми, Ви карат да ограничите придвижването пеша?



Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Основните причини да не се ползва по-широко пешеходното движение за извършване на различни видове, според анкетираните, са „големите разстояния/липса на време“ (39 %), следвани от „неудобни тротоари/тесни с лоша настилка“ (25 %). Като причина за ограничаване придвижването пеша 14 % от респондентите отбелязват и задръстените с леки коли тротоари. Въпреки всичко, 18 % от респондентите нямат

никакви проблеми да се придвижват пеша. Като извод можем да отбележим, че ако се подобри състоянието на тротоарите и обществените пространства, увеличат се пешеходните зони и има по-добра свързаност между тях, удобството при ходенето пеша значително ще се подобри. Увеличаването на пешеходното движение в града може да допринесе за намаляване на задръстванията с автомобили, по-чист въздух и по-здравословен начин на живот.

Могат да се очертаят няколко ключови проблема пред пешеходното движение, обобщени по следния начин:

- Неудобни тротоари – тесни с лоша настилка;
- Препятствия по тротоарите – включително с леки автомобили;
- Недостатъчно свързаност между пешеходните зони;
- Липсващи пешеходни пътеки в силно населени зони.

Въпреки очертаните проблеми, придвижването пеша има изключително голям потенциал за развитие. Сравнително компактната територия на община Велинград, благоприятства пешеходното придвижване. Общината е с ясно изразен център и е необходимо да бъдат стимулирани усилията на община Велинград за превръщането на ключови градски зони в пешеходни пространства и обвързването им в една обща споделена система.

Могат да се очертаят следните потенциали и предизвикателства пред пешеходното движение, обобщени както следва:

- Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти на територията на община Велинград;
- Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града;
- Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи;
- Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Пеша на училище“, „Пеша до работното място“ чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно придвижване;

- Увеличаване на транспортно зона с ограничение на скоростта до 30 км/ч в цялата централна градска част и въвеждането на такива зони в жилищните комплекси;
- Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, повдигане на пешеходните пътеки, където е възможно - изграждане на междинни ивици в средата на широките улици за безопасно пресичане;
- Подобряване на настилките и поддръжката на тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;

Чрез изпълнението на посочените мерки, ще се обвържат всички знакови пространства, ще се подобрят пешеходните връзки в жилищните квартали както и пешеходната достъпност до парковете в града.

Велосипедно движение

Велосипедното движение е отлична екологична алтернатива за придвижване в градска среда, която трябва да се насърчава и стимулира, като водещо средство за придвижване от активното население на територията на общината. Ползите от велосипедното движение са свързани с намаляване на задръстванията/тапите, понижаване нивата на вредни емисии и укрепване на цялостното физическо състояние на велосипедистите. Велосипедното движение се характеризира със значително по-ниски разходи за закупуване и поддръжка в сравнение с автомобилния метод на придвижване.

Велосипедното движение е изключително здравословно и допринася за жизнеността на градовете. Много градове в света залагат приоритетно на развитието на велосипедния транспорт, чрез изграждане на мрежа от безопасни, удобни и взаимно обвързани велосипедни трасета, допълваща велосипедна инфраструктура (велосипедни стоянки и велосипедни паркинги), възможности за прекачване в обществения транспорт, услуги за споделени велосипеди и др.

Велосипедното движение в Европа се е наложило като основен начин за придвижване с най-голям дял в разпределението на пътуванията. Лидери в това отношение са градовете съставлящи държавите Нидерландия и Дания. Характерното за европейските градове наложило този метод на придвижване е, изградената специфична велосипедна култура, в която карането на велосипед се е превърнало в масова практика

на голяма част от жителите, които имат физическата възможност да го практикуват от ранна детска възраст до дълбока старост.

Фигура № 21 - Честота на използването на велосипеден транспорт

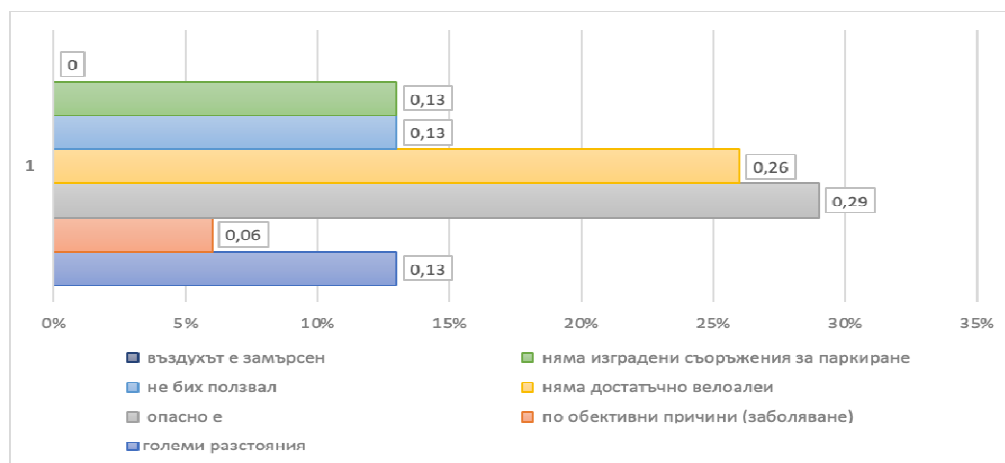


Източник на информация: Проведено анкетно проучване

На територията на община Велинград, велосипедният транспорт, не е част от популярните методи за придвижване. Съгласно проведеното анкетно придвижване, почти 72 % от респондентите не използват велосипеден транспорт. Едва 4 % от анкетираните използват велосипедния транспорт като метод за придвижване ежедневно.

В сравнение с община Велинград, в град Копенхаген делът на велосипедния транспорт като част от общия достига до 45 %. В град Амстердам, същият достига до 48 %. Все пак на територията на община Велинград, 12 % от анкетираните се извършват между 1 и 3 пътувания седмично посредством велосипед. Останалите 12 % използват велосипеден транспорт по-рядко от едно пътуване седмично.

Фигура № 22 - Причини поради които не използвате велосипеден транспорт.



Източник на информация: Проведено анкетно проучване

В рамките на проведеното анкетно проучване, респондентите бяха запитани какви са причините поради, които не използват велосипеден транспорт. Опасността от практикуване на този метод за придвижване, бе изтъкната като водеща от 29 % от анкетиранияте. Липсата на достатъчно изградени велоалеи бе подкрепено като причина от 26 % от респондентите в проучването. Големите разстояния и липсата на изградени съоръжения за паркиране бе подкрепена от 26 % от анкетиранияте. Цели 13 % от респондентите, заявиха, че независимо от причините не биха използвали велосипедния метод за придвижване в тяхното ежедневие.

Част от причините за не използване на велосипедния транспорт са свързани с невъзможността за пренасяне на багаж, да се водят деца на детска градина или училище или по здравословни причини. В по-малка степен са оценени причини като липса на достатъчно велоалеи, сигурни места за паркиране на велосипеда и замърсеният въздух - фактори, които могат да се подобряват с времето. Това показва, че за по-сериозно нарастване на използването на велосипеди е необходимо не само подобряване на инфраструктура и условията за велосипедно придвижване, но и сериозна информационна кампания, която да убеди скептиците в предимствата на този вид транспорт. Общата дължина на велосипедната мрежа в община Велинград към 2022 г., е с дължина 2 км., намираща се по булевард „Съединение“. Изградената велосипедна мрежа представлява лента извън пътното платно (по тротоари, в паркове и др.) в териториалния обхват на общината. На територията на общината не се предлагат велосипеди под наем. Общината разполага с изградени паркинги за велосипеди, не те са крайно недостатъчни. Недостатъчни са допълващите елементи на велосипедната инфраструктура – стоянки и места за паркиране на велосипеди. Друг проблем пред велосипедното придвижване е липсата на възможности за прекачване в обществения транспорт.

От цялостния анализ могат да се изведат някои ключови проблеми при велосипедния транспорт, които трябва да се адресират:

- Недостатъчно изградена велосипедна мрежа;
- Липса на допълваща инфраструктура – стоянки, паркинги;
- Конфликтни точки с автомобилния трафик;
- Липса на възможност за наем на велосипеди;

- Ограничени възможности за превоз в общественя транспорт;
- Ограничено възприемане на велосипеда от населението, като метод за придвижване.

Въпреки очертаните проблеми, велосипедното придвижването има изключително голям потенциал за развитие. Сравнително компактната територия на община Велинград, прави разстоянията къси, което благоприятства велосипедното придвижване.

Могат да се очертаят следните потенциали и предизвикателства пред пешеходното движение, обобщени както следва:

- Доизграждане на главна велосипедна мрежа на територията на града;
- Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали;
- Подобряване и разширяване на вътрешнокварталните велотрасета;
- Изграждане и популяризиране на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути;
- Стимулиране на мерки позволяващи изграждането на паркинги за велосипеди;
- Изграждане на велостоянки и паркинги за велосипеди около магазини, търговски центрове, болници, паркове, зони за отдих и обществени центрове;
- Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;
- Подобрения на опасни кръстовища и пресичания – напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик;
- Добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки;
- Създаване на междинни острови и изнесени тротоари при пресичане;
- Обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед в градски условия, включително в училище;
- Изграждане на трафик градини в градските паркове;
- Провеждане на кампании за популяризиране велосипедния транспорт и толерантност на пътя.

Практиките в световен мащаб, показват, че системите за споделени велосипеди дават сериозен тласък в развитието на велосипедното движение – предоставят възможност за придвижване на туристи и гости на града, на хора които не притежават собствен велосипед. За да бъде работещ, системата трябва да включва и електрически велосипеди, скутери и други персонални електрически превозни средства, което ще я направи още по-атрактивна и допълнително ще разшири кръга на ползвателите ѝ.

Обществен транспорт

Системата от обществен транспорт на територията на община Велинград включва автобусен и железопътен транспорт. Автобусният транспорт се управлява от частния оператор „Чепино автотранспорт“ ЕООД. Частната компания осъществява превози по градски и крайградски линии за определен срок. Операторът обслужва линиите на обществения транспорт въз основа на годишна транспортна задача за пробег при заплащане за изминато разстояние, които се одобряват от общината ежегодно въз основа на обосновани разходи за дейността и маршрутни разписания. Техническото състояние МПС-тата от обществения транспорт обслужващи населението е незадоволително. Възрастта на превозните средства е над 15 години, което е предпоставка, за висока амортизация и непрекъснати технически проблеми.

Общественият транспорт в териториален обхват обслужва 10 население места част от територията на общината. Без покритие от обществен транспорт остават 3 население места

Общественият транспорт на територията на общината има наличие на свързаност само и единствено с ЖП транспорта. На територията на общината няма Воден, Въздушен и Електротранспорт.

