

ПЛАН
ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ
НА ОБЩИНА КАРЛОВО
2023-2029



СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение.....	3
1. Институционална и законодателна рамка.....	4
2. Анализ на текущото състояние.....	7
3. Релеф и климат.....	8
4. Водни ресурси.....	10
5. Защитени територии.....	10
6. Резервати и природни забележителности.....	11
7. Урбанизация.....	11
8. Икономика.....	15
9. Социално развитие.....	24
10. Екология.....	32
11. Транспортна инфраструктура и улична пътна мрежа.....	36
12. Настоящо състояние на мобилността.....	44
13. Начин на придвижване на жителите на общината.....	48
14. Изпълнени инфраструктурни проекти.....	49
15. SWOT анализ на факторите, влияещи на мобилността.....	51
16. Визия и фокус на Плана за устойчива градска мобилност на община Карлово.....	53
17. Цели на ПУГМ	60
18. Приоритети и мерки на ПУГМ.....	62
19. План за изпълнение.....	67
20. Индикатори за резултат и въздействие на приоритетите върху мобилността.....	82
21. Индикативен бюджет на ПУГМ и източници на финансиране.....	84
22. Източници на информация.....	84

ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Карлово е стратегически документ, определящ визията и целите за постигане на устойчиво развитие на мобилността и достъпността на общината. Планът е насочен към преодоляване на транспортните предизвикателства чрез идентифициране на интегрирани мерки и икономически ефективни инвестиции в транспортната инфраструктура и градската среда, които биха допринесли за подобряване качеството на живот на гражданите и местната бизнес среда.

ПУГМ на община Карлово е средносрочен стратегически документ за периода 2023-2029 г., който формулира общинските приоритети за устойчивото развитие на транспортната система и управлението на мобилността и пътната безопасност на територията на общината. ПУГМ е съобразен със стратегическите документи на Европейския съюз (ЕС) за програмен период 2021-2027г., насоките на Европейската комисия (ЕК) за градската мобилност и глобалните цели за устойчиво развитие. ПУГМ е разработен в съответствие с националната нормативна уредба за устройство на територията и комуникационно-транспортното планиране на урбанизираните територии, както и с действащите планови документи на общинско ниво – План за интегрирано развитие на общината (ПИРО) и Генералния план за организация на движението на община Карлово.

ПУГМ анализира множеството фактори, които влияят върху градската мобилност – местната икономика, демографската ситуация, екологията, обществения транспорт, земеползването и др. На база социално-икономически анализ и проведено анкетно проучване сред жителите на общината е разработен SWOT анализ със силните и слабите страни, възможностите и предизвикателствата пред развитието на общината и са формулирани стратегическите цели и приоритети на община Карлово за устойчива градска мобилност.

Планирането на устойчивата градска мобилност е от съществено значение за съвременните градове, които се сблъскват с предизвикателства, свързани с нарастващия транспортен трафик, ежедневните работни пътувания, замърсяването на въздуха, мащабното ново строителство и ефективното използване на ограниченото градско пространство. ПУГМ цели преобразуване на модела на придвижване в града и прилежащите населени места и насърчава екологосъобразната мобилност чрез използването на устойчиви алтернативи на традиционните видове транспорт.

С разработването на ПУГМ община Карлово предприема активни действия за подобряване привлекателността на обществения транспорт, намаляване на емисиите парникови газове от

транспортните средства и приобщаването на периферните градски и селски райони на общината чрез подобряване свързаността и териториалната достъпност на населените места.

Водещи принцип при разработването на ПУГМ на община Карлово са: интегрирането на целия градски ареал в единна транспортна система, вкл. функционалните зони и периферните селски и планински райони; гражданското участие и отчитане на нуждите на заинтересованите страни; балансираното развитие на всички видове транспорт и устойчивото развитие.

1. Институционална и законодателна рамка

Приложими нормативни актове на европейско и национално ниво:

Национални стратегически и планови документи

- Национална програма за развитие „България 2030“;
- Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие 2013-2025 г. /2020г./;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура в Р.България /2016 – 2022г./;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Р.България 2021 - 2030 г.;
- Национална стратегия за околна среда (до 2030г.);
- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор (2008-2020 г.);
- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.
- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
- Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.
- Национален план за възстановяване и устойчивост

Национално законодателство

- Закон за устройство на територията;
- Закон за регионалното развитие;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за автомобилните превози;
- 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;

Наредби

- Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси, на Министерството на транспорта и съобщенията;
- Наредба №2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии, на Министерството на регионалното развитие и благоустройството;
- Наредба №2 от 2006 г. 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, на Министерството на финансите;
- Наредба от 29.06.2015 г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превода на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони, на Министерството на финансите;
- Наредба №2 от 31.03.2015г. - за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, на Министерството на транспорта;
- Наредба №2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, на Министерството на регионалното развитие и благоустройството;
- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията;
- Наредба № РД-02-20-2 от 24.10.2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване на Министерството на регионалното развитие и благоустройството;
- Наредба №2 от 17.01.2011 за сигнализацията на пътищата с маркировка на Министерството на регионалното развитие и благоустройството;
- Наредба №17 от 15.05.2015г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18 от 23.07.2020г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12 от 15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух, на Министерството на околната среда и водите и Министерството на здравеопазването;

- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, на Министерство на транспорта и съобщенията, 2013 г. ;
- Както и други наредби по Закона за пътищата и Закона за автомобилните превози.
- Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии на МРРБ, обн. ДВ. бр. 7 от 19 януари 2018 г., изм. и доп. ДВ. бр. 79 от 4 октомври 2022 г.

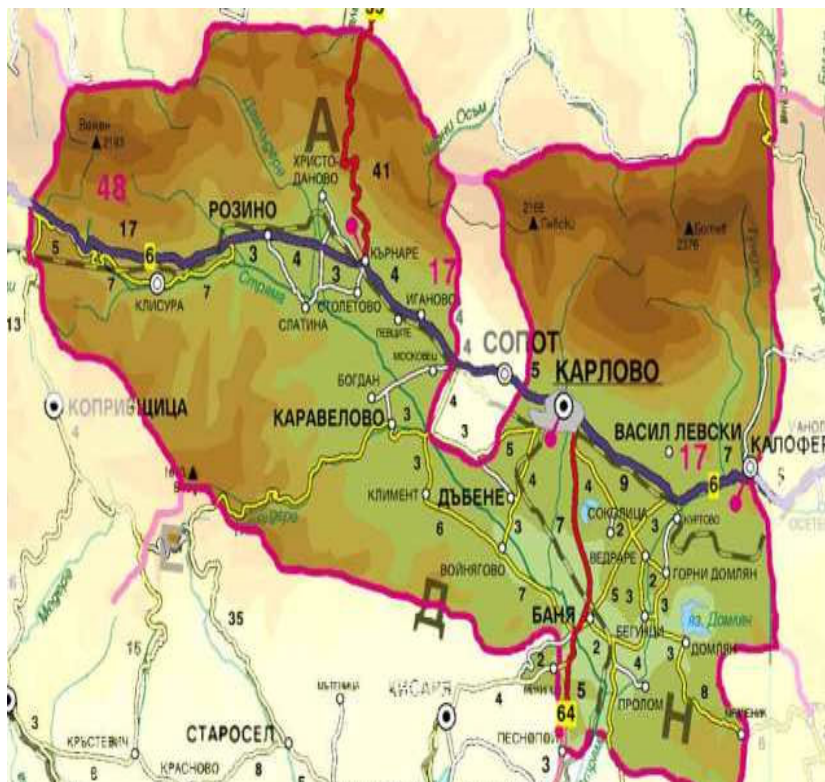
Регионални и общински стратегически документи

- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен регион за планиране 2021-2027г.
- Стратегия за интегриран и устойчив туризъм на Област Пловдив 2019-2027 г.
- Стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Област Пловдив
- План за интегрирано развитие на община Карлово за периода 2021-2027 г.
- Общинска програма за намаляване на риска от бедствия
- Програма за управление на отпадъците на територията на община Карлово 2023-2029г.
- Програма за развитие на туризма в Община Карлово за 2023 год.
- Краткосрочна общинска програма за енергийна ефективност на Община Карлово 2022-2025
- Дългосрочна общинска програма за енергийна ефективност на Община Карлово 2022-2031
- Краткосрочна общинска програма за използването на енергията от възобновяеми източници и биогорива за Община Карлово от 2022 г. до 2025 г.
- Дългосрочна общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива за Община Карлово от 2022 г. до 2031 г.
- Генерален план за организация на движението на община Карлово – актуализация 2022г.
- Общ устройствен план на община Карлово до 2035г.

2. Анализ на текущото състояние

Община Карлово е разположена в централната част на България и северната част на Пловдивска област на площ 1030 кв. км. Общината представлява 1% от територията на страната. На север граничи с Ловешка област, на изток - с Община Павел баня, на юг - с общините Брезово, Хисаря и Калояново.

Разположена е в северната част на Карловската котловина. Тя обхваща площ от 280 кв. км. и се огражда на север от най-високата част на Стара планина – Троянска и Калоферска планина, на



Фигура 2. Община Карлово. Източник: Община Карлово

югозапад – от Същинска Средна гора, а на югоизток – от Сърнена гора. На запад планинският праг Козница, а на изток Кръстец (Стражата) отделят Карловската котловина от съседните подбалкански котловини.

Територия, населени места, релеф, климат и води

Територия

Община Карлово съставлява 17,4 % от територията на област Пловдив, като е най-голямата по площ в рамките на областта. Градът отстои на 56 км от областния център Пловдив и на 147 км от столицата. Община Карлово е съставена от 27 населени места: 4 града – Карлово, Баня, Калофер и Клисуре, и 23 села: Бегунци, Богдан, Домлян, Дъбене, Горни Домлян, Христо Даново, Иганово, Каравелово, Климент, Кърнаре, Куртово, Марино поле, Московец, Мраченик, Певците, Пролом, Розино, Слатина, Соколица, Столетово, Васил Левски, Ведраре и Войнягово.

Населени места община Карлово	Площ (кв.км.)	Население (брой, 2021г.)
гр. Карлово	102,173	22095
гр. Клисура	131,402	954
гр. Калофер	155,016	2668
гр. Баня	14,459	3105
с. Христо Даново	50,029	1737
с. Столетово	9,925	702
с. Соколица	13,902	605
с. Слатина	48,715	828
с. Розино	66,453	4464
с. Пролом	66,453	440
с. Певците	13,797	569
с. Мрачник	23,88	104
с. Московец	6,698	209
с. Марино поле	3,199	23
с. Кърнаре	29,65	970
с. Куртово		224
с. Клисура	131,402	954
с. Климент	39,18	1131
с. Каравелово	78,997	1186
с.Иганово	16,622	203
с. Дъбене	38,015	1455
с. Домлян	31,676	331
с. Горни Домлян	11,535	430
с. Войнягово	34,198	1006
с. Ведраре		1108
с. Васил Левски	42,627	1384
с. Богдан	41,344	811
с. Бегунци	10,902	473

Таблица 1. Населени места на територията на Община Карлово. Източник: НСИ

3. Релеф и климат

Части от територията са разнообразни по отношение на релефа. Има равнинни участъци, както и хълмисти с надморска височина, която варира от 260 метра при град Баня до 500 метра в северозападните и източните части. Цялата северна страна на котловината е заета от южните склонове и гребена на Централна Стара планина, която представлява голяма защитна преграда. Контурът на планината е вълнообразен, с плавни преходи между върховете. Във веригата на

Стара планина се открояват няколко значими върха, като връх Вежен с височина от 2 198 метра и връх Ботев, който е планинският първенец с височина от 2 376 метра.