Фигура № 23 - Честота на използване на обществен/междуселищен транспорт

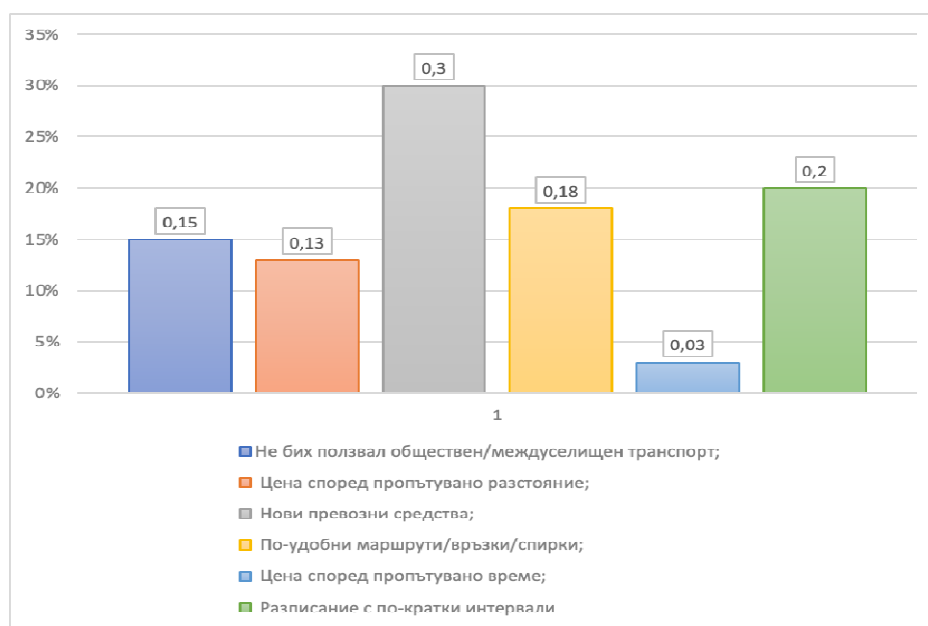


*Източник на информация:
Проведено анкетно
проучване*

Видно от проведеното Анкетно проучване, 92 % от респондентите използват обществен/междуселищен транспорт

по-рядко от 1 пътуване седмично. Едва 8 % от анкетираните използват този метод на придвижване ежедневно. Също така над 75 % от пътуващите с автомобили, заявяват, че никога не биха използвали обществен транспорт. Това на практика означава, че каквито и мерки да се вземат за популяризиране ползването на градски транспорт, то един доста голям процент от хората предпочитат удобството на лекия автомобил, което до известна степен се обуславя от липсата на ограничения.

Фигура № 24 - Какво би ви подтикнало да използвате по-често обществен междуселищен транспорт.



Източник на информация: Проведено анкетно проучване

Видно от резултатите от Анкетното проучване, 15 % от респондентите не биха ползвали обществен/ междуселищен транспорт при никакви обстоятелства. Въпреки тях обаче, се наблюдава готовност у респондентите при реализацията на специфични мерки тенденцията да бъде променена и общественият транспорт да се превърне в по-атрактивен за бъдеще. Над 30 % от респондентите, заявяват, че биха ползвали такъв метод за придвижване, при обновяване на парка от МПС-та на градския транспорт. Над 20 % от анкетираните биха се възползвали от услугите на обществения транспорт, ако бъдат интегрирани разписания с по-кратки интервали. Други 18 % от респондентите заявяват, че биха използвали този метод на придвижване, при наличие на по-удобни маршрути/връзки/спирки. Резултатите от проучването демонстрират, че придвижването на територията на община Велинград посредством използването на

обществен транспорт би могло да бъде атрактивно и предпочитано от гражданите, но при изпълнението на определени условия.

От цялостния анализ могат да се изведени ключови проблеми и предизвикателства пред общественя транспорт:

- Амортизирани/ стари превозни средства;
- Недостатъчна гъвкава система за таксуване на пропътуваното разстояние;
- Неудобни маршрутни връзки/спирки;
- Незадоволително ниво на комфорт;

Въпреки очертаните проблеми, общественят транспорт има изключително голям потенциал за развитие.

Могат да се очертаят следните потенциали и предизвикателства пред пешеходното движение, обобщени както следва:

- Подмяна на наличните МПС-та с нови такива;
- Електрификация на общественя транспорт;
- Подобряване системата за таксуване на пропътуваното разстояние;
- Актуализация на маршрутните връзки.

Анализът на текущата ситуация и събраните данни са взети предвид в предложенията за мерки за подобряване на инфраструктурата, подвижния състав, тарифирането и организацията на движението и даване на приоритет на общественя транспорт пред автомобилния трафик, които да направят общественя транспорт по-привлекателен. Все пак за някои видове придвижвания, лекият автомобил остава безалтернативен. Такива са придвижвания за детска градина, лекар, някои бизнес пътувания и др. Това е взето предвид при препоръчване на рестриктивни мерки за ограничаване на автомобилното движение.

SWOT анализ

Силни страни

- Осигурена е транспортна свързаност до магистрала „Тракия“, посредством първокласен път
- Осигурена е транспортна връзка с ГКПП Илинден – Гоце Делчев
- Общинската пътна мрежа е представена предимно от пътища I - клас (74%)
- 42 км. от общинската пътна мрежа с асфалтова настилка е в отлично състояние
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са видими през деня
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са видими през нощта
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са четими през деня
- 90% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са четими през нощта
- Осъществено е цялостно преасфалтиране и полагане на бордюри по 4 бр. улици в гр. Велинград през 2022 г.
- Направен е основен ремонт на 990 кв. м. улици в гр. Велинград, чрез изкърпване на асфалтова настилка
- Преасфалтирани са 17 062 кв. м. улична настилка в гр. Велинград
- Извършено е изкърпване на 145 кв. м. улична настилка в с. Драгиново
- Цялостно изградени са 2 бр. улици в с. Юндола
- В териториалния обхват на с. Бутрева са ремонтирани 1 170 кв. м. улици
- В териториалния обхват на с. Биркова са ремонтирани 1 256 кв. м. улици

Силни страни

- В териториалния обхват на с. Кръстава са ремонтирани 1 228 кв. м. улици
- Не са налице несъответствия между маркировката и сигнализацията с пътните знаци по общинската пътна мрежа
- Всички първостепенни улици на територията на гр. Велинград са обезпечени с тротоари
- На територията на с. Драгиново са изградени тротоари в добро състояние
- Предприети са мерки по осигуряване на достъп а хора в затруднено положение до всички административни сгради, образователни заведения, здравни заведения, паркове, развлекателни и спортни съоръжения
- Всички изградени улични знаци по уличната мрежа са четими през деня
- В рамките на гр. Велинград са обособени зони за вътрешен и смесен транзит
- Обособена е пешеходна зона в централната градска част в гр. Велинград
- Всички пешеходни пътеки в общината са сигнализирани с пътни знаци и маркировка
- Изградена е велосипедна алея в гр. Велинград
- Изградени са вело-паркинги в гр. Велинград
- На територията на общината са обособени вело-маршрути
- Въведена е зона за паркиране в централната градска част на гр. Велинград
- Налице са редица възможности за плащане правото на престой в зона за паркиране (Синя зона)
- Въведена е СМС-система за заплащане престоя на МПС
- Изграден е надлез с обособени оградни съоръжения, недопускащи пешеходен трафик по улицата/ пътя
- Чрез АГ Велинград е обособена транспортна свързаност с Столицата, областния център и други общински центрове
- 50,2 км от теснолинейната жп линия Септември – Добринище попада на територията на общината.

Слаби страни

- Само 10% от пътните знаци по общинската пътна мрежа са светлоотразителни
- Общинският път до с. Бозьова е във влошено състояние
- 75% от населените места на територията на общината се характеризират с влошена настилка на уличната мрежа
- В кв. Анезица, гр. Велинград изцяло липсва изградена улична мрежа
- Дължината на видимата през деня маркировка по общинската мрежа е 8 км
- Дължината на видимата през нощта маркировка по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Дължината на видимата маркировка при мокра пътна настилка по общинската пътна мрежа е 8 км.
- Дължината на липсващата маркировка по общинската пътна мрежа е 71 км.
- 23 км. от банкетите по общинската пътна мрежа са в незадоволително състояние
- 12 км. от банкетите по общинската пътна мрежа са с недостатъчна ширина
- 11 км. от банкетите по общинската пътна мрежа са със затруднена проходимост
- 30% от второстепенните улици в гр. Велинград са обезпечени с тротоари
- В населените места, с изключение на гр. Велинград и с. Драгиново, липсват тротоари, а съществуващите са във влошено състояние
- 11 км. от мантиделите по общинската пътна мрежа са в незадоволително състояние
- 3 км. от мантиделите по общинската пътна мрежа са в незадоволително състояние
- 4 км. от мантиделите по общинската пътна мрежа са деформирани
- 20% от уличната инфраструктура е непригодна за безпрепятствено придвижване на хора с увреждания, бебешки колички и др.
- Установена е липсва на маркировка по 242 км, част от уличната мрежа
- Установено е несъответствие между маркировката и сигнализацията в 1 км., част от уличната мрежа
- 30 км. от банкетите по уличната мрежа са в незадоволително състояние
- 50 км. от тротоарите по уличната мрежа са в незадоволително състояние
- 130 км. от уличната мрежа е с ясна необходимост от изграждане на тротоари

Слаби страни

- 8 км. от уличната мрежа е със затруднена проходимост на банкетите
- 8 км. от уличната мрежа е с различие между нивата на банкета и на настилната
- 9 км. от дължината на уличната мрежа е с недостатъчна широчина на тротоарите
- 59 км. от уличната мрежа е със затруднена проходимост на тротоарите
- В част от улиците в гр. Велинград не се предвижда текущо изграждане на улична настилка и ремонт на тротоари, поради липса на водопроводна мрежа, канализационна мрежа и електрическо осветление.
- 1 км. от мантиделите по уличната мрежа са засегнати от корозия
- 1 км. от мантиделите по уличната мрежа са деформирани
- 3 бр. от мантиделите по уличната мрежа са без завършващ профил
- 1 км. от преградните съоръжения по уличната мрежа са в незадоволително състояние
- Само 3 бр. кръстовища на територията на общината са регулирани от светофарна уредба
- 424 бр. кръстовища са нерегулирани
- Установена е необходимост от промяна на движението е определена по 784 бр. кръстовища
- Наблюдава се концентрация на ПТП по определени булеварди в рамките на гр. Велинград
- Не са налице ограничителни фактори по отношение на достъпа на товарния транспорт в централната градска част
- Само на 1 бр. пешеходни пътеки в кръстовище е изградена светофарна уредба
- Само 1 бр. от спирките на градския транспорт е обезопасена
- 3 населени места са необслужени от обществен транспорт
- Само 6 спирки на градския транспорт са с изградено пътно уширение
- Състоянието на АГ Велинград е недобро
- Състоянието на жп-гарите на територията на общината е незадоволително
- Само 3 жп гари са свързани с местния обществен транспорт
- Само 3 жп гари са с обособени паркинги
- Застаряващ автопарк – 55% от автомобилните превозни средства, регистрирани на територията на общината са с възраст над 20 г.

- Реконструкция на 8 км. от общинската пътна мрежа, класифицирана със задоволително състояние
- Реконструкция на 17 км. от общинската пътна мрежа с трошенокаменна настилка, класифицирана с задоволително състояние
- Пълно обезпечаване на пътни знаци по общинската пътна мрежа, които да са видими през деня
- Пълно обезпечаване на пътни знаци по общинската пътна мрежа, които да са видими през нощта
- Пълно обезпечаване на пътни знаци от общинската пътна мрежа, които да са четими през деня
- Пълно обезпечаване на пътни знаци по общинската пътна мрежа, които да са четими през нощта
- Обезпечаване на допълнителни светлоотразителни знаци по общинската пътна мрежа
- Извършване на ремонтни дейности по улична мрежа в отдалечени, планински населени места (при необходимост)
- Извършване на основен ремонт на идентифицирани от общината 15 км. от пътната мрежа
- Извършване на основен ремонт на път до с. Бозьова, класифициран от общината като проблемен
- Вземане на мерки по отношение ограничаване на трафика по най-натовареният общински път Велинград – Драгиново
- Вземане на мерки по отношение населените места с влошена настилка на уличната мрежа
- Цялостно изграждане на улична мрежа в кв. Анезица, гр. Велинград
- Обезпечаване на по-голям процент пътна маркировка, видима през деня, нощта и в условия на мокра настилка
- Създаване на маркировка по 71 км. от общинската пътна мрежа
- Подобряване състоянието на банкетите по общинската пътна мрежа
- Доизграждане на тротоари по второстепенни улици в гр. Велинград
- Изграждане и ремонт на съществуващи тротоари в населени места, с идентифицирана нужда
- Предприемане на мерки по отношение подобряване на състояние на мантинели по общинска пътна мрежа
- Ограничаване на трафик в най-натоварени части от уличната мрежа в гр. Велинград
- Вземане на мерки по пълно осигуряване на видими улични знаци по уличната мрежа през деня и нощта
- Вземане на мерки по пълно осигуряване на четими улични знаци по уличната мрежа през нощта

Възможности

Възможности

- Обособяване на паркинги в съществуващи жп-гари
- Вземане на мерки по отношение състоянието на АГ Велинград и 5-те жп-гари, попадащи на територията на общината
- Вземане на мерки по разширяване на транспортна система на общинския транспорт
- Вземане на мерки по обезопасяване на спирки на обществения транспорт
- Вземане на мерки за допълнително обезопасяване на пешеходни пътеки по най-натоварени улици и булеварди
- Вземане на мерки по отношение булеварди/ улици с концентрация на ПТП
- Разработване на Генерален план за организация на движението
- Обновяване на автомобилен автопарк

Заплахи

- Драстично увеличаване на натовареността на уличната мрежа в гр. Велинград в летен сезон
- Увеличаване на концентрацията на ПТП по бул. Александър Стамболийски“, бул. „Съединение“ ул. Юндола и бул. „Хан Аспарух“
- Неосигуряване на безопасност за велосипедисти, използващи изградена велоалея по един от най-натоварените булеварди в гр. Велинград
- Липса на цялостен и пълен контрол по отношение Зона за кратковременно паркиране, поради недостатъчен човешки ресурс на контролния орган
- Забавяне в избор на изпълнител за определяне на фирма, осигуряваща обществен транспорт на територията на общината
- Невъзможност за осъществяване на ефективен контрол по отношение редовност на пътниците, използващи обществен транспорт
- Продължаваща липса на основни транспортни връзки, например обществен транспорт – жп гари
- Неналичие на актуален Генерален план за организация на движението

3. СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ НА ПУГМ ВЕЛИНГРАД

Основната цел на разработването на всеки един ПУГМ е подобряване на достъпността и качеството на живот на територията на общината. С разработването на настоящия стратегически документ община Велинград цели постигане на следните финални ефекти/резултати:

- Въздействие и подобряване на живота на всички жители и гости на общината;
- Спестяване на разходи - създаване на икономически ползи;
- Принос за по-добро здраве и околната среда;
- Осъществяване безпрепятствена мобилност и подобряване на достъпността на градската среда;
- По-ефективно използване на наличните ресурси ;
- Спечелване на обществена подкрепа и изграждане на нова култура на градска мобилност;
- Повишаване качеството на живот и привлекателността на градската среда;
- Подобряване на пътната безопасност и общественото здраве на населението;
- Намаляване на замърсяването на въздуха и шума, парниковите газове, емисии и потребление на енергия.

Планът за устойчива градска мобилност е свързан със съществуваща дългосрочна стратегия за бъдещото развитие на градския район и за бъдещото развитие на транспортната и мобилната инфраструктура и услуги.

1.1. Целеви групи

Определянето на целевите групи е важно, тъй като всяка група има собствени нужди и приоритети. За целите на ПУГМ Велинград, са формулирани Външни целеви групи и Вътрешни целеви групи.

1.1.1. Външни целеви групи

- **Жители на община Велинград** – основен потребител на услугите на общината. За тях са важни всички дейности, които общината реализира в областта на градоустройството, инфраструктурата, сигурността, чистотата, опазването на околната среда, здравеопазването, транспорта, образованието, местните данъци и такси, административното обслужване и т.н.

- **Представители на бизнеса** – в тази група се включват както представители на местния бизнес, така и бизнесмени от страната и чужбина. Важни за тях в общуването с общината са теми, като: възможности за партньорства, осигуряване на добра и съвременна инфраструктура, възможност за публично частни партньорства, бързината на административното обслужване, процедурите за издаване на разрешителни и лицензи, координация с останалите институции, местни данъци и такси и др.
- **Представители на неправителствения сектор** – необходим е индивидуален подход към всяка от специализираните организации според областта, в която работят, за да се търсят форми за пряко общуване и партньорство с групи със специфична сфера на дейност, които трудно могат да се достигнат със средствата за масова информация. Такива са възрастни жители на общността, на 65 годишна възраст; групи граждани, които трайни или временно незаети; групи в неравностойно положение; представители на малцинства и етнически групи и други.
- **Широката общественост в България** – жителите на други населени места в страната, за които Община Велинград е потенциална дестинация за туризъм, посещение на културни и спортни прояви, забавление или работа.
- **Международна общественост** – чуждестранните партньори на общината, като побратимените градове, гости и участници в различни прояви и инициативи, реализирани в община Велинград, туристи, представители на бизнеса. Въпреки че тази група на пръв поглед изглежда, че се припокрива с гореизброените, е обособена отделно поради спецификата на комуникационните канали, които може да ползва, като например чуждоезична версия на сайта.
- **Представители на медиите** – важноста на тази целева група се определя и от факта, че е канал за информация за останалите целеви групи. Добър подход за реализирането на целите на общинската администрация и разбирането им от гражданите е ежегодно да се организират срещи с представители на медиите за представяне на планове и важните теми, по които общината ще работи през конкретния период.

1.1.2. Вътрешни целеви групи

- **Служителите на общинската администрация** – голяма част от тях общуват директно с външните целеви групи като част от работните си задължения, които

формират представи за качеството на работа в администрацията. Извън работното време в неформална обстановка те формират мнение за институцията у своите близки и познати. По тези причини колкото по-добре са запознати служителите с ключовите проекти на общината, целите и работата на администрацията, толкова по-адекватно могат да коментират тези теми в своето обкръжение.

- **Заместник-кмет, директори на дирекции** – по-ефективно и по-успешно е чрез тях въвеждането на вътрешни правила за комуникация и мотивирането на служителите да ги следват. Подходът към тази целева група трябва да е свързан с насърчаване на комуникацията на хоризонтално ниво в общинската администрация.
- **Кметове на кметства и кметски наместници** – чрез тях информацията по важни за общината теми може да достигне по-лесно и ефективно до гражданите в населените места с ниско ниво на използване на медии.
- **Директори на общинските предприятия** – навременна и регулярна информация за планираните и изпълнявани дейности от директорите на предприятията към общината.
- Чрез всяка една от тези референтни целеви аудитории ефективно могат да бъдат комуникирани различни части от общите послания на настоящата стратегия. Работата с всяка от тези аудитории предполага специфични действия и комуникационни форми, които да гарантират индивидуализацията на подхода и в същото време, координираността на усилията за постигане на крайните цели.

1.2. Визия за развитие:

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на община Велинград, е формулирана на основата на извършения анализ на настоящата ситуация и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана. Визията, е формулирана и в съответствие с Интегрираната териториална стратегия за развитие на южен централен район за периода 2021-2027 г., Актуализираната Националната концепция за пространствено развитие, и с Плана за интегрирано развитие на община Велинград за периода 2021-2027 г. е следната:

Развитие на ефективна и иновативна, опазваща околната среда и здравето на хората, безопасна и достъпна за всички устойчива градска мобилност, допринасяща за подобряване качеството на градската среда и превръщането на община Велинград в зелена, привлекателна, безопасна и достъпна община.

1.3. Приоритети за развитие на ПУГМ на община Велинград

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

Приоритет 1: Постигане на по-добра транспортна свързаност

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

Изпълнението на заложените Мерки за градска мобилност до 2029 г., ще допринесе за:

- Подобряване на качеството на транспортната инфраструктура, осигуряваща бърз, комфортен транспорт за осъществяване на функциите труд, обслужване, обитаване;
- Показване стойността на изявените потенциали на общината.
- Осигуряване на достъп до щадящи околната среда форми на транспорт.

Приоритет цел 2: Безопасност и сигурност, за всички участници в движението

Основните причини за пътнотранспортните произшествия в страната са повишеният трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на движение, недоброто качество на транспортната инфраструктура. Усещането за липса

на безопасност пречи за нарастването на дела на избралите да се придвижват пеша или с велосипед. ЕС прие инициативите Vision Zero (нулева смъртност) и Safe System (безопасна система), за да премахне случаите на смърт и тежки наранявания по европейските пътища. Резултатите от инициативите ще бъдат постигнати чрез приемане на закони, подпомагане на образователни кампании, насърчаване на обмена на опит между държавите членки и другите отговорни страни в сферата на пътната безопасност, подобряване на пътната инфраструктура и чрез осигуряване на финансиране. Безопасността е свързана също така с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и др.