Между Стара и Бяла река се издига връх Равнец, като на запад от него се намират върховете Жълтец, Кръстците, Голям Купен и Амбарица. На юг от връх Ботев има почти отвесна стена, под която се намира Южен Джендем. Към юг котловината е оградена от полегатите склонове на Средна гора, която наблизко до град Баня се снижава до равнината и създава изход за река Стряма към Пловдивското поле.

Климатът в района е преходен и с континентално влияние от планините. В сравнение с другите подбалкански полета, климатът е по-благ и топъл. Средната годишна температура е около 11,40 градуса по Целзий. Планинската верига на север е бариера срещу студените ветрове, а дефилетата и клисурите, заедно с ниската планинска ограда на юг и широкия изход на река Стряма, регулират въздушните течения естествено.

Температурните инверсии са редки явления. Зимата е относително мека със средна януарска температура между 0 и -10 градуса по Целзий. Дните с продължително снежно покритие са около 25 до 30. Лятото е умерено топло с около 60 дни със средна температура от 20 градуса по Целзий и около 15 дни със средна температура от 25 градуса по Целзий. Най-високите температури се наблюдават през юли и варират между 34 и 36 градуса по Целзий. Средногодишната относителна влажност за района варира между 70 и 73 процента.

Средната годишна количеството валежи е 653 мм/м2. Максималните валежи се случват през май със средно количество от 82 мм/м2 за месеца, а минималните валежи се наблюдават през февруари и март. Количество сняг е по-малко в сравнение с другите подбалкански полета. През летния сезон често се появяват гръмотевични бури и градушки. Мъглите са рядко срещани, не са продължителни и не са гъсти. Облачните дни през годината са по-малко от 70. Преобладаващите ветрове са западните и северозападните, докато източните имат по-голяма честота през студената половина на годината. Средногодишната скорост на вятъра е около 2.0 метра в секунда. Според ОУПО на Общината, характеристиката на релефа позволява развитието на техническата инфраструктура /система на сгради, съоръжения и линейни инженерни мрежи на транспорта, водоснабдяването и канализацията, газоснабдяването и електроснабдяването/.

Стара планина се явява естествена ограничител на север, което възпрепятства до определена степен развитието на някои видове инфраструктура.

4. Водни ресурси

През територията на общината протичат няколко важни реки, включително Тунджа, която е най-големия приток на река Марица, р. Стряма, р. Стара и р. Бяла река. Тези реки, заедно с множеството им притоци, осигуряват добри условия за снабдяване с питейна вода, вода за промишлеността и за напояване. В района функционират два язовира - "Домлян" и "Соколица".

Общината разполага с добре организирана система за водоснабдяване на всички населени места. При правилно управление, тази система е в състояние да задоволи реалните нужди на населението, промишлеността и земеделието.

Общината разполага в минералните извори, чиято вода притежава уникални лечебни свойства, които са известни сред населението на страната и респективно привличат туристи от цялата територия на РБългария. Карловски минерални бани се намират на 47 километра северно от град Пловдив, на 12 километра южно от град Карлово и на 15 километра североизточно от град Хисаря. Националният курорт Баня, който се намира в община Карлово, е разположен в подножието на южните склонове на Средна гора на надморска височина от 282 метра, в долината на река Стряма.

5. Защитени територии

На територията на общината се намира един национален парк – „Централен Балкан“, един биосферен резерват – „Джендема“ в Калофер, един резерват – „Стара река“ в Карлово, един поддържан резерват – „Чамджа“ в с. Христо Даново и четири защитени местности – „Върлишница“ в Клисурса, „Средната поляна“ в с. Богдан, „Средногорец“ в с. Каравелово и „Чивира“ в с. Каравелово и с. Старосел в община Хисаря. Освен това има 7 природни забележителности, включително водопадите „Сучурум“ (15 м) в Карлово, „Карловското пръскало“ (30 м) в резерват „Стара река“, „Райското пръскало“ (125 м) в резерват „Джендема“, „Голям джендемски водопад“ (120 м) в резерват „Джендема“, „Сувачарското пръскало“ (54 м) в землището на с. Христо Даново, „Сухата пещера“ (дължина 227 м) в землището на с. Христо Даново и „Водната пещера“ (дължина 367 м) в землището на с. Христо Даново, местност Елен дере.

Националният парк „Централен Балкан“ е член на Европейската мрежа за защитени територии PAN Parks, което е признание за качеството на българската природа и политиката за нейното опазване. След Полша, Швеция и Финландия, България е четвъртата страна, която получава това престижно признание.

6. Резервати и природни забележителности

Резервати:

- „Чамджа“ е обявен за запазване на рядко естествено находище на черен бор.
- „Стенето“ – с надморска височина 1000 – 1500 м.
- „Стара река“ – с надморска височина 450 – 1800 м, обхваща водосбора на Стара река над гр. Карлово. Това е една от най-красивите планински реки в България. Тук са находищата на повече от 45 растения от Червената книга, като 20 от тях не се срещат в други страни. Гръбначните животински видове в резервата са около 65. От грабливите птици тук се наблюдават – скален орел, белоопашат и обикновен мишелов, голям и малък ястреб, осояд, сокол орко, бухал. Срещат се също така кафява мечка, вълци, лисици, диви кози, сърни, язовец, белка, керкенец, гарван. От резерват Стара река са чести съобщенията за присъствие на риса, считан за напълно изчезнал от страната ни в края на четиридесетте години на миналия век.

Природни забележителности:

- Райското пръскало – разположено в резерват „Джендема“ с надморска височина 1700 м.
- Голям Джандемски водопад – разположен в резерват „Джендема“ с надморска височина 1450 м.
- Пръскалото – разположено в резерват „Стара река“ с надморска височина 1700 м.
- Сучурумското пръскало – разположено над гр. Карлово с надморска височина 480 м.
- Сувачарското пръскало – с надморска височина 1200 м.
- Сухата пещера – с надморска височина 1300 м.
- Водната пещера – с надморска височина 1100 м.

7. Урбанизация

Съгласно ОУП на община Карлово територията на общината включва следните основни територии по начин на трайно ползване, като в следната таблица са посочени и прогнозните площи на съответните функционални типове:

БАЛАНС НА ТЕРИТОРИЯТА	Опорен план		ОУПО		Увеличение	Намаление
Територии с общо предназначение	площ /ха/	%	площ /ха/	%	площ /ха/	площ /ха/

Жилищни функции	2307,26	2,22	2178,006	2,09		129,25
Обществено-обслужващи функции	35,54	0,03	36,93	0,04	1,39	
Производствени дейности	326,74	0,31	902,6	0,87	575,86	
Складови дейности	185,88	0,18	200,82	0,19	14,94	
Рекреационни дейности, курорти и вилни зони	245,98	0,24	458,69	0,44	212,71	
Спорт и атракции	9,59	0,01	9,59	0,01		
Озеленяване, паркове и градини	71,48	0,07	102,56	0,10	31,08	
Гробищен парк	35,03	0,03	37,57	0,04	2,54	
Стопанско обслужване	96,67	0,09	80,73	0,08		15,94
Земеделски територии, в т.ч.:						
обработваеми земи-ниви	15644,34	15,04	15280,69	14,69		363,65
обработваеми земи-трайни насаждения	3857,72	3,71	3795,86	3,65		61,86
необработваеми земи	27823,01	26,74	27521,18	26,45		301,83
Гори	51312,71	49,32	51312,71	49,32		
Водни площи	922,98	0,89	922,98	0,89		
Транспорт и комуникации	626,56	0,60	660,56	0,63	34,00	
Техническа инфраструктура	102,67	0,10	102,67	0,10		
Защитени и нарушени територии						
За възстановяване и рекултивация	88,91	0,09	88,91	0,09		
За опазване на културното наследство	2,19	0,00	2,19	0,00		
За природозащита - защитени територии и защитени зони	8,96	0,01	8,96	0,01		
Терени със специално предназначение	336,77	0,32	336,77	0,32		
Обща площ:	104040,99	100,00	104040,99	100,00		

Таблица 2. Синтезен баланс на територията на община Карлово. Източник: ОУПО

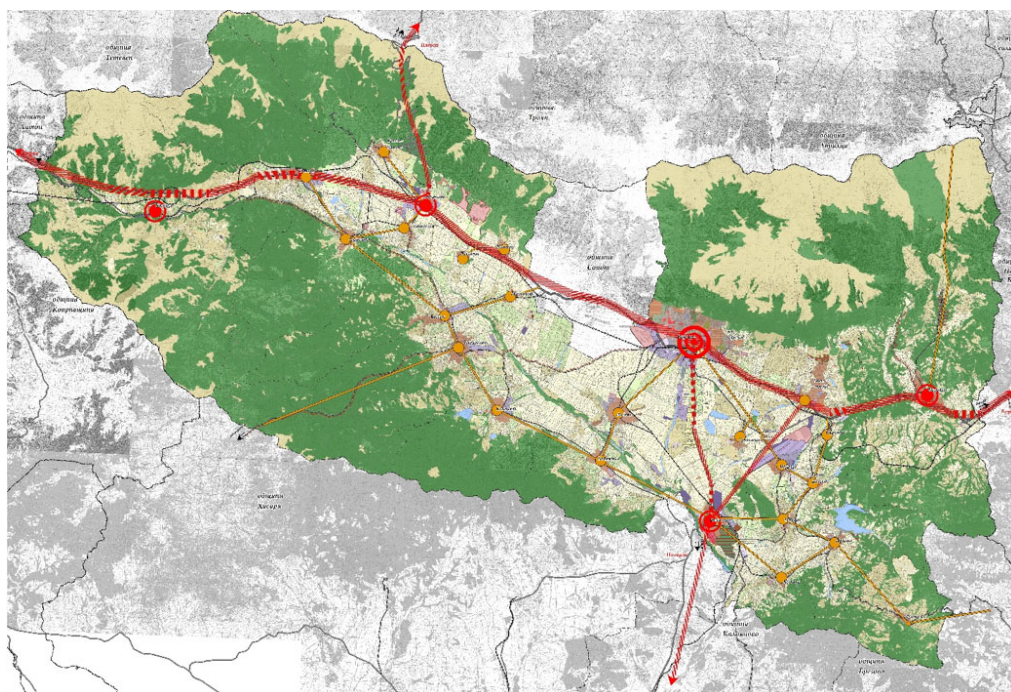
Според Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г. (актуализация 2019 г.), урбанизационната структура на община Карлово е част от полицентричната мрежа от йерархизирани урбанистични центрове в България.

Общината Карлово е разделена на няколко урбанистични центъра в съответствие с класификацията на пет йерархични нива на урбанистичните центрове. Карлово е определен

като град от трето ниво, което го позиционира като един от 28-те средни градове с регионално значение за територията на областите.

Според концепцията, в Южна България, град Пловдив ще доминира като основен полюс на растеж и развитие, съпътстван от град Стара Загора. В тази урбанизационна структура, градовете от трето ниво, включително Карлово, ще изпълняват организираща и стабилизираща роля за територията. Същевременно балансиращата роля на градовете от 3-то йерархично ниво като Карлово ще могат да балансират големите градове и да намалят ефекта от моноцентрично развитие в областите и регионите на страната, като съдействат за изграждането на система на „умерен полицентризъм“.