ПУГМ на община Велинград, може да допринесе за безопасността и сигурността на транспортната система чрез изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност чрез:

- Изпълнение на мерки за осветеност и повдигане на пешеходните пътеки;
- Изпълнение на мерки за обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение;
- Изпълнение на мерки за изграждане на система за следене на пътната безопасност;
- Подобряване на достъпността за всички хора с акцент върху тези със специални нужди;
- Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии;

Приоритет 3. Намаляване на негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда

Една от причините за високите нива на вредни емисии и високите нива на шумово замърсяване в града е автомобилният трафик, големият брой стари автомобили, включително голям брой дизелови автомобили. Същевременно на глобално ниво емисиите на парникови газове непрекъснато нарастват и са основният причинител на климатичните промени. В тази връзка стратегията за градска мобилност в община Велинград, ще се насочи към увеличаване дяловете на различните видове колективен екологичен транспорт, придвижването с велосипед и пеша чрез

изграждането на подходяща и безопасна инфраструктура, насърчаване на електромобилността.

Постигането на Приоритет 3 включва:

- Стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение на територията на общината;
- Поетапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществен транспорт (градски и междуселищен), включително мерки за закупуване, инсталиране и въвеждане в експлоатация на зарядни станции и автоматизирана мобилност;
- Закупуването и използването на електрически превозни средства, ускорено изграждане на зарядна инфраструктура;
- Провеждане на кампании за намаляване на използването на личните автомобили;
- Налагане на подхода поделената мобилност;
- Обновяване и повишаване на екологичността на автомобилния парк.

Приоритет 4. Постигане на привлекателна градска среда и осигуряване на по-добро качество на живот

Негативното влияние на автомобилният транспорт не се ограничава само до околната среда. Ежедневното използване на личните автомобили нанася много вреди на градската среда и намалява привлекателността на града. Трафикът, задръстванията и превръщането на ключови обществени пространства в паркинги, безразборното паркиране влошават качеството на живот на територията на общината.

Постигането на привлекателна среда ще бъде постигнато чрез:

- Създаването на нови пешеходни зони и пространства в централната градска част и свързването им в единна система;
- Подобряване на пешеходната свързаност в и между жилищните квартали, градският парк и зоните за труд;
- Обновяване на публичните пространства и ограничаване на паркирането в обществените пространства;

- Ограничаване на автомобилното движение в централната градска част за сметка на пешеходното и велосипедното движение;
- Премахване на паркирането от ключови обществени пространства;
- Регулиране и засилване на контрола на паркирането на територията на цялата община.

Приоритет 5: Планиране, разработване и внедряване на Интелигентни транспортни системи (ИТС)

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

ПУГМ на община Велинград, може да допринесе за ефективността на транспортната система и нейното развитие чрез :

- Интегриране на система за управление на трафика;
- Умно паркиране – следене за свободни места в реално време. По този начин ще се оптимизира търсенето на паркоместо от страна на шофьорите, което сега допълнително утежнява трафика;
- Разширяване на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- Система за следене на качеството на въздуха – с изграждане на сензори за качество на въздуха на светофари на кръстовища с интензивен трафик;

1.4. Основни проекти и инициативи

Приоритет 1. - Постигане на по-добра транспортна свързаност

Приоритет	Мярка	Наименование	Индикативен бюджет хиляди лева	Източник на финансиране	Срок за изпълнение
Приоритет 1. - Постигане на по-добра транспортна свързаност					
Приоритет 1	Мярка 1.1	Разширяване на транспортната система, с цел покриване на всички непокрити пространства, чрез отварянето на нови линии и маршрути.	1,500.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.2	Разширяване на велосипедната мрежа в община Велинград	500.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.3	Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищни квартали и туристически атракции/забележителности	500.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.4	Изграждане на нови и популяризиране на съществуващи рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути на територията на община Велинград	200.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.5	Разработване на програма за поетапно изпълнение на ремонти и обновяване	100.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.6	Асфалтиране на улици в гр. Велинград	767.1.00	Целева субсидия РБ, ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.7	Ремонт на ул. „Вела Пеева“ – с. Пашови	1,200.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.8	Асфалтиране и благоустрояване на улици в с. Долна Дъбева	100.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.9	Ремонт на улица „Капитан Петко Войвода“ в с. Драгиново	1,500.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.10	Реконструкция и рехабилитация на ул. „Братя Маврикови“ в гр. Велинград	388.00	МИГ Белово-Велинград-Ракитово, ПРР	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.11	Рехабилитация на основни улици в кв. „Асфалтова база“ и кв. „Анезица“	100.00	ОБ/ Целева субсидия, ПРР	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.12	Подобряване условията на селищната среда (изграждане или реконструкция на мостове, паркинги и др.)	1,000.00	ОБ/Целева субсидия, НПВУ, ПРР	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.13	Реконструкция на път PAZ 2063/ III-843, Велинград – п.к.	85,000.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.

		Грашево/ Абланица – Цветино – връзка с път PAZ 1062/BGL1350, п.к. II-84 – Аврамово – Рохлева – Биркова – Кръстава – III-843			
Приоритет 1	Мярка 1.14	Изграждане на околновръстен път на гр. Велинград	3,500.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.15	Рехабилитация на общински пътища без трайна настилка	100.00	СПРЗСР	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.16	Рехабилитация на общински пътища с пътна настилка в много лошо състояние	200.00	Целева субсидия, ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.17	Рехабилитация на малки участъци от общински път Велинград – летовища „Начовото“ и „Бялата вода“	50.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.18	Изграждане на нови улици и реконструкция на уличната мрежа, обект на обществен транспорт	100.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.19	Подобряване на техническото състояние и качеството на транспортната инфраструктура между град Велинград и населените места в общината;	1,000.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.20	Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти на територията на община Велинград;	200.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.
Приоритет 1	Мярка 1.21	Ремонт на улица "Изгрев" в с. Света Петка	4,300.00	ОБ, ПРР, ДПФИ	2023 г.-2027 г.

Приоритет 2. - Безопасност и сигурност, за всички участници в движението

Приоритет	Мярка	Наименование	Индикативен бюджет хиляди лева	Източник на финансиране	Срок за изпълнение
Приоритет 2. - Безопасност и сигурност, за всички участници в движението					
Приоритет 2.	Мярка 2.1	Реконструкция на тротоари с влошена настилка на територията на общината.	200.00	ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.2	Реконструкция на съществуващи пешеходни пътеки за допълнително обезпечаване на тяхната безопасност.	100.00	ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.3	Изграждане на междинни ивици на широки улици и булеварди.	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.4	Разширяване на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;	150.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.5	Полагане на маркировка, специализирани пътни знаци, светлинна сигнализация и др.	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.6	Въвеждане на стоп линия за велосипедисти.	20.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.7	Отделяне на велосипедния трафик от тежкия моторизиран трафик, чрез обособяване на пространства по градските тротоари.	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.8	Закупуване и монтиране на анти-паркинг колчета в непосредствена близост до велосипедни алеи.	20.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.9	Обособяване на вело-паркинги и стоянки около магазини, търговски центрове, болници, паркове, зони за отдих, обществени центрове и друга прилежаща инфраструктура.	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.10	Въвеждане/ разширяване на транспортна зона с ограничение на скоростта до 30 км./ч. в централната градска част и гъсто населените жилищни комплекси.	150.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.11	Изграждане на нови спирки за целите на обществения транспорт.	100.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.

Приоритет 2.	Мярка 2.12	Изграждане на нови пешеходни надлези и подлези, спиркови навеси.	1,000.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.13	Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии.	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.14	Изграждане на достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи, „достъпни маршрут“) за хора с двигателни затруднения;	100.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.15	Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях;	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.16	Оптимизация на работата на светофарните уредби - изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звуков сигнал, бутони;	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.17	Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток;	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.18	Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на най-оживените кръстовища и пресичания на улици;	50.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.19	Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112 и се сигнализира за местоположението на превозното средство.	20.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.
Приоритет 2.	Мярка 2.20	Подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата	25.00	ОБ, ДПФИ, НПВУ, ПРР	2023 г.-2029 г.

Приоритет 3. - Намаляване на негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда

Приоритет	Мярка	Наименование	Индикативен бюджет хиляди лева	Източник на финансиране	Срок за изпълнение
Приоритет 3. - Намаляване на негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда					
Приоритет 3.	Мярка 3.1	Закупуване на нулевоемисионни превозни средства с цел подмяна на текущия автобусен парк, осъществяващ обществен транспорт.	1,500.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.2	Въвеждане на мерки за даване на преференции за електротаксита, с оглед увеличаване на техния брой;	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.3	Изграждане на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт.	1,500.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.4	Подмяна на превозни средства, извършващи ученически превози.	500.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.5	Изграждане на зарядни станции за превозните средства, извършващи ученически превози.	500.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.6	Закупуване на нискоемисионни превозни средства за целите на служебни превози и извършване на социални услуги.	250.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.7	Изграждане на зарядни станции за превозни средства, извършващи служебни превози.	150.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.8	Закупуване на общински велосипеди, за доразвитие на вело-transporta на територията на общината	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.9	Провеждане на кампании, целящи популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт;	20.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.10	Инсталиране на системата за следене на качеството на въздуха в града, която ще изгради точна карта на замърсяването и с помощта която ще се анализират причините за това в реално време.	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 3.	Мярка 3.11	Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Пеша на училище”, „Пеша до работното място“ чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно придвижване.	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.

Приоритет 4. - Постигане на привлекателна градска среда и осигуряване на по-добро качество на живот

Приоритет	Мярка	Наименование	Индикативен бюджет хиляди лева	Източник на финансиране	Срок за изпълнение
Приоритет 4. - Постигане на привлекателна градска среда и осигуряване на по-добро качество на живот					
Приоритет 4.	Мярка 4.1	Разширяване на териториалния обхват на зона за платено паркиране („Синя зона“) в общинския център	-	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.2	Ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.3	Разработване/ актуализиране на Генерален план за организация на движението	100.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.4	Ограничаване достъп на тежкотоварни камиони и техника в централна градска част	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.5	Стимулиране на работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.6	Провеждане на рекламна и мотивационна кампания сред обществото за ползите и преимуществата за ползване на обществения транспорт	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 4.	Мярка 4.7	Разработване на едnodневни туристически пакети за опознаване на забележително и атракции – пътуване до теснолинейната ж.п. линия в границите на общини Ракитово – Велинград – Якоруда; краткотрайни турове в чиста природна среда, турове до природни и исторически забележителности в съседните общини и др. турове с конна езда	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.

Приоритет 5. - Планиране, разработване и внедряване на ИТС

Приоритет	Мярка	Наименование	Индикативен бюджет хиляди лева	Източник на финансиране	Срок за изпълнение
Приоритет 5. - Планиране, разработване и внедряване на ИТС					
Приоритет 5.	Мярка 5.1	Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи кръстовища	250.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.2	Въвеждане на часови график за товаро-разтоварни дейности на производствени и търговски обекти	0.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.3	Закупуване на виртуални табла	100.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.4	Въвеждане на система за електронни карти и билети		НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.5	Въвеждане на уеб-платформа и мобилно приложение, поддържащи актуална информация за транспортни връзки и опции (разписания, виртуални карти, маршрут и др.)	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.6	Въвеждане на Интегрирана електронна система за управление на паркирането	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.7	Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркомясто в обсега, където се намираме.	25.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.8	Оптимизиране режимите на работа на светофарите – т.н. „Умни кръстовища“	20.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.9	Разработване на транспортен модел с помощта на софтуер за транспортно моделиране;	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.10	Въвеждане на система за видеонаблюдение на основни общински пътни артерии – входни/ изходни точки, натоварени кръстовища	100.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.11	Дигитализация на дейностите по управление и контрол на движението и актуалното им периодично въвеждане в платформа за обработка на пространствена информация;	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ, ДПФИ	2023 г.-2029 г.
Приоритет 5.	Мярка 5.12	Въвеждане на виртуална платформа и мобилното ѝ	50.00	НПВУ, ПРР, ОБ,	2023 г.-2029 г.

	приложение, поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрута от всички линии на обществен транспорт, всички варианти за придвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване с оглед вземане на оптималното решение за ситуацията, основано на актуална информация.		ДПФИ	
--	---	--	------	--

1.5. Индикативен бюджет

Общият индикативен бюджет на ПУГМ Велинград е в размер на 109,438.00 хил. лв., разпределен както следва:

Приоритет	Наименование	Стойност (хил. лева)
Приоритет 1	Постигане на по-добра транспортна свързаност	101,538.00
Приоритет 2	Безопасност и сигурност, за всички участници в движението	2,335.00
Приоритет 3	Намаляване на негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда	4,570.00
Приоритет 4	Постигане на привлекателна градска среда и осигуряване на по-добро качество на живот	275,000
Приоритет 5	Планиране, разработване и внедряване на ИТС	720,000

1.6. Връзка на ПУГМ с ПИРО 2021-2027 на община Велинград

В Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Велинград 2021-2027 година **Приоритет 4: Създаване на условия за по-добра свързаност и намаляване на териториалните диспропорции**, е насочен към дефиниране на стратегически цели за подобряване на разнообразните връзки, което ще води до изпълване с качествени характеристики на териториалната общност, регламентирана като община. По-добрата свързаност ще има като резултат намаляване на териториалните различия (диспропорции) между селската част на общината и общинския център. Реализацията на четвъртия приоритет в известна степен има отношение към целите и мерките свързани с Приоритет 3: Опазване на природната и подобряване качествата на селищната среда в съответствие със съвременните урбанистични и екологични изисквания, част от ПИРО Велинград. Териториалната свързаност, сътрудничество и интегриране в рамките на общината, областта и региона се базира на развитието на транспортните, енергийните, урбанистичните, културните и екологичните коридори ще бъдат постигнати, чрез реализация на следните мерки от ПИРО.

Мярка 3.2.2. Подобряване качествата на публични пространства в населените места;

- Асфалтиране на улици в гр. Велинград ;
- Облагородяване на парк при площад „Възраждане“
- "Реконструкция и рехабилитация на ул. „Братя Маврикови“ в град Велинград",
- Облагородяване на паркови пространства в централните части на опорните населени места
- Рехабилитация на основни улици в кв. "Асфалтова база" и кв. "Анезица"
- Подобряване условията на селищната среда (изграждане или реконструкция на мостове, паркинги и др.

Мярка 3.3.2. Подобряване на енергийната инфраструктура

- Рехабилитация и модернизация на общинската инфраструктура - системи за външно изкуствено осветление на Велинград

М. 4.1.1.Подобряване качествата на общинската пътна мрежа от Приоритет 4 на ПИРО Велинград включва дейности за:

- Реконструкция на път PAZ 2063/ III-843, Велинград – п.к. Грашево / Абланица – Цветино – връзка с път PAZ 1062/BGL1350, п.к. II-84 – Аврамово / - Рохлева-Биркова – Кръстава - /III-843/;
- Проектиране и изграждане на околновръстен път на гр. Велинград ;
- Рехабилитация на общински пътища без трайна настилка ;
- Рехабилитация на общински пътища с пътна настилка в много лошо състояние ;
- Рехабилитация на малки участъци от общински път Велинград – летовища „Начовото“ и „Бялата вода“.

М.4.1.2. Развитие на електронни услуги от Приоритет 4 на ПИРО Велинград включва дейности за:

- Разширяване на обхвата на електронните услуги, предоставяни от Общинска администрация;
- Разширяване на публични пространства с безплатно покритие на Интернет.

Приоритет 1: Постигане на по-добра транспортна свързаност, част от ПУГМ на община Велинград, е насочен към укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места и местата за туризъм и отдых, формиране на устойчиви транспортни връзки със съседни изяви полюси на развитието в региона. Предвидените дейности в изпълнение на приоритета, предвиждат:

- Разширяване на транспортната система, с цел покриване на всички непокрити пространства чрез закупуване на нулевоемисионни превозни средства;
- Разширяване на велосипедната мрежа в община Велинград;
- Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищни квартали и туристически атракции/ забележителности
- Изграждане на нови и популяризиране на съществуващи рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути на територията на община Велинград
- Разработване на програма за поетапно изпълнение на ремонти и обновяване
- Асфалтиране на улици в гр. Велинград
- Ремонт на ул. „Вела Пеева“ – с. Пашови

- Асфалтиране и благоустрояване на улици в с. Долна Дъбева
- Ремонт на улица „Капитан Петко Войвода“ в с. Драгиново
- Реконструкция и рехабилитация на ул. „Братя Маврикови“ в гр. Велинград
- Рехабилитация на основни улици в кв. „Асфалтова база“ и кв. „Анезица“
- Подобряване условията на селищната среда (изграждане или реконструкция на мостове, паркинги и др.)
- Реконструкция на път PAZ 2063/ III-843, Велинград – п.к. Грашево/ Абланица – Цветино – връзка с път PAZ 1062/BGL1350, п.к. II-84 – Аврамово – Рохлева – Биркова – Кръстава – III-843
- Изграждане на околоръстен път на гр. Велинград
- Рехабилитация на общински пътища без трайна настилка
- Рехабилитация на общински пътища с пътна настилка в много лошо състояние
- Рехабилитация на малки участъци от общински път Велинград – летовища „Начовото“ и „Бялата вода“
- Изграждане на нови улици и реконструкция на уличната мрежа, обект на обществен транспорт
- Подобряване на техническото състояние и качеството на транспортната инфраструктура между град Велинград и населените места в общината;
- Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти на територията на община Велинград;
- Разработване/актуализация на Генерален план за организацията на движението.

2. ПРОГРАМА ЗА ОЦЕНКА НА ПУГМ ВЕЛИНГРАД

Програмата за оценка на ПУГМ на община Велинград е част от системата мерки за постоянен мониторинг. Ежегодно и систематично събиране, обработване и анализ на първична и вторична информация, ще послужи за по-добро управление на конкретните проекти в обхвата на Плана и ще се използва за оценка на постигнатия напредък по отношение на заложените приоритети. Годишно оценяване на голяма част от индикаторите може да става и автоматично, с използване на подходящи технически и

апаратни средства и приложен софтуер. Така ще се осигури постоянен мониторинг на ключови параметри и възможност за бърза реакция при силно отклонение на някой от параметрите. Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект, като отчитането ще се извършва от страна на експерти в общинска администрация Велинград. Неразделна част от системата за мониторинг на Плана са индикаторите на ниво проект, неизменна част от ПУГМ. Чрез тях се измерва постигнатия напредък на всеки отделен проект. В тази връзка е важно ежегодно да бъдат измервани базовите стойности на индикаторите (или да се ползват по-стари данни, където такива са налични) преди да започне изпълнението на заложените в Плана проекти, което ще позволи обективното и коректно отчитане на инкременталното им въздействие. Следва да се отбележи, че съгласно „Ръководство - Развитие и прилагане на план за устойчива градска мобилност“, на база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, ПУГМ подлежи на редовен преглед и актуализация най-малкото веднъж на всеки пет години, за да се гарантират неговата ефективност и актуалност.

3. ОРГАНИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПУГМ НА ОБЩИНА ВЕЛИНГРАД

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

- **Кметът на общината**, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление
- **Общинската администрация** – основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация;
- **Представителите на партньорите/заинтересовани страни** на общинската администрация, участващи в изпълнението на ПУГМ.

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

Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект. Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на

мерките на ПУГМ ще се извършва от външни експерти, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени годишни доклади относно напредъка в изпълнението на ПУГМ.

3.1. Необходими действия и индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ Велинград

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

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

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

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

- Междинният доклад следва да се изготви до края на 2025 година, а окончателният – до края на 2030 година. Докладите се обсъждат и приемат от общинския съвет.