Това означава, че община Карлово играе важна роля като регионален център в рамките на своя регион. Тя осигурява основни услуги, икономически и административни функции, които поддържат устойчиво развитие и жизнеспособност на селищата и населението в околността.

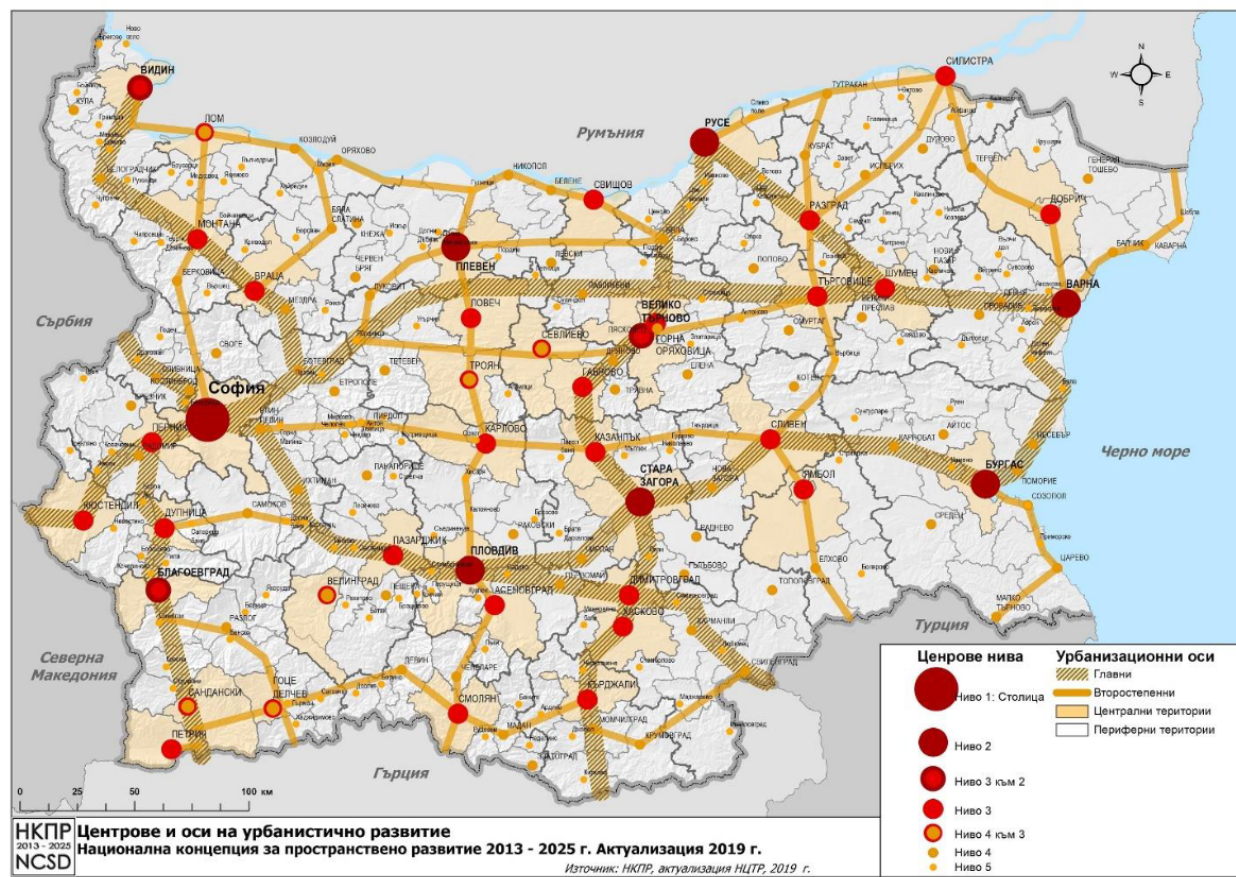


Фигура 3. Урбанистични оси на развитие. Източник: ОУПО Карлово

По отношение на осите на урбанистично развитие Карлово е част от второстепенните оси, които имат значение предимно за структурирането на територията на районите от ниво 2. Като такива те са разположени по транспортните коридори с регионално значение. Най-близкият център от ниво 2, с който Карлово има директна връзка е град Пловдив.

Второстепенните оси на развитие, част от които е Карлово са: „Карлово – Пловдив – Смолян – Рудозем“ и „Карлово – Казанлък – Твърдица – Сливен“. По същността си второстепенните оси завършват пространствения модел на развитие и от същите се очаква да активизират агломерационните процеси и урбанистичното развитие. Тяхната значимост на регионално ниво, съгл. НКПР 2013-2025 г. се очаква да активизира агломерационните процеси и

урбанистичното развитие. В допълнение наличието на добра комуникационно-транспортна свързаност ще стимулира обитаването в малки населени места и ще привлече бизнес, развиващ алтернативни работни места в селските райони.



Фигура 4. Центрове и оси на урбанистично развитие. Източник: Национална концепция за пространствено развитие 2013 – 2025 г. (актуализация 2019 г.)

Община Карлово е част от Второстепенна Подбалканска ос „София-Карлово-Бургас“ (Централна хоризонтала), представляваща транспортно направление в централната част на страната, с добре изградена инфраструктура по най-късото разстояние между София и Бургас. Това направление постепенно губи своите функции след изграждането на АМ „Тракия“. Въпреки че не е част от ТЕН-Т, направлението има своето национално и регионално значение като преразпределящо трафика между главните оси и интегриращо подбалканските градове, които имат добър потенциал за укрепване на мрежата от населени места.

За постигането на стратегическите цели на ОУПО, са открити следните задачи, свързани с урбанизацията на Община Карлово:

- Свеждане до минимум отнемането на ценни земеделски земи за нуждите на урбанизацията и друго строително усвояване.

- Предвид несъвместимостта на оценките за потребността от урбанизация, произтичаща от естествените демографски процеси, и реалното инвестиционно търсене на терени за обитаване и за стопански дейности, да се разработи и приложи адекватен подход при планиране на земеползването, респективно оразмеряване на системите, като се съблюдават изискванията за устойчивост на системите.

8. Икономика

Община Карлово е важен промишлен, търговски, транспортен и туристически център за Южен централен район. Някои от индустриите в региона са уникални и определящи за икономиката на страната. В Карлово са регистрирани над 1 750 фирми. Компаниите в частния сектор са съсредоточени предимно в промишлеността, строителството, транспорта и търговията. Селското стопанство също е добре застъпено най-вече в сектор растениевъдство.

Икономически показатели	Община Карлово		
Период	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Брой предприятия	1 734	1 781	1 769
Добавена стойност по факторни разходи (млн.лв)	147.20	144.00	141.60
Произведена продукция (млн.лв.)	362.491	346.614	385.464
Разходи за придобиване на ДМА (млн.лв)	34.70	41.30	45.20

Таблица 3. Икономически показатели на Община Карлово по основни икономически показатели. Източник: НСИ

Икономически показатели	Област Пловдив			За страната		
Период	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Брой предприятия	40 054	39 576	39 795	419 681	411 564	412 878
Добавена стойност по факторни разходи (млн.лв)	5 957.53	6 344.25	6 613.50	70 780.83	72 472.59	75 018.12
Произведена продукция (млн.лв.)	18 663.19	18 117.70	21 463.41	194 336.57	188 218.63	214 877.23

Разходи за придобиване на ДМА (млн.лв)	2 068.68	1 706.26	2 245.57	21 873.68	23 157.13	23 035.61
--	----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------

Таблица 4. Икономически показатели за страната и Област Пловдив по основни икономически показатели за периода 2019-2020-2021г. Източник: НСИ



Графика 1. Сравнителна графика на основните икономически показатели за страната и Област Пловдив за периода 2019-2020-2021г. Източник: НСИ

Изводи:

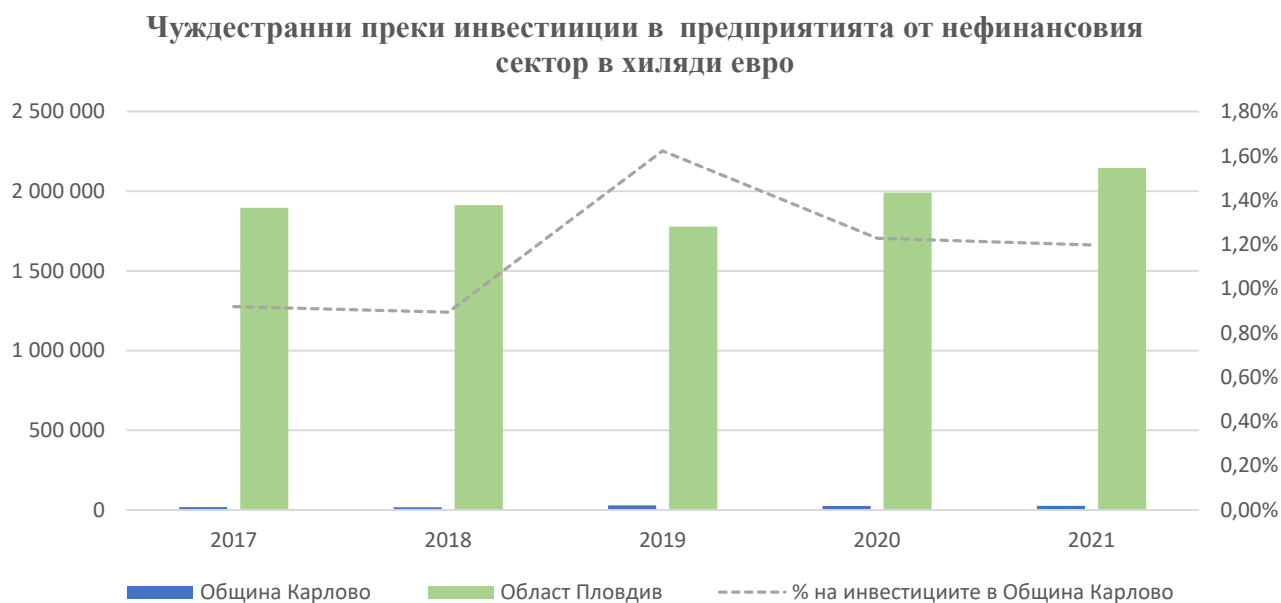
- Има колебания в броя на предприятията и произведената продукция с тенденция за възстановяване от кризата в следствие на COVID-19. Увеличението на произведената продукция през 2021, спрямо 2019 г., свидетелства за възстановяване на местните предприятия и отслабване на ефекта от кризата. Наблюдавания спад през 2020 г. е в синхрон с цялостното представяне на икономиката на страната през конкретната календарна година.
- Наблюдава се слабо намаляване на броя на предприятията на територията на Община Карлово, което е обратна тенденция на ръста на общия брой предприятия в страната.
- Следва да се отбележи, че за разлика от областта и страната, в община Карлово броят на предприятията е по-голям от нивата през 2019 г. и макар и само с ръст от 2% тенденцията е положителна.
- Прави впечатление, че за периода 2019 -2021 г. има над 30% увеличение на разходите за придобиване на ДМА, което показва дългосрочната им стратегия за развитие и е предпоставка за увеличаване на ефективността им. Това от своя страна в дългосрочен план се очаква да повлияе върху добавената стойност на предлаганите услуги или продукти.
- Липсата на колебания в разходите за ДМА и тенденцията за увеличаването им е положителна предпоставка за развитието на устойчиви предприятия в общината.
- Намаляването на добавената стойност по факторни разходи за разглеждания период, от друга страна е тревожен фактор за икономическата активност и предизвикателствата

пред бизнеса от региона. Още повече, че на макро ниво, добавената стойност по факторни разходи е в продължителен възход.

Чуждестранни инвестиции в Община Карлово

Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор в хиляди евро					
Период	2017	2018	2019	2020	2021
Община Карлово	17 412	17 076	28 845	24 436	25 677
Област Пловдив	1 895 015	1 911 939	1 778 214	1 990 552	2 145 607
% на инвестициите в Община Карлово	0.92%	0.89%	1.62%	1.23%	1.20%

Таблица 5. Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор за Община Карлово и Област Пловдив за периода 2019-2020-2021г. Източник: НСИ



Графика 2. Чуждестранни преки инвестиции в предприятията от нефинансовия сектор за Община Карлово и Област Пловдив за периода 2019-2020-2021г. Източник: НСИ

Изводи:

- Положителна е тенденцията за увеличаване на преките чуждестранни инвестиции в Община Карлово.
- Същевременно за периода 2018-2021 г. период ръста на чуждестранни инвестиции в областта е 12%.

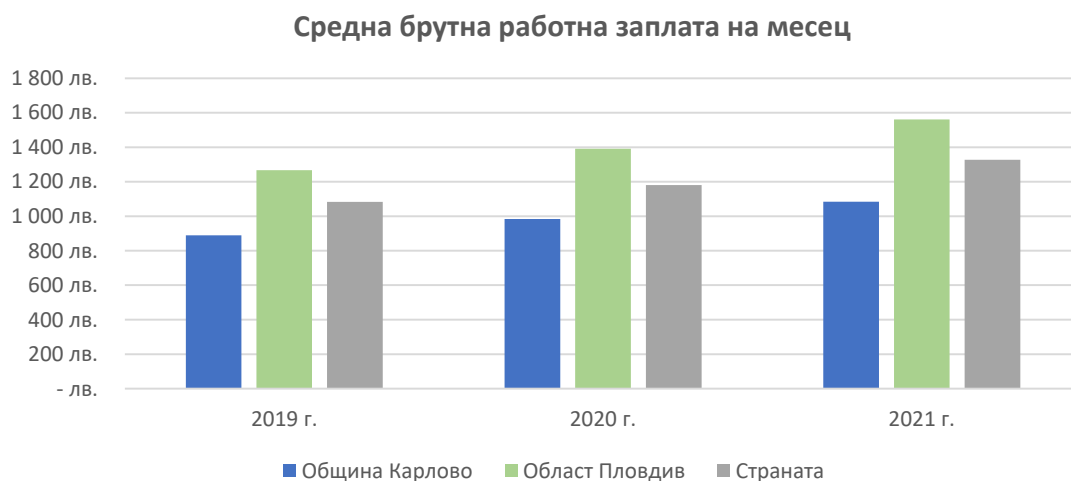
- Независимо, че процентът на чуждестранни преки инвестиции генериран от Община Карлово в общия баланс на чуждестранните инвестиции на територията на Област Пловдив е нисък, то не може да не се отбележи тенденцията, че при него се наблюдава ръст от около 30% през последните три години, което създава положителна тенденция за увеличаващата се роля на Общината на територията на Област Пловдив.

Средна брутна работна заплата на месец			
Период	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Община Карлово	889 лв.	984 лв.	1 084 лв.

Таблица 6. Средна брутна работна заплата в Община Карлово, източник: НСИ

Средна брутна работна заплата на месец			
Период	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Област Пловдив	1 267 лв.	1 391 лв.	1 561 лв.
Страната	1 083 лв.	1 181 лв.	1 328 лв.

Таблица 7. Средна брутна работна заплата в страната и област Пловдив, източник: НСИ



Графика 3. Средна брутна работна заплата на месец за страната, Община Карлово и Област Пловдив за периода 2019-2020-2021г. (източник НСИ)

Изводи:

- Средната брутна работна заплата в Община Карлово следва постоянна тенденция към нарастване, но през годините на изследвания период е трайно по-ниска от средната работна заплата за областта и страната.
- В процентно отношение нарастването на брутната работна заплата, за периода 2019 г.-2022 г., в община Карлово е 22%. Положителен е факта, че няма изоставяне по отношение на този показател спрямо областта и страната, които също са в този диапазон, като не се наблюдава увеличаване на разликата между средните нива на брутна работна заплата в Община Карлово и областта и страната.

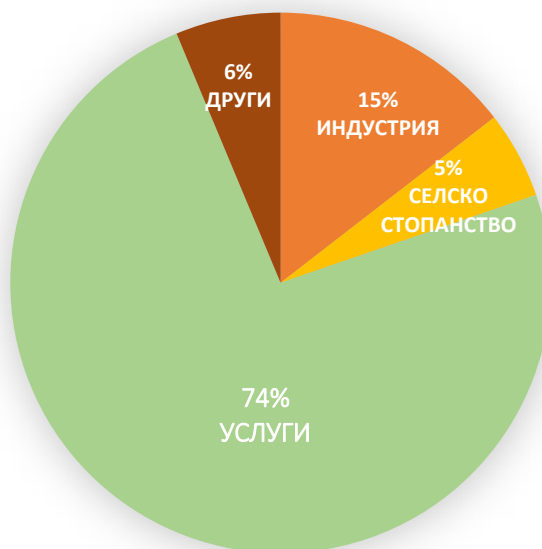
Секторна структура на икономиката на Община Карлово

Брой на нефинансовите предприятия по икономически дейности за община Карлово за 2021 г.	
Икономически дейности по КИД-2008	Брой предприятия
Общо (всички икономически дейности, с изключение на сектори К, О, Т и U)	1764
СЕЛСКО, ГОРСКО И РИБНО СТОПАНСТВО	92
ДОБИВНА ПРОМИШЛЕННОСТ	-
ПРЕРАБОТВАЩА ПРОМИШЛЕННОСТ	176
ПРОИЗВОДСТВО И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА И ТОПЛИННА ЕНЕРГИЯ И НА ГАЗООБРАЗНИ ГОРИВА	18
ДОСТАВЯНЕ НА ВОДИ; КАНАЛИЗАЦИОННИ УСЛУГИ, УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ	6
СТРОИТЕЛСТВО	56
ТЪРГОВИЯ; РЕМОНТ НА АВТОМОБИЛИ И МОТОЦИКЛЕТИ	825
ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ	53
ХОТЕЛИЕРСТВО И РЕСТОРАНТЪОРСТВО	135
СЪЗДАВАНЕ И РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯ И ТВОРЧЕСКИ ПРОДУКТИ; ДАЛЕКОСЪОБЩЕНИЯ	21
ОПЕРАЦИИ С НЕДВИЖИМИ ИМОТИ	61
ПРОФЕСИОНАЛНИ ДЕЙНОСТИ И НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ	93

АДМИНИСТРАТИВНИ И СПОМАГАТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ	21
ОБРАЗОВАНИЕ	17
ХУМАННО ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ И СОЦИАЛНА РАБОТА	73
КУЛТУРА, СПОРТ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ	6
ДРУГИ ДЕЙНОСТИ	111

Таблица 8. Секторна структура на икономиката на община Карлово (по икономически дейности) - 2021 г. Източник: НСИ

Секторна структура на икономиката



Графика 4. Секторна структура на икономиката на община Карлово - 2021 г.
Източник: НСИ

Изводи:

- Най-големият процент от икономиката на Община Карлово идва от сектор Услуги, впечатление правят големия брой предприятия в сектор G Търговия; ремонт на автомобили и мотоциклети (НКИД:2008), както и съществен брой предприятия в сектор I Хотелиерство и ресторантьорство(НКИД:2008)
- Сравнително малък е броят в сектор „Селско, Горско и рибно стопанство“, предвид високия обем на приходи от този сектор в данните за нефинансовите предприятия в Общината, което показва тенденция към окрупняване на земеделските площи от по-големи земеделски стопани.

Селско стопанство

Развитието на селското стопанство е свързано с размера и качеството на наличните поземлени ресурси. Към момента в община Карлово има около 30360 ха земеделска земя за обработване.

По данни от Общинска служба „Земеделие“ - Карлово обработваемата земеделска земя за стопанската 2022-2023 г. е 25585 ха, така обработваемите земи в Община Карлово (2022/2023 г.) са близо 85% и респ. необработваемите земи съставляват малко повече от 15% от общия фонд.

В Община Карлово се наблюдава положителна тенденция за нарастване на значимостта на селското стопанство както в смисъл на произведена продукция, така и по отношение на заетостта.

Районът разполага с отлични природно-климатични условия за развитие на селското стопанство и има дългогодишни традиции в този сектор. Уникалните агро-климатични условия, подходящи за отглеждане на етерично-маслодайни култури, позволяват успешното отглеждане на рози, които са известни и търсени не само в страната, но и зад граница. Екологично чистата околна среда също допринася за възможността за отглеждане на биоземеделска продукция.

Растениевъдството преобладава в общината в сравнение с животновъдството, като заема значителна част от селскостопанската дейност.

В общината освен етерично-маслодайни се отглеждат зърнени, технически и фуражни култури, както и зеленчуци, включително оранжерийни. Отглеждат се също и лозя, които служат за база за развитие на винопроизводството.

Индустрия

Индустрията в общината е представена от машиностроене, хранително-вкусова и лека промишленост, като фирмите попадат в определението за микро, малки и средни предприятия, съгл. ЗМСП.

В Общината има и структуроопределящи предприятия в т.ч.:

ВМЗ (машиностроене) с производствени бази в село Иганово, Община Карлово.

Едно от водещите леярски предприятия в страната е „БАМЕКС“ АД, разположено в гр. Карлово. Предприятието произвежда детайли за металургичната, рудодобивната, химическата, кариеро и пътно-строителната индустрии.

Вагоноремонтният завод в Карлово създаден през 1964 г., все още има важно значение както за Общината, така и за страната като цяло.

Леката промишленост е представена основно от парфюмерийната и текстилната индустрия.

Търговската компания "Българска роза" АД е основен производител на козметични продукти, не само в общината, но и в страната.

Текстилната индустрия има силни традиции в района, но към момента е по-слабо застъпена.

Хранително-вкусовата промишленост е добре развита, най-вече на база на местното селско стопанство. В общината е добре развито месопреработването, представено от месопреработвателното предприятие "Месокомбинат Карлово" АД.

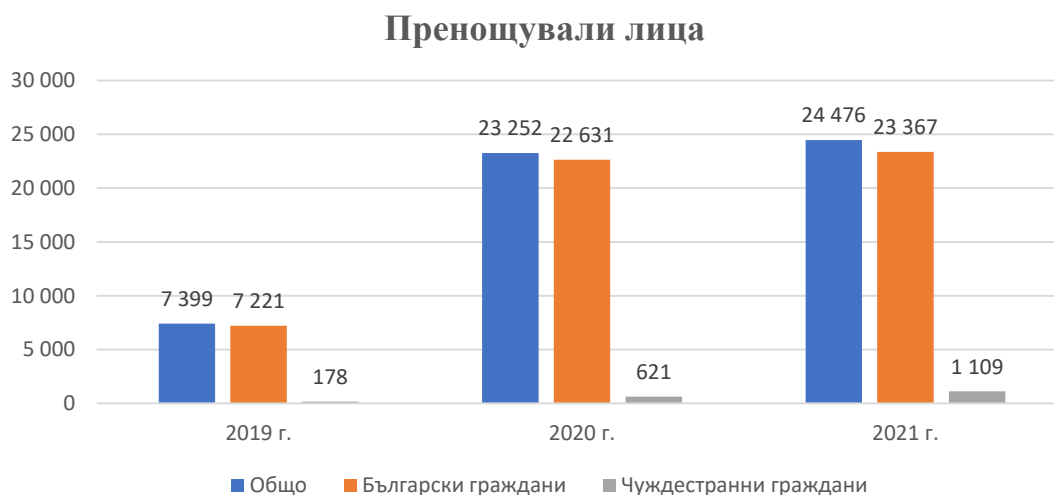
В общината функционират и млекопреработвателни предприятия, едно от които е фирма „Полидей“, позиционирано в с. Домлян.