Индикатори за продукт

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

Индикатори за резултат

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

Индикатори за наблюдение и оценка на изпълнението

Приоритет	Мярка	Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Стойност за периода
Приоритет 1. Постигане на по-добра транспортна свързаност	Мярка 1.1.	Новоразкрити линии, маршрути	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.2.	Новопостроени велосипедни алеи	км	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 1.3.	Новоизградена велосипедна мрежа в жилищните квартали	км	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.4.	Изградени нови рекреационни и спортни велосипедни трасета	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 1.5.	Разработена програма	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.6.	Улици с положен асфалт в град Велинград	км	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.7.	Извършен ремонт на ул. „Вела Пеева“ – с. Пашови	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.8.	Улици в населените места с подобрена настилка	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.9.	Улици в населените места с подобрена настилка	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.10.	Улици в населените места с подобрена настилка	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.11.	Улици в населените места с подобрена настилка	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 1.12.	Изградени реконструирани паркове, паркинги	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.13.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 1.14.	Изграден околновръстен път	км	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 1.15.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 1.16.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 1.17.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 1.18.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	3

	Мярка 1.19.	Изпълнени проекти за подобряване на техническата инфраструктура	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.20.	Изпълнени проекти за подобряване на достъпа до недвижими културни ценности	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 1.21.	Ремонтирани общински пътища	км	Община Велинград, отчети	3
Приоритет	Мярка	Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Стойност за периода
Приоритет 2. - Безопасност и сигурност, за всички участници в движението	Мярка 2.1	Изпълнени проекти за реконструкция на тротоари	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 2.2	Изпълнени проекти за реконструкция на съществуващи пешеходни пътеки	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 2.3	Изградени междинни ивици на улици и булеварди	км	Община Велинград, отчети	7
	Мярка 2.4	Въведена на система за управление на пътните инциденти;	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 2.5	Положени специализирани пътни знаци, светлинна сигнализация	брой	Община Велинград, отчети	50
	Мярка 2.6	Изградена стоп линия за велосипедисти	брой	Община Велинград, отчети	2
	Мярка 2.7	Обособяване на пространства по градските тротоари	км	Община Велинград, отчети	4
	Мярка 2.8	Изпълнени мерки за монтиране на анти-паркинг колчета	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 2.9	Изпълнение на мерки за обособяване на вело-паркинги и стоянки около магазини	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 2.10	Изпълнени мерки целящи въвеждане на ограничение на скоростта до 30 км в централна градска част	брой	Община Велинград, отчети	1

	Мярка 2.11	Изградени нови спирки за целите на градския транспорт	брой	Община Велинград, отчети	20
	Мярка 2.12	Изградени нови надлези, подлези, спиркови навеси	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 2.13	Изпълнени мерки за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии.	брой	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 2.14	Изпълнени проекти, дейности за достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи)	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 2.15	Изпълнени мерки за успокояване на движението на входовете на населените места	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 2.16	Подобряване на транспортно-техническите параметри на светофарите	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 2.17	Изпълнени дейности за подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 2.18	Реализирани дейности за инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки	брой	Община Велинград, отчети	2
	Мярка 2.19	Въведена система e-cal	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 2.20	Изпълнени дейности за образование и обучението на участниците в движението по пътищата	брой	Община Велинград, отчети	10
Приоритет	Мярка	Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Стойност за периода
Приоритет 3. - Намаляване на	Мярка 3.1	Закупени нулевоемисионни превозни средства за текущия автобусен парк.	брой	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 3.2	Въведени мерки, преференции за електротаксита, с оглед увеличаване на техния брой;	брой	Община Велинград, отчети	5

негативното влияние на транспорта върху здравето на хората и околната среда	Мярка 3.3	Изградени зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 3.4	Подменени превозни средства, извършващи ученически превози	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 3.5	Изградени зарядни станции за превозните средства, извършващи ученически превози	брой	Община Велинград, отчети	2
	Мярка 3.6	Закупени нискоемисионни превозни средства за целите на служебни превози	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 3.7	Изградени зарядни станции за превозни средства, извършващи служебни превози	брой	Община Велинград, отчети	2
	Мярка 3.8	Закупени общински велосипеди.	брой	Община Велинград, отчети	50
	Мярка 3.9	Проведени кампании популяризиращи използването на екологични и устойчиви методи на транспорт;	брой	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 3.10	Инсталирани системи за следене на качеството на въздуха в града.	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 3.11	Проведени инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение.	брой	Община Велинград, отчети	10
Приоритет	Мярка	Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Стойност за периода
Приоритет 4. - Постигане на привлекателна градска среда и осигуряване на по-добро	Мярка 4.1	Изпълнени дейности за разширяване на териториалния обхват на зона за платено паркиране	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 4.2	Изпълнени мерки за ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 4.3	Разработен/актуализиран Генерален план за организация на движението	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 4.4	Изпълнени мерки за ограничаване достъп на	брой	Община Велинград, отчети	3

качество на живот		тежкотоварни камиони и техника в централна градска част			
	Мярка 4.5	Изпълнени мерки за стимулиране на работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 4.6	Проведени рекламни и мотивационни кампании сред обществото за ползите и преимуществата за ползване на обществения транспорт	брой	Община Велинград, отчети	10
	Мярка 4.7	Разработени едnodневни туристически пакети	брой	Община Велинград, отчети	3
Приоритет	Мярка	Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Стойност за периода
Приоритет 5. - Планиране, разработване и внедряване на ИТС	Мярка 5.1	Изградени нови и кръстовища	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 5.2	Въведени мерки за а часови график за товаро-разтоварни дейности на производствени и търговски обекти	брой	Община Велинград, отчети	2
	Мярка 5.3	Закупени на виртуални табла	брой	Община Велинград, отчети	5
	Мярка 5.4	Въведена система за електронни карти и билети	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.5	Въведена уеб-платформа и мобилно приложение, поддържащи актуална информация за транспортни връзки и опции (разписания, виртуални карти, маршрут и др.)	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.6	Въведена Интегрирана електронна система за управление на паркирането	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.7	Разработено мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркомясто в обсега, където се намираме.	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.8	Изпълнени мерки за оптимизация на режимите на работа на светофарите – т.н. „Умни	брой	Община Велинград, отчети	3

		кръстовища“			
	Мярка 5.9	Разработен на транспортен модел с помощта на софтуер за транспортно моделиране;	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.10	Въведена система за видеонаблюдение на основни общински пътни артерии.	брой	Община Велинград, отчети	1
	Мярка 5.11	Изпълнени дейности за дигитализация на дейностите по управление и контрол на движението.	брой	Община Велинград, отчети	3
	Мярка 5.12	Въведена виртуална платформа и мобилното ѝ приложение, поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града.	брой	Община Велинград, отчети	1

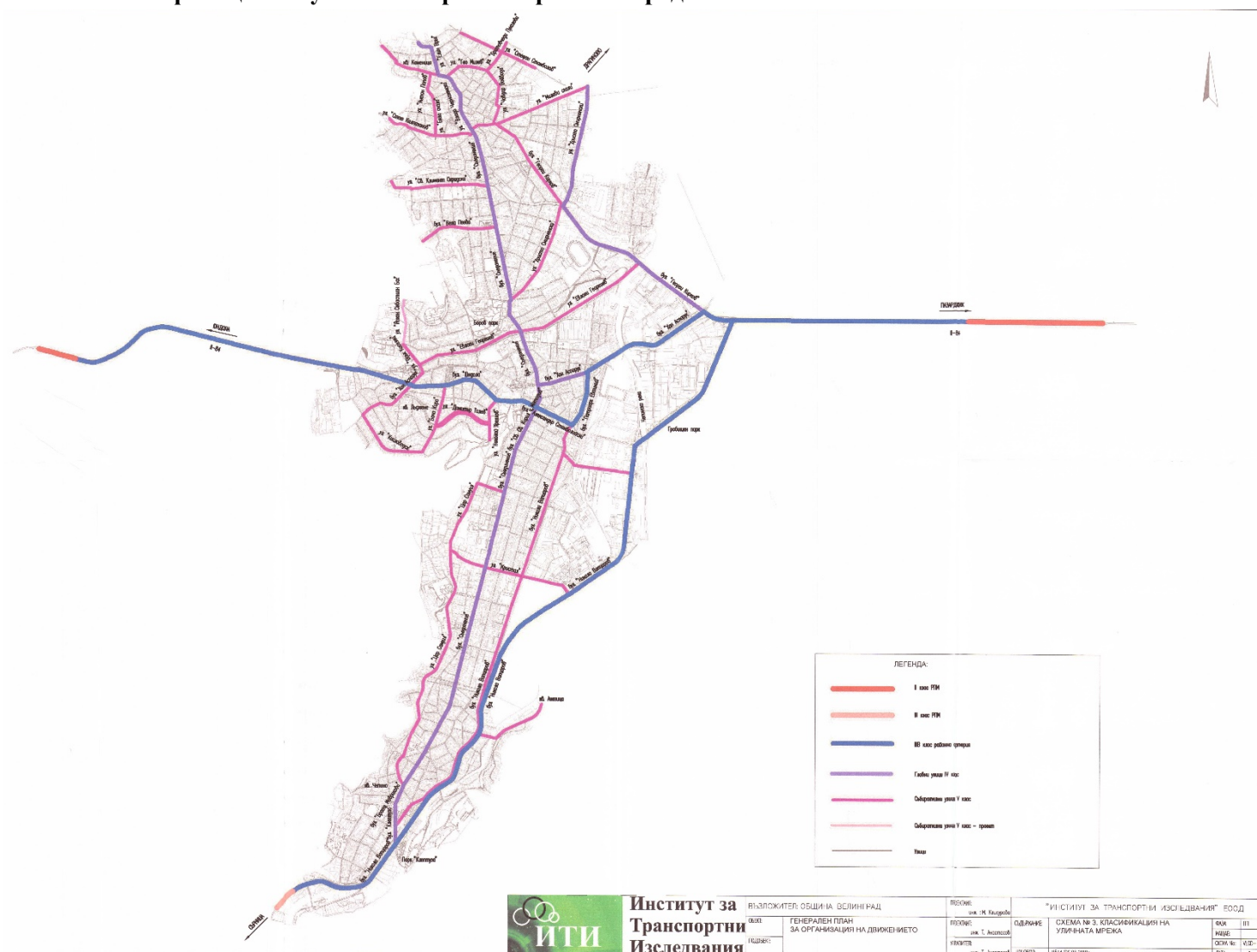
Приложения

Таблица № 22 – Улична мрежа по регулационни планове

Населено място	Улична мрежа (км.)
Гр. Велинград	135,46
Кметство Драгиново	24,30
Кметство Света Петка	22,14
Кметство Юндола	14,48
Кметство Пашово	7,15
Кметство Рохлево	4,26
Кметство Бутрево	1,85
Кметство Горно Дъбево	2,54
Кметство Варненци	3,24
Кметство Бирково	4,35
Кметство Чолаково	3,75
Кметство Кръстава	17,5
Кметство Бозево	2
Кметство Абланица	5,77
Кметство Цветино	2,58
Кметство Грашево	9,33
ОБЩО	260,700

Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Фигура № 25 - Класификация на уличната мрежа в гр. Велинград

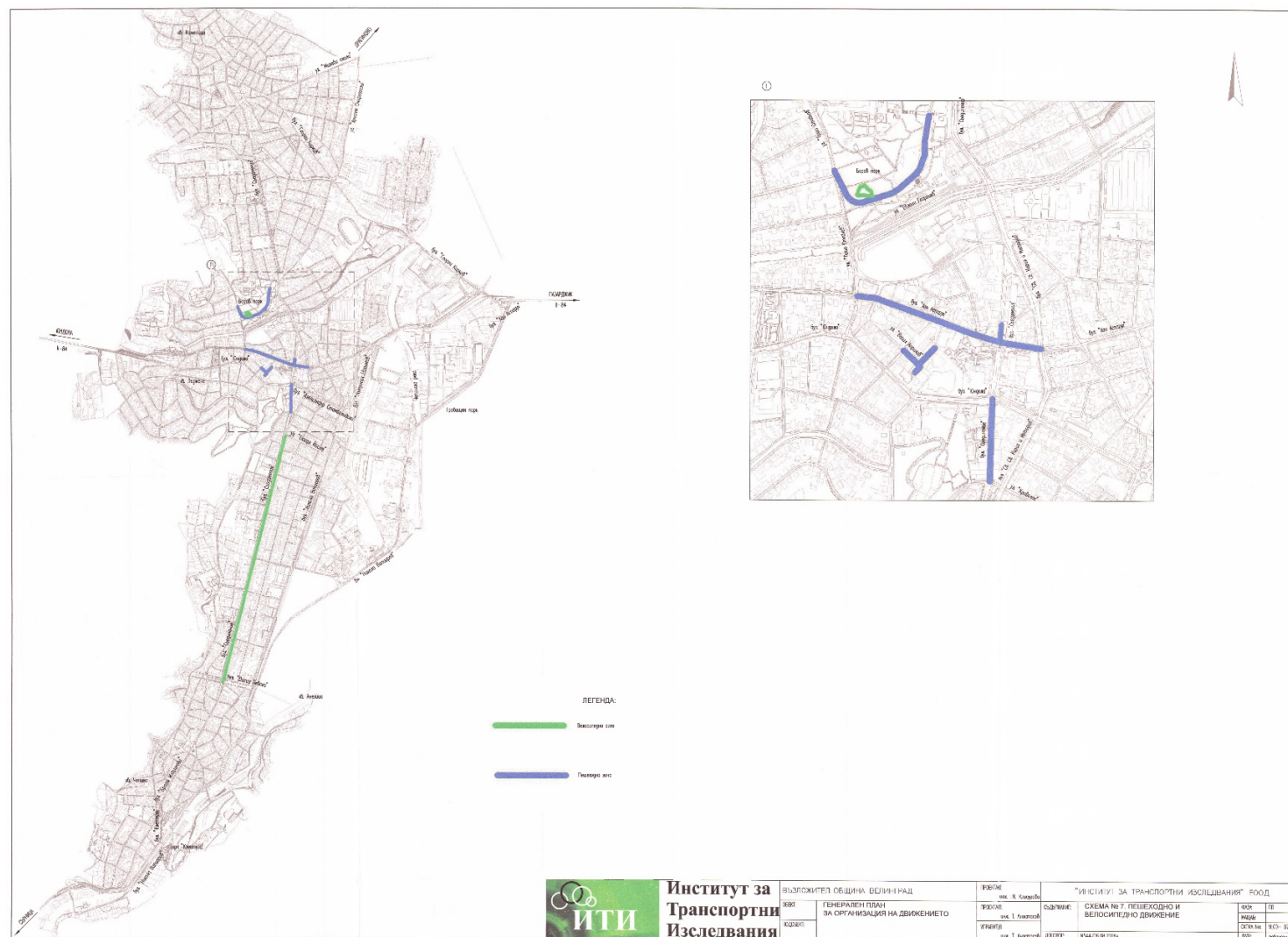


Източник – Община Велинград

Източник – Община Велинград



Фигура № 27 – Пешеходно и велосипедно движение в гр. Велинград



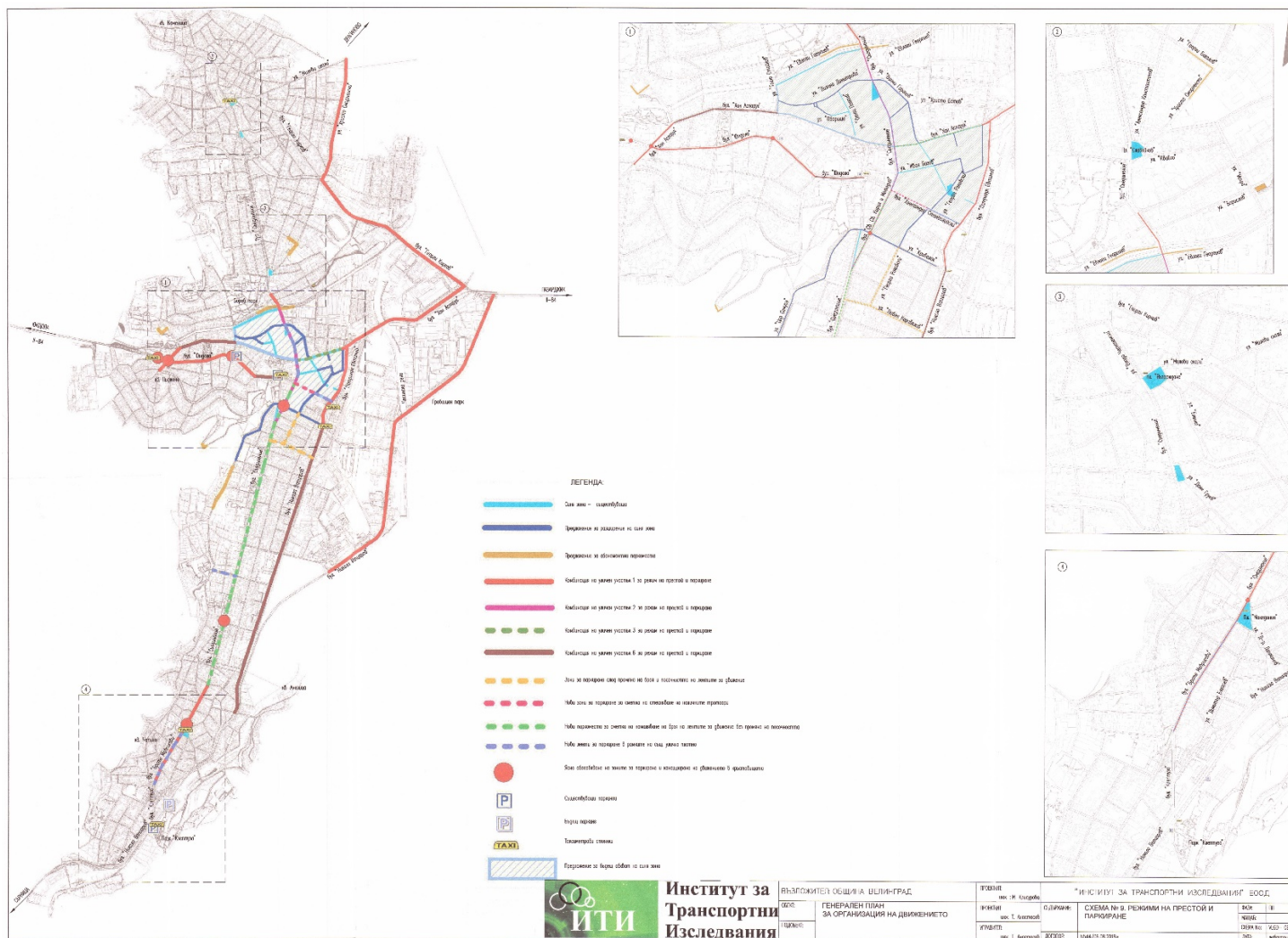
Източник – Община Велинград

Таблица № 23 – Спирки на градски транспорт в гр. Велинград
(Направление Чепино – Каменица)

Спирка №	Наименование
1	Чепино
2	Камена
3	Клептуза
4	ЖП-гара Чепино
5	Центъра
6	Спортен тотализатор
7	Осми март
8	Пожелание
9	Болница
10	Гимназия „Алеко Константинов“
11	Център – Лъджене
12	Женска баня
13	Кална баня
14	Финансово
15	Каменица – киното
16	Каменица Центъра
17	Музей Вела Пеева
18	Каменица

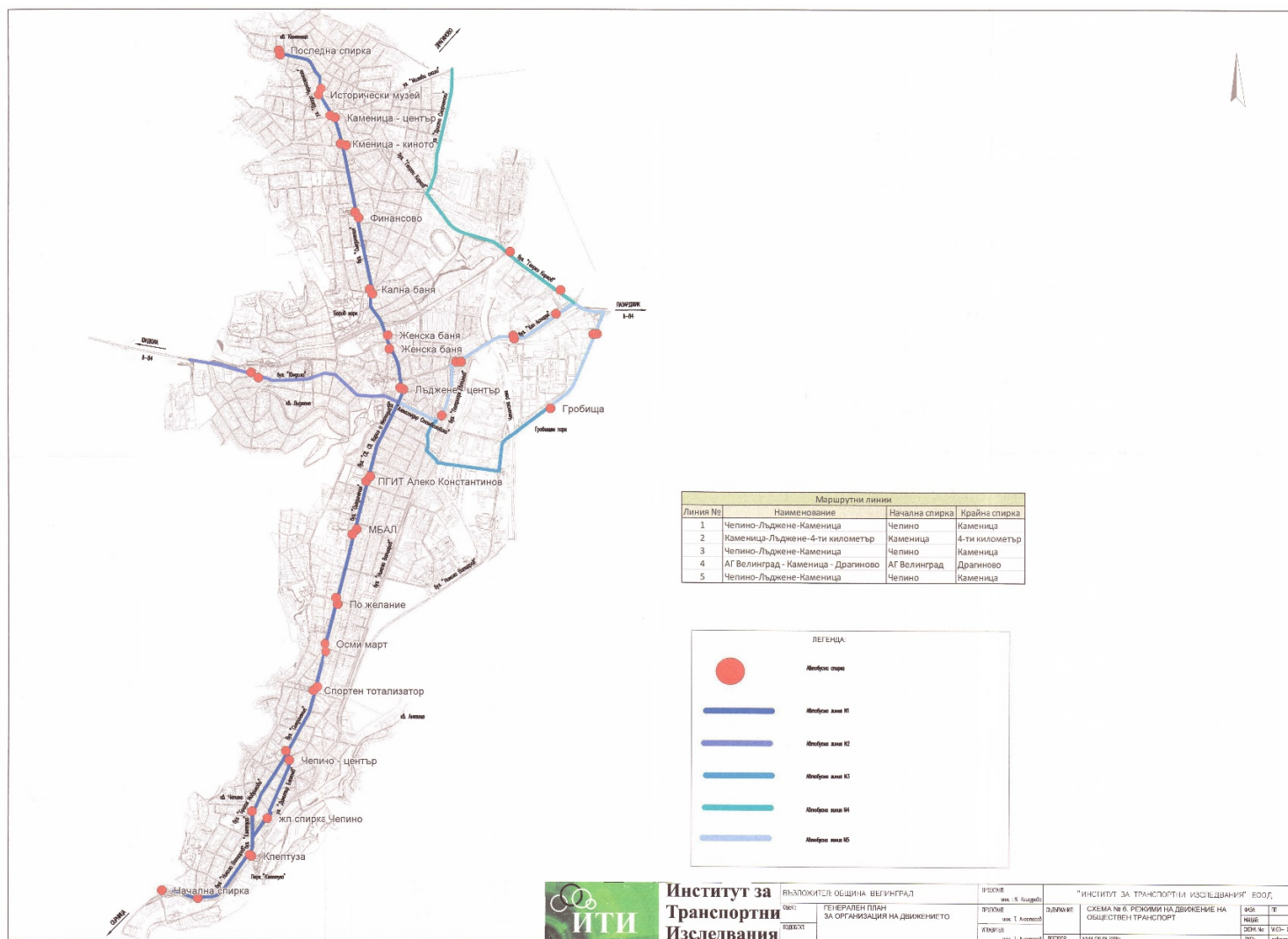
Източник – Авторски колектив по данни на община Велинград