На територията на община Карлово е развито винопроизводството с водещо предприятие Шато Копса.

ХВП е представена още от консервната промишленост. Водещо предприятие в отрасъла е консервният завод на фирма "ПЛОДЕКС" ООД, гр. Карлово.

Услуги

Сектор Услуги в общината е сравнително добре развит от гледна точка транспорт, търговия и туризъм. Природните дадености на общината и нейното богато културно-историческо минало създават условия и перспективи пред сектора туризъм, има създадена сравнително добра материална база за организирана туристическа дейност. Съществува и действащ информационен туристически център, разположен в подножието на Стара Планина. Според Стратегията за интегриран и устойчив туризъм на Област Пловдив 2019-2027 и направения SWOT анализ на Община Карлово ако бъде целенасочено развиван, както с инфраструктурни инвестиции, така и с меки мерки може да заеме значително място в икономиката на Общината, за което свидетелстват и данните за тенденционното увеличаване на туристите в региона.



Графика 5. Брой нощувки в Община Карлово, Източник: Община Карлово

Изводи:

- Нощувките на територията на Община Карлово следват изключително положителна тенденция към нарастване, която тенденция не се е повлияла и през 2020 г., когато в следствие на кризата с COVID-19, мобилността в целия свят и в страната беше силно ограничена.
- Наблюдава се положителна тенденция към нарастване на нощувките и на чуждестранните граждани, което е добра перспектива за туризма на общината в бъдеще.

Към момента места за настаняване в Община Карлово има в 13 от населените места в Общината.

НАСЕЛЕНО МЯСТО	БР. ЛЕГЛА
гр. Баня	714
с. Васил Левски	13
гр. Калофер	863
с. Каравелово	93
гр. Карлово	606
с. Климент	10
гр. Клисурса	116
с. Карнаре	10
с. Пролом	8
с. Розино	22
с. Соколица	50
с. Столетово	32
с. Христо Даново	80
ОБЩО	2491

Таблица 9. Брой места за настаняване в Община Карлово, Източник Община Пловдив

Изводи:

- гр. Калофер, гр. Баня и гр. Карлово имат сравнително висок брой легла за настаняване, поради историческото, природно и рекреационното им значение. На този етап местата за настаняване в общината са достатъчни да обслужват резервациите от местни и чуждестранни туристи.
- Положителна е тенденцията за наличието на места за настаняване и в по-малките населени места в Общината.

Община Карлово е община с много добри перспективи за развитие, диверсифицирана икономика, която реализира своята продукция не само на местния пазар, но има и много добри експортни позиции.

9. Социално развитие

Демографски показатели

Основните демографски параметри, които имат отношение са население, структура, прираст, икономическа активност, заетост и безработица.

Демографска характеристика на населението

Развитието и потенциалът на всяка една урбанизирана територия е в пряка зависимост от демографските фактори и икономическите условия.

След последното преброяване през 2021 г. населението на Община Карлово възлиза 48 991 жители.

Към 2022 г. населението на Община Карлово възлиза на 45 897 жители, от които, живущи в гр. Карлово 19373 души и в по-малките населени места на общината 26 524 души.

Брой на населението в община Карлово					
Период	2018	2019	2020	2021	2022
Община Карлово	48 277	47 561	47 103	46 437	45 897
гр. Карлово	21 172	20 809	20 550	20 251	19 373

Таблица 10. Динамика на населението в Община Карлово и гр. Карлово за периода 2018 – 2022 г. (източник НСИ)

Изводи:

- Демографското развитие е пряко свързано с икономическото развитие като човешкия капитал определя бъдещето на дадена административна единица.
- Запазва се силната тенденция на депопулация на Община Карлово, което следва общата тенденция за застаряване и намаляване на населението в страната.
- Населението в градовете (гр. Карлово, гр. Калофер, гр. Клисура и гр. Баня) е малко повече от 60%, като прави впечатление, че в сравнение с останалата част от страната (съгл. данни от НСИ към 07.09.2021 г. 73,3% живеят в градовете и 26.7% в селата), сравнително висок процент от населението на Община Карлово живее в селата.
- Риск от отпадане на села от Националния регистър на населените места, което води до запустяване на обширни обработваеми земи, както и риск от влошаване на комунално-битовата, транспортната, енергийната и комуникационната инфраструктура

в обезлюдените и обезлюдяващите се селища, както и от съпътстващия обезлюдяването разпад на селската селищна мрежа и загуба на ресурси.

- Намалението на населението, породено от отрицателния естествен прираст и високото по интензитет отрицателно миграционно салдо предизвикват сериозни изменения в структурите на населението. Това се отразява върху пазара на труда, здравеопазването, образователната система, социалните грижи и др. Тази структура е много важна за настоящи и особено бъдещи демографски тенденции, защото предопределя бъдещия възпроизводителен и трудов потенциал.

МЕХАНИЧНО ДВИЖЕНИЕ ПО МЕСТОЖИВЕЕНЕ В ОБЩИНА КАРЛОВО (брой)															
Период	2018			2019			2020			2021			2022		
Общо	Заселени	Изселени	Механичен прираст	Заселени	Изселени	Механичен прираст	Заселени	Изселени	Механичен прираст	Заселени	Изселени	Механичен прираст	Заселени	Изселени	Механичен прираст
в градовете	428	513	-85	337	616	-279	528	545	-17	535	575	-40	340	565	-225
в селата	305	373	-68	356	414	-58	436	306	130	417	379	38	428	285	143

Таблица 11. Механично движение по местоживеење Община Карлово, Източник НСИ

Изводи:

- Механичният прираст в градовете на Общината е трайно отрицателен през всички години на изследвания период като следва колеблива, но трайна тенденция за увеличаване броя на изселилите се лица, за сметка на заселените такива. Причината за намаляването на отрицателния механичен прираст, което се наблюдава през 2020 г. е в резултат от кризата COVID-19 и последвалото ограничаване на мобилността в цялата страна, както и тенденцията хората да предпочетат ново качество на живот извън големите градове.
- Отрицателният механичен прираст е много по-осезаем в селата, тъй като и изходната база е по-малобройно население.
- Механичният прираст е отрицателен през първите две години на изследвания период (2018, 2019) и за селата от Община Карлово, но той се обръща в положителен през 2020 г. и следва трайна тенденция броят на заселващите се да е по-висок от тези, които напускат селата. За разглеждания период от 5 години се наблюдава ръст от 40% на хората, които се заселват в селата.
- В комбинация с изводите от Таблица 10 за по-висок брой живущи в селата, спрямо средното за страната, както и данните за положителни тенденции в развитието на секторите селско стопанство и туризъм, очертава трайна тенденция за нуждата от децентрализирано развитие на общината.

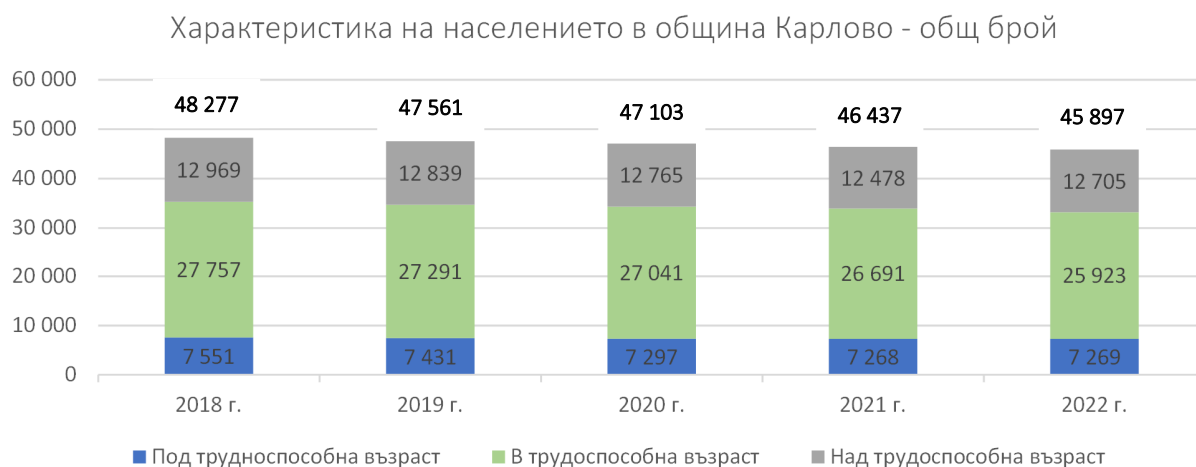
БРОЙ НА НАСЕЛЕНИЕТО ПОД, В И НАД ТРУДОСПОБНА ВЪЗРАСТ В ОБЩИНА КАРЛОВО

Период	2020 г.						2021 г.						2022 г.					
Възраст	Общо			В градовете			Общо			В градовете			Общо			В градовете		
	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени
Общо	47 103	22 600	24 503	27 203	12 815	14 388	46 437	22 296	24 141	26 732	12 612	14 120	45 897	21 992	23 905	25 743	12 093	
Под трудоспособна	7 297	3 729	3 568	3 805	1 909	1 896	7 268	3 703	3 565	3 750	1 882	1 868	7 269	3 719	3 550	3 560	1 806	
В трудоспособна	27 041	14 356	12 685	15 798	8 247	7 551	26 691	14 199	12 492	15 556	8 150	7 406	25 923	13 795	12 128	14 673	7 702	
Над трудоспособна	12 765	4 515	8 250	7 600	2 659	4 941	12 478	4 394	8 084	7 426	2 580	4 846	12 705	4 478	8 227	7 510	2 585	

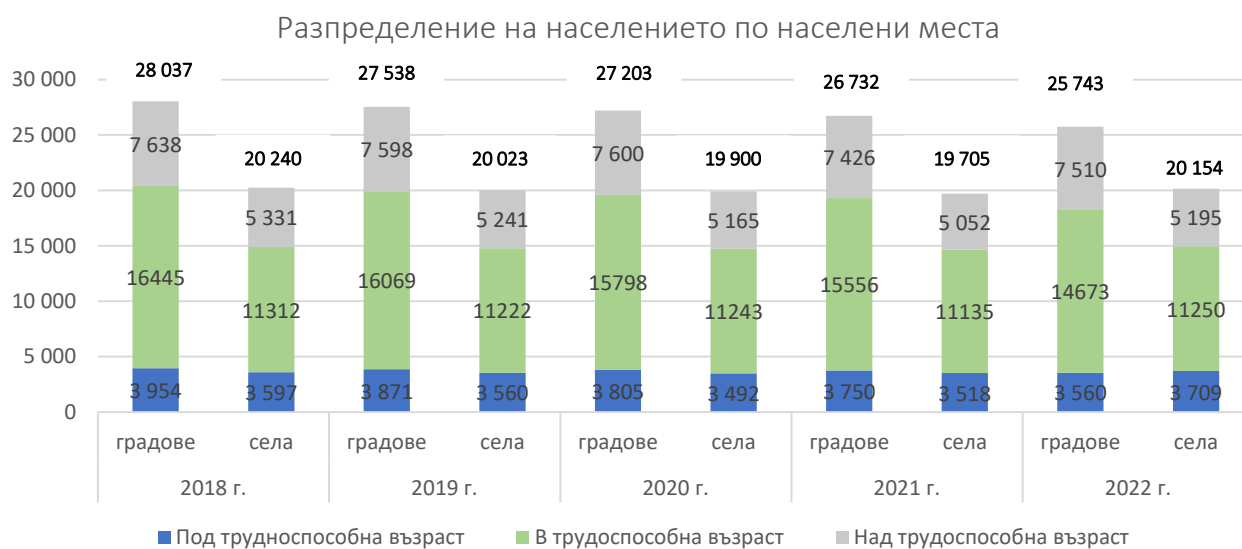
Период	2018 г.						2019 г.					
Възраст	Общо			В градовете			Общо			В градовете		
	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени
Общо	48 277	23 171	25 106	28 037	13 247	14 790	47 561	22 814	24 747	27 538	12 990	14 548
Под трудоспособна	7 551	3 841	3 710	3 954	1 968	1 986	7 431	3 771	3 660	3 871	1 922	1 949
В трудоспособна	27 757	14 781	12 976	16 445	8 613	7 832	27 291	14 519	12 772	16 069	8 412	7 657

Над трудоспособна	12 969	4 549	8 420	7 638	2 666	4 972	12 839	4 524	8 315	7 598	2 656	4 942
----------------------	-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-----------	-------	-------	-------	-------	-------

Таблица 12. Население под, в и над трудоспособна възраст в Община Карлово, Източник: НСИ



Графика 6. Характеристика на населението в община Карлово, Източник: НСИ



Графика 7. Разпределение на населението в община Карлово, Източник: НСИ

Изводи:

- Предвид факта, че населението на Общината намалява ежегодно, което се дължи най-вече на отрицателния естествен прираст и емиграционни процеси се наблюдава тенденция за запазване на процентното съотношение между трите категории от възрастовата структура на населението.

- Населението в трудоспособна възраст в градовете е намаляло за разглеждания период с 10.77%, в под трудоспособна 9.9%. За сметка на това в селата в под трудоспособна възраст се е увеличило с 3%.
- Негативните демографски процеси обуславят по-нататъшното влошаване на възрастовата структура на населението и всички произтичащи от това отрицателни последици, отнасящи се до невъзможността да се осигури необходимото възпроизводство на човешки капитал, което се вижда и от високото съотношение между под трудоспособна и трудоспособна възраст.
- За съжаление в периода 2018-2022 г. се наблюдава допълнителен спад в населението под трудоспособна възраст, който макар и незначителен има негативно влияние върху дългосрочната прогноза за възрастовата структура на населението в Община Карлово.
- Наблюдава се лек превес на жените спрямо мъжете единствено в категорията над трудоспособна възраст в категориите под трудоспособна възраст и в трудоспособна възраст се наблюдава обратната тенденция, мъжете имат превес спрямо жените.
- Прави впечатление, че за разглеждания период от 5 години, населението в селата се запазва в почти същите граници, както по отношение на общият брой така и във връзка с броя на трудоспособно население. Положителна е тенденцията, че населението под трудоспособна възраст се увеличава, макар и относително малко. В комбинация с данните за отрицателен естествен прираст, но положително механично движение в селата, показва ясна тенденция за увеличаване миграцията към селата в Община Карлово. Това още повече засилва значението на транспортната свързаност между селата и градовете.
- Демографските процеси в община Карлово и възрастовите съотношения ясно отразяват тенденцията през последните десетилетия не само на територията на Общината, но и в цялата страна. Независимо, че са налице известни колебания, те са незначителни като стойности и в общи линии се запазва прогнозата за намаляване и застаряване на населението, както на общинско, така и на областно и национално ниво.

Пазар на труда

Заетост

<i>(среден годишен брой)</i>				
период	2018	2019	2020	2021
Община Карлово	7 934	7 967	7 513	7 817

Таблица 13. Наети лица по трудово и служебно правоотношение в Община Карлово, Източник НСИ.

Изводи:

- Активното население в Община Карлово за последните 6 години с малки отклонения се запазва.
- Спадът на наетите по трудово и служебно правоотношение през 2020 г. към 2019 г. с 5.6% се компенсира от нарастването през 2021 г. към 2020 г. с 3.8%. Проблем обаче е че изходната 2018 е кризисна и още невъзстановен пазара на труда през 2019 г. минава към COVID 19 криза.
- Положителна е тенденцията за 2021, която показва, че заетостта в Общината нараства.

Период	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Наети лица по трудово и служебно правоотношение	7 934	7 967	7 513	7 817
Население в трудоспособна възраст	27 757	27 291	27 041	26 691
% на заетото население в трудоспособна възраст	28.58%	29.19%	27.78%	29.29%

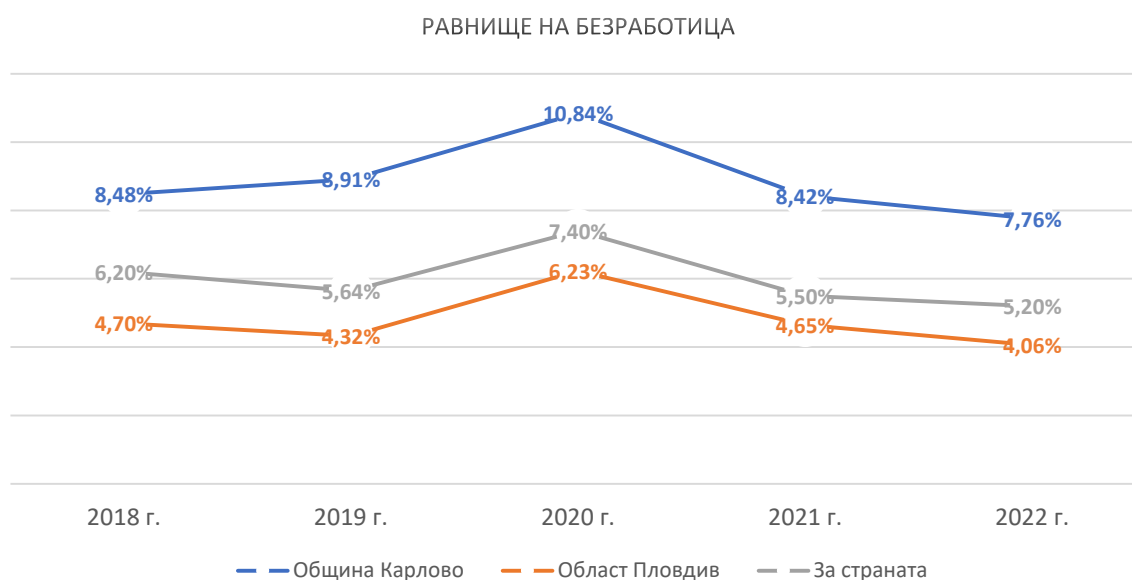
Таблица 14. Относителен дял на ангажираното население в трудоспособна възраст в Община Карлово, Източник НСИ.

- Нисък е процентът на заетото население в трудоспособна възраст, въпреки че се наблюдава минимално подобрение.
- Ниският процент на ангажирано население в трудоспособна възраст е предпоставка за опасни социални процеси в обществото и обезкуражени хора.

Безработица

Период	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Община Карлово	8.48%	8.91%	10.84%	8.42%	7.76%
Област Пловдив	4.70%	4.32%	6.23%	4.65%	4.06%
За страната	6.20%	5.64%	7.40%	5.50%	5.20%

Таблица 15. Сравнителна таблица за равнище на безработица в Община Карлово,
Източник: Агенция по заетостта



Графика 8. Сравнителна графика за равнището на безработица община Карлово, Източник: Агенция по заетостта

Изводи:

- Безработицата в община Карлово остава над средната за страната, както и над тази в област Пловдив.
- Прави впечатление, че безработицата в Община Карлово намалява от 2020 г. насам, като към 2022 г. вече е на равнище по-ниско от това преди кризата с COVID-19, но с недостатъчен темп и все още се задържа на нива близки до финансовата и икономическа криза от 2018 г.

- Пазарът на труда се възстановява бавно и с недостатъчни темпове, за да компенсира изоставането в област Пловдив, което е предпоставка и за миграционни процеси в трудоспособна възраст.

10. Екология

Зелената система в Община Карлово е добре развита, като водите, въздухът и почвите са сравнително незамърсени.

Екологичните проблеми са главно свързани с липсата или непълноценната работа на местните пречиствателни станции, отсъствието на градска пречиствателна станция за битови и фекални води, лошото състояние на пътната настилка, наличието на нерегламентирани депа за отпадъци, липсата на завод за преработка на битови отпадъци и недостатъчно развита канализационна мрежа във всички населени места в община Карлово.

В Общината има разработена Програма за управление на отпадъците на територията на Община Карлово за периода 2023-2029 г., която е начертала подпрограми с включени мерки за намаляване обема на образувани отпадъци, тяхното успешно рециклиране и повторно използване, както и за намаляване на риска от депонирани отпадъци.

В допълнение е разработена Дългосрочна общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива за Община Карлово с времеви период 2022-2031 г., в която са предвидени мерки за използване на ел. енергия от възобновяеми източници на общинско ниво, модернизация на съществуващата улична осветителна мрежа с енергоефективна такава, използване на отпадъци от селското и горското стопанство в региона за преработка в енергия, използване на наличните термални източници на територията на Общината за преобразуване в енергия, чрез използване на термопомени инсталации.

Въздух

Община Карлово не е включена в списъка на районите за оценка и управление на КАВ, изготвен по реда на Наредба No 7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух (ДВ бр. 45/1999год., в сила от 1.01.2000 г.). В резултат на което наблюдението на показателите фини прахови частици (ФПЧ10), серен диоксид (SO₂), азотни оксиди (NO_x) и въглероден монооксид (CO) се извършва веднъж на полугодие.

Според ПИРО Община Карлово замърсяването на въздуха в Община Карлово е резултат от:

1. интензивният поток от пътни транспортни средства, обусловен от главния шосеен път Е -78, преминаващ през територията на Общината с дължина 57 км;
2. частични замърсявания, емитирани от локални парови централи, работещи на високосернист мазут;
3. локалното битово отопление, основен замърсител на въздуха със серен диоксид, въглероден оксид, прах, сажди и др. през зимния сезон;
4. прякото въздействие на сметищата за ТБО, източници на:
 - вредни газове от запалени битови отпадъци;
 - разпространение от вятъра на полиетиленови и PVC отпадъци, неразпадащи се при нормални условия;
 - газове от гниене на органични битови и животински отпадъци и други.
5. сравнително рядкото миене на асфалтираните улици и големият процент на павирани улици е предпоставка за по-високо ниво на запрашеност и произтичащите от това здравни рискове.

За намаляване на замърсяването на въздуха, ПИРО предвижда следните мерки:

1. подменяне на твърди с течни или газообразни горива;
2. използване на горива с по-ниско пепелно и сярно съдържание;
3. закриване на морално остарели и физически износени енергийни мощности, чиято екологизация е практически невъзможна;
4. промени в структурата на енергийната ни база;
5. преминаване към използване на възстановими и нетрадиционни за страната ни ресурси за източници на енергия;
6. централно топлоснабдяване на жилищата, както и въвеждането на прахоулавящи съоръжения на енергийни и промишлени източници на прах.

Води

В Община Карлово е изградена и функционираща градска пречиствателна станция за отпадъчни води и канализационна мрежа, които са реализирани чрез ОПОС 2007-2013 година. Градската пречиствателна станция има капацитет от 35 400 еквивалента жители и осигурява биологично пречистване на отпадните води и обработка на утайките.

Според данните от контролираните места в Община Карлово, качеството на питейната вода е на задоволително ниво. Повърхностните води се класифицират като чисти до слабо замърсени. Изключение представлява река Стара след преминаването през градския колектор в Карлово, където водата има много ниска биологична индексация (БИ=1). При мониторинга на подземните води не се откриват никакви отклонения.

В населените места на общината, поради липсата на канализация и пречиствателни станции, се наблюдава замърсяване на повърхностните води. Допълнително, неконтролируемото замърсяване на повърхностните води възниква в резултат на стопанските дейности (например животновъдство) в селищата без наличие на канализационна мрежа.

Най-сериозното замърсяване на повърхностните и подземни води произтича от отпадъчните води, генерирани в нерегламентираните сметища в територията на Община Карлово. Естествените релефни характеристики и липсата на изолация на сметищата създават условия за проникване на отпадъчни води в подземните и повърхностните водни хоризонти. Тези отпадъчни води причиняват значително и дълготрайно замърсяване на околната среда.

Почви

Почвите се замърсяват основно от експлоатацията на нерегламентирани сметища.

Други източници на замърсяване са:

1. Транспорт – наблюдават се завишени нива на олово в сервитута на първокласен път Е781, които обаче не оказват влияние на земеделските земи;
2. Промисленост;
3. Селскостопански обработки (растителната защита – използване на пестициди и минерални торове);
4. Строителни дейности в самите населени места;
5. Локално замърсяване от нарастващия брой на газо- и бензиностанциите; Нерегламентирано изхвърляне на масла и петролни продукти от населението и от автосервизите.

Шум

Акустичната обстановка в района се оценява косвено – според броя и вида на преминалите транспортни средства. Натоварва се главно от интензивния автомобилен трафик по главен шосеен път: София – Карлово – Бургас, вътрешно селищния автомобилен и ЖП транспорт. Съществуват и единични точкови източници на шум (работилници, търговски обекти, увеселителни заведения), които оказват въздействие върху акустичната среда в определени части от денонощието.

Промислените предприятия в по-голямата си част са групирани в индустриални зони.

По-голямата част от засегнатото население живее в общинския център, който е най-гъсто населен.

Резултатите от проведените наблюдения в контролираните точки показват постоянно превишаване на нивата на шум спрямо установените допустими граници в зависимост от конкретната територия или зона. Изключение представляват по-малките населени места с ниска степен на индустриализация и относително ниска интензивност на транспорта.

Наблюдава се тенденция за увеличение на нивото на шум в населените места, което е свързано с нарастването на автомобилния транспорт. Най-големи отклонения от нормите се откриват на заетите транспортни магистрали, свързващи междуселищни направления и вътрешноселищни пътища с ниска пропускателна способност или в зависимост от типа на пътната настилка (например асфалт или тротоари).

Зелени площи

Общинската администрация на Карлово активно работи за разширяване и възстановяване на зелените зони в цялата община. В района на града се намира паркът "Беш Бунар", разположен в същоименната местност на градските покраини. Освен това, пространствената структура на Карлово включва и парк Апостолова гора, който предоставя важни екологични услуги на населението.

Също така, Община Карлово поддържа в добро състояние и паркът "Водопада", който се намира на 1 километър северно от Карлово, където е и Сучурумският водопад.

В близост до парка е изградена транспортна инфраструктура за дотъп- асфалтов път.

През 2014 г. е завършен паркът до болницата и паркът в междублоковото пространство на булевард "Освобождение".

През април 2015 година беше открит и паркът пред болницата "Доктор Киро Попов". И двата са финансирани по проект „Зелена и достъпна среда“.

В град Калофер се намират Централният парк и паркът "Ботевата градина", разположен в центъра на града. Също така, поддържат се и множество малки градинки.

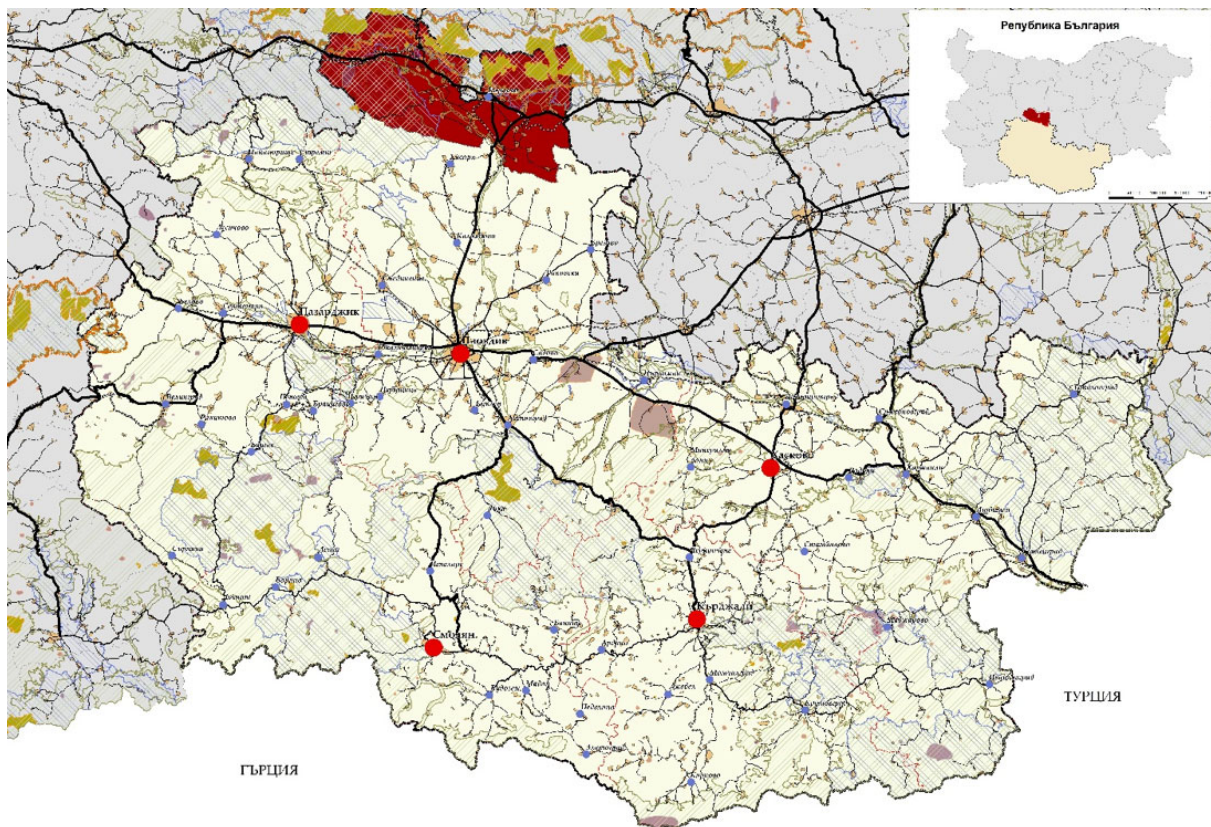
В град Баня има обширен парк, наблизко до който е разположена рехабилитационната болница.

В град Клисуре и селата в общината се поддържат зелени площи около централните части на населените места.

В общи линии, зелената система в общината е добре развита, но продължават усилията за подобряване на състоянието на зелените площи, парковете и градинките, за да станат привлекателни и предпочитани места както за местното население, така и за гостите на общината.

11. Транспортна инфраструктура и улична пътна мрежа

Стратегическото разположение на община Карлово в централната част на България я прави важен шосеен и железопътен възел. Град Карлово се намира на 141 км източно от София и на 56 км северно от Пловдив. Градът отстои на 205 километра от Бургас, на 78 километра от Велико Търново и на 110 километра от Сливен.



Фигура 5. Карлово в ЮЦР, Източник: ОУП Карлово

Републиканска пътна мрежа

През територията на гр. Карлово преминават следните републикански пътища:

- Първокласен път I-6 Е-871 – Граница Македония-Гърляно - Кюстендил -Радомир-Перник София - Долни Богров – Пирдоп – Розино – Карлово - Калофер- Казанлък- СливенЛозенец- Карнобат-Бургас; С дължина 56.86 км на територията на общината.
- II-64 „Карлово-Баня-Долна Махала-Труд- п.в. “ Труд ” – Пловдив“, с дължина 11.50 км на територията на общината
- II-35 - от Плевен, през Ловеч и Троян до с. Кърнаре, с дължина 22.30 км на територията на общината

Наличието на републиканска пътна мрежа, която преминава през територията на Община Карлово е предпоставка за ползване на превози, организирани от други общини.

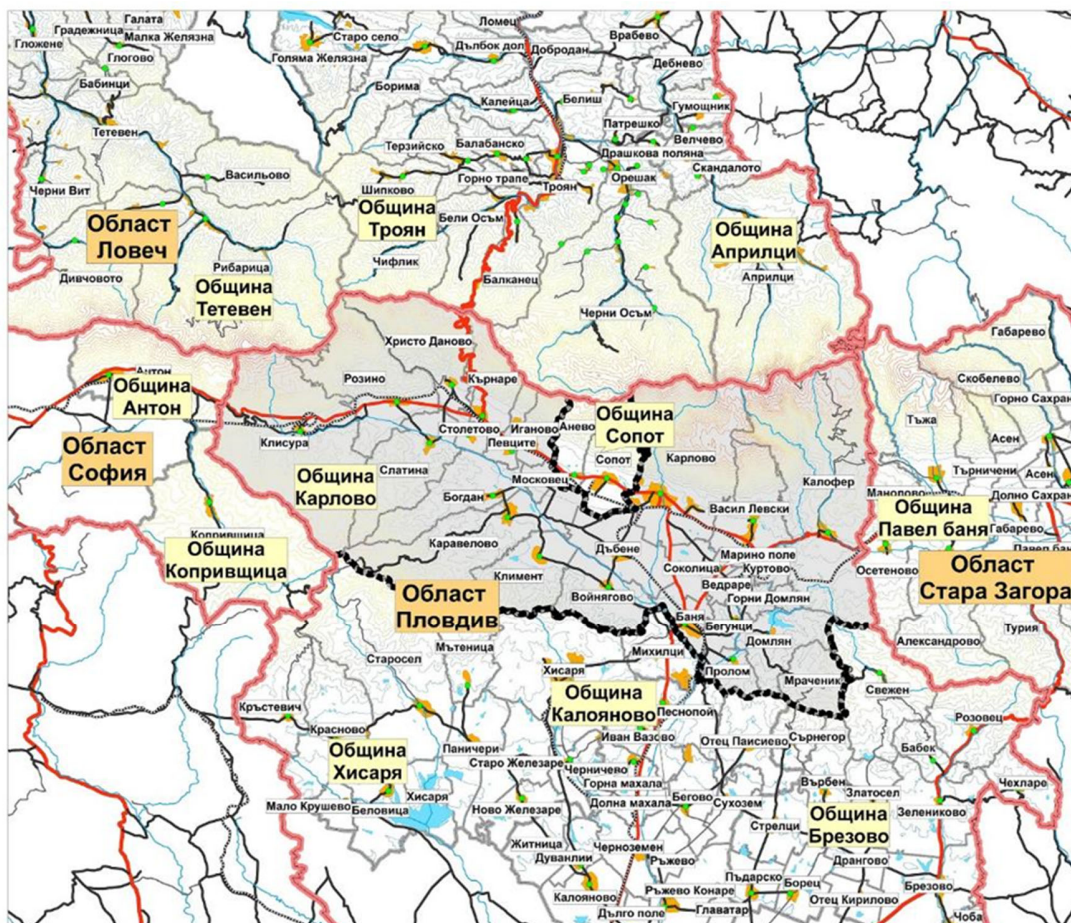
Според Генералния план за организация на движението (ГПОД) в гр. Карлово от геостратегическа гледна точка с най-голямо значение е географската близост на града с втория по големина град в страната – Пловдив. Връзката между двата града (републикански път II-64) се явява основната интеграционна ос на Пловдивска област и Южния централен район. Градът е и мястото, където се сформира стратегическата връзка между посочената по-горе ос и първокласния републикански път I-6 „София – Бургас“, който независимо от постепенното пренасочване на по-голямата част от трафика между София и Бургас по трасето на АМ „Тракия“, все още има съществено значение за транзитните товарни превози, особено през летните месеци. Транспортните връзки на север с общините от област Ловеч са значително затруднени тъй като трасето се движи през прохода Троян – Кърнаре, който е затворен почти през целия зимен сезон поради наличието на сериозна снежна покривка и прохода Шипка към Габровска област.

В допълнение както е посочено в проекта за Интегрирана териториална стратегия за развитие на Южен централен район (ИТСР-ЮЦР), отнасяща се за периода 2021-2027 г., съвременното развитие на района се определя от доминиращото положение на втория по големина град в страната Пловдив. Съгласно НКПР, Пловдив е град-център с национално значение от второ йерархично ниво - част от „носещия скелет“ на пространствения модел за развитие на националната територия. Предвижда се градовете от това ниво да балансират влиянието на столицата и да намаляват ефекта от моноцентрично развитие. Карлово се намира на второстепенна меридиална ос – „Никопол – Плевен – Ловеч – Троян – Карлово – Пловдив – Смолян – Рудозем“ (по направлението на РП II-64).

Община Карлово счита за съществено важно подобряването на транспортните връзки със следните общини:

1. Община Троян:
 - а. Осигуряване на целогодишна проходимост на прохода Беклемето;
 - б. Изграждане на тунел Троян – Кърнаре;
2. Община Брезово:
 - а. Пътят Куртово – Горни Домлян – Домлян – Мраченик – Свежен;
3. Община Хисаря:
 - а. Пътят Войнягово – Московец – Каравелово – Климент (от новия път с. Войнягово – до II64);
4. Община Сопот:
 - а. Изграждане на общо осветление на пътя Карлово – Сопот I-6 и велоалея;

- б. От I-6 до Московец (до отклонението на Шато Копса) – от I-6 през ЖП-прелеза до края на с. Московец.



Фигура 6. Карта на връзките на община Карлово със съседните общини. Източник МРРБ

В допълнение следва да се отбележи, че в ОУП изрично е посочено, че следва да подобри и връзката с община Копревщица.

Едно от основните й задължения е да подsigури транспортните връзки на населението с общинския и областен център – Пловдив, и съседните общини. В община Карлово това се осъществява посредством автобусен и железопътен транспорт с масови превозни средства и с лек автомобилен транспорт по уличната и пътна мрежа на общината.

В концепцията за пространствено развитие на общината се предлага изграждане на общински път IV клас, свързващ село Каравелово на юг през Средна гора по Татлъдере към община Копревщица и гр. Стрелча. Общински пътни връзки се предлагат още между гр. Карлово и село Каравелово /една част от пътя преминава през община Сопот/ и между гр.

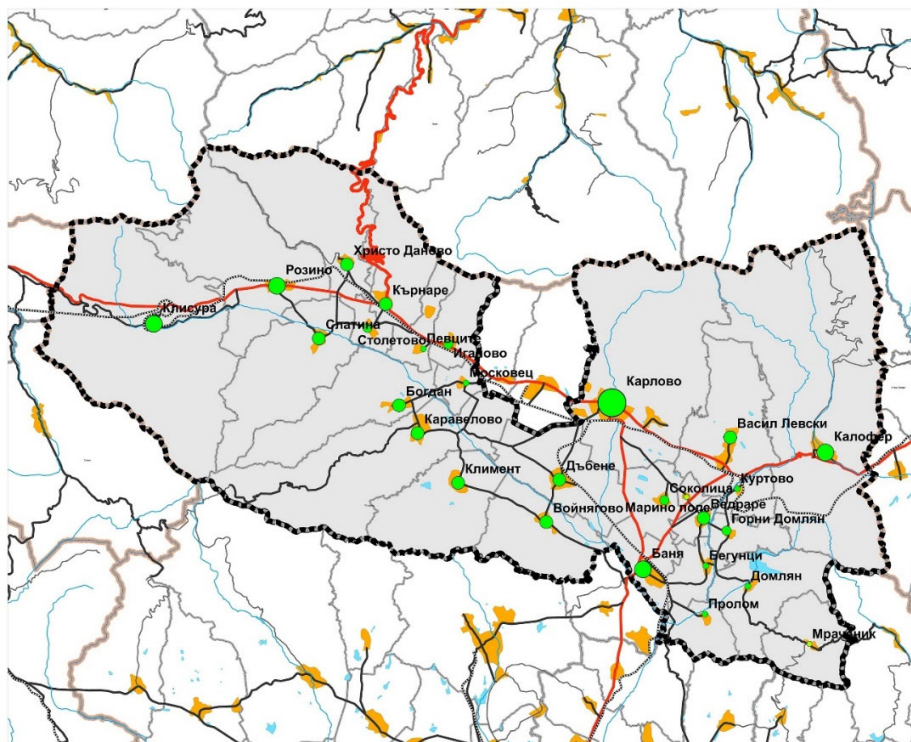
Клисуре, с. Слатина и с. Богдан, които осигуряват преки връзки между тях и алтернатива на първокласния републиканския път I-6 в територията на общината.

Общинска пътна мрежа.

Общински пътища на територията на община Карлово:

- PDV 2075 посока с. Дъбене;
- PDV 1072 посока кв. Сушица;

Шосейни пътища има до всички селища в общината. Средното отстояние на населените места до гр. Карлово е 15.3 км, което гарантира добра достъпност между по-малките населени места в общината и общинския център.



Фигура 7. Карта на връзките в Община Карлово, Източник: Дългосрочна общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива за Община Карлово 2022-2031 г

Клас на пътищата	Дължина (в км)
I клас	59,860
II клас	65,542
III клас	31,34
IV клас	141,74
Общо	298,482

Таблица 16. Клас на пътищата на територията на Община Карлово, Източник ПИРО 2021-2027г.

Дължината на общинската пътна междуселищна мрежа е около 298 км., а уличната пътна мрежа в населените места на общината общо е 639,6 км.

Уличната пътна мрежа в населените места на общината е както следва:

№	Населено място	Дължина /метри/	№	Населено място	Дължина /метри/
1.	гр. Карлово	162 000	15.	с. Богдан	14 600
2.	гр. Баня	43 000	16.	с. Войнягово	28 800
3.	гр. Калофер	27 600	17.	с. Пролом	9 400
4.	гр. Клисура	9 600	18.	с. Марино поле	5 800
5.	с. Каравелово	38 000	19.	с. Слатина	16 800
6.	с. Дъбене	45 500	20.	с. Соколица	9 000
7.	с. Певците	8 000	21.	с. Бегунци	16 600
8.	с. Домлян	10 000	22.	с. Иганово	11 100
9.	с. Кърнаре	24 200	23.	с. Столетово	13 700
10.	с. Климент	18 600	24.	с. Мрачник	10 700
11.	с. Московец	8 000	25.	с. Куртово	4 400
12.	с. Ведраре	11 200	26.	с. Г. Домлян	8 600
13.	с. Васил Левски	40 700	27.	с. Христо Даново	16 700
14.	с. Розино	27 000		ОБЩО:	639,600 м

Таблица 17. Улична пътна мрежа в населените места на Община Карлово, Източник: Община Карлово (Дългосрочна общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива за Община Карлово от 2022 г. до 2031 г.)

Според Генералния план за организация на движението на гр. Карлово 2022 г. състоянието на съществуващата транспортна инфраструктура в гр. Карлово се характеризира с много добро състояние на уличната мрежа. Улиците са с трайна настилка, изключение правят единствено подходите към вилните зони и нови урегулирани парцели в землището на града. Улиците от първостепенната улична мрежа са основната комуникационно-транспортна система на урбанизираните територии. Те свързват отделните устройствени зони помежду им, а така също и с републиканската и общинската пътна мрежа.

Главната улична мрежа на град Карлово се състои от една улица III клас – „Теофан Райнов“, и улици четвърти клас. Дължината на първостепенната улична мрежа е 12,21 км. Първостепенна главна улична мрежа IV клас включва следните улици: ул. „Генерал Карцов“, ул. „Дъбенско шосе“, ул. „Генерал Заимов“, ул. „Александър Стамболийски“ и ул. „Тодор Каблешков“.

Налична е и второстепенна улична мрежа V клас, която включва: ул. „Парчевич“, ул. „Иванка Пашкулова“, ул. „Юмрукчал“, ул. „Криволак“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Меден дол“, ул. „Полковник Бочев“, ул. „Бяла река“, ул. „Хан Крум“, ул. „Васил Левски“, ул.

„Васил Караиванов“, ул. „Петър Юруков“, както и ул. „Индустиална“. В квартал „Сушица“ събирателни улици V клас са: ул. „Стара планина“, ул. „Чавдарска“, ул. „Киро Киров“, ул. „Пантелеймон“, ул. „Дръндева“ и ул. „Карловска“. Всички останали улици в гр. Карлово и кв. Сушица са VI клас от второстепенната улична мрежа.

Изградени са три кръгови кръстовища, при всички входи/изходи на града в посоките Пловдив, Бургас и София. На територията на общината има един подлез в гр. Карлово и две светофарни кръстовища.

Велосипедни алеи

На територията на гр. Карлово към момента има регламентирани следните велосипедни алеи:

1. в нов парк до Стадиона;
2. по дължината на цялата улица „Водопад“.

Съгласно ОУП се предвижда нова велоалея Карлово – Сопот. В плана е предвидена нова велоалея по трасето на нов път между кв. Сушица и Карлово, велоалея по цялата дължина на бул. „Теофан Райнов“, по ул. „Ген. Карцов“ от кръгово кръстовище посока Бургас до ул. „Юмрукчал“ и на север покрай реката до парка в края на ул. „Водопад“, откъдето започва съществуващата велоалея.

Пешеходни пространства и пешеходни алеи

Пешеходни пространства в гр. Карлово са:

1. Централният площад „20 юли“ и подходът към него – ул. „Генерал Гурко“;
2. Площад „Васил Левски“, ул