Фигура № 28 – Обхват на режими за престой и паркиране



Източник – Община Велинград

Фигура № 29 – Режими на движение на обществен транспорт



Източник – Община Велинград

Фигура № 30 – Разписание на Родопска теснолинейка

РАЗПИСАНИЕ 2022

СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ

ДОБРИНИЩЕ - СЕПТЕМВРИ

Категория: Влак номер: Име на влак:	ПВ 16101 ВИХРЕН	КПВ 16231 ПИРИН	БВ 1661 РОДОПИ	КПВ 16221 МАРИЦА	ПВ 16105 МЕСТА	ПВ 16107 РИЛА	КПВ 16223 КЛЕПТУЗА	Категория: Влак номер: Име на влак:	КПВ 16220 КЛЕПТУЗА	ПВ 16102 РИЛА	КПВ 16230 ПИРИН	ПВ 16104 ВИХРЕН	КПВ 16222 МАРИЦА	БВ 1662 РОДОПИ	ПВ 16108 МЕСТА
София Пловдив Пазарджик Стара Загора Димитровград Бургас Варна	22:40		06:20 08:00 08:20 06:06 06:10	06:20 08:00 08:20 06:06 06:10	10:30 11:48 12:18 08:55 06:40	13:05 14:50 15:16 13:02 10:10	16:30 17:50 18:17	Добринище		06:25	08:00	10:25		14:40	18:05
Септември	02:20		08:50	10:50	12:40	16:10	18:55	Свети Георги		06:32	08:07	10:31		14:51	18:12
Лазар Пампоров	02:26			10:56	12:46	16:16	19:01	Банско		06:38	08:12	10:36		14:52	18:18
Варвара	02:31 02:35		08:59 09:03	11:01 11:05	12:50 12:53	16:22 16:25	19:06 19:10	Разлог		06:40	08:13	10:38		14:59 15:01	18:20 18:30
Марко Николов	02:46			11:11	13:03	16:36	19:21	Гулийна Баня		06:47	08:21	10:45		15:10	18:39
Цепина	02:55		09:36 09:37	11:11 11:15	13:12 13:27	16:44 17:01	19:30 19:47	Ген. Ковачев		07:07		10:56		15:27 15:29	18:57 18:59
Долене	03:10 03:11			11:20	13:27 13:28	17:01 17:02	19:47 19:48	Белица		07:24 07:26		11:13 11:15		15:33	19:09
Костандово	03:35 03:36			11:25	13:52 13:53	17:27 17:29	20:12 20:13	Дагоново		07:36		11:25		15:53	19:14
Велинград	03:48 04:06		10:13 10:15	11:27 11:30	14:05 14:06	17:42 17:44	20:25	Юруково		07:41		11:29		15:58 16:01	19:26
Велинград-юг	04:12			11:34	14:12	17:50		Якор. мин. баня		07:53		11:41		16:13	19:47
Острец	04:27			11:40	14:29	18:06		Якоруда		07:59 08:01		11:46 11:56		16:34 16:36	19:52 19:55
Цветино	04:37 04:38		10:44 10:45	11:49 11:50	14:39 14:42	18:16 18:17		Черна Места		08:13		12:08		16:36	20:00
Света Петка	04:47		10:54	11:53	14:51	18:26		Смолево		08:26		12:21		16:58	20:09
Стойан Митов	04:54			12:00	14:58	18:33		Аврамово		08:35		12:32		17:06	20:12
Аврамово	05:11 05:13		11:16 11:19	12:08 12:11	15:15 15:20	18:50 18:53		Стойан Митов		08:54		12:48		17:35	20:28
Смолево	05:23			12:13	15:29	19:03		Света Петка		09:01		12:55		17:50	20:34
Черна Места	05:36		11:40	12:13	15:42	19:16		Цветино		09:09 09:10		13:03 13:04		18:25 18:26	20:42 20:43
Якоруда	05:47 05:50		11:51 11:53	12:13 12:15	15:53 16:05	19:27 19:40		Острец		09:20		13:14		18:58	20:53
Якор. мин. баня	05:56		11:59	12:13	16:11	19:46		Велинград-юг		09:36		13:29		19:08	21:08
Юруково	06:08			12:18	16:23	19:58		Велинград	06:40	09:41 09:42		13:34 13:35		19:25 19:26	21:13 21:33
Дагоново	06:13			12:23	16:28	20:03		Костандово	06:52 06:54	09:54 10:05		13:47 13:56		19:37 19:44	21:45 21:47
Белица	06:23 06:25		12:23 12:24	12:28	16:38 16:40	20:13 20:15		Долене	07:17 07:19	10:30 10:32		14:19 14:20		19:49 19:50	
Ген. Ковачев	06:33			12:33	16:48	20:22		Цепина	07:34	10:48		14:35		19:59	
Гулийна Баня	06:44		12:41	12:38	16:59	20:33		Марко Николов	07:43	10:57		14:43		20:07	
Разлог	06:53 07:01	09:40	12:49 12:50	12:46	17:08 17:10	20:42 20:45		Варвара	07:53 07:55	11:07 11:09		14:53 14:54		20:13 20:14	22:42 22:44
Банско	07:09 07:14	09:48 09:55	13:04	12:51	17:18 17:28	20:53 21:03		Лазар Пампоров	08:00	11:14		14:59		20:15	22:53
Свети Георги	07:20	10:01		12:56	17:34	21:09		Септември	08:05	11:20		15:04		20:16	22:53
Добринище	07:26	10:07	13:15	13:02	17:40	21:15		София	08:39	12:03		15:27		20:17	23:28
				13:07	17:45	21:21		Пловдив	08:41	11:33		15:17		20:18	23:28
				13:12	17:50	21:26		Пазарджик	08:43	11:35		15:17		20:18	23:28
				13:17	17:55	21:31		Стара Загора	08:45	11:37		15:17		20:18	23:28
				13:22	18:00	21:36		Димитровград	08:47	11:39		15:17		20:18	23:28
				13:27	18:05	21:41		Бургас	08:49	11:41		15:17		20:18	23:28
				13:32	18:10	21:46		Варна	08:51	11:43		15:17		20:18	23:28

На гарата има билетна каса (При липса на такава билет се издава във влака.)

Връзка с влакове по главната жп линия София - Бургас

Разминаване с насрещен влак

Само час на пристигане

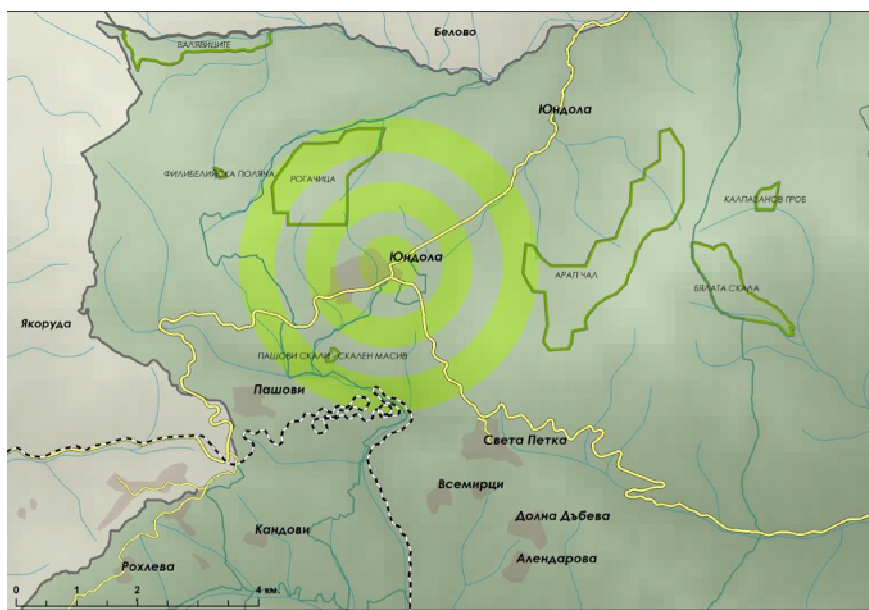
Само час на заминаване

Час на пристигане и час на заминаване

РОДОПСКАТА
ТЕХНОЛОГИЯ

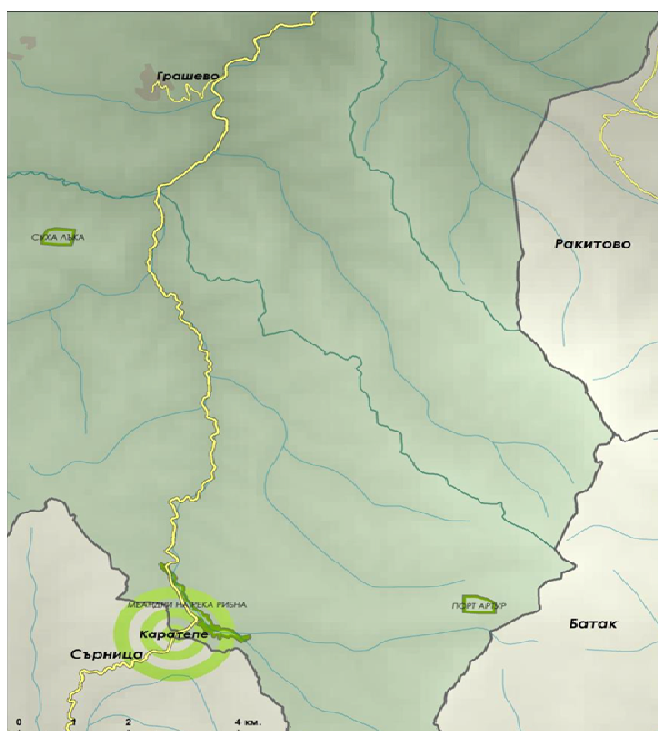
18.08.2022

Фигура № 31 – Обхват на първа зона за развитие на туризъм



Източник – ПИРО Велинград 2021-2027 г.

Фигура № 32 – Обхват на втора зона за развитие на туризъм



Източник – ПИРО Велинград 2021-2027 г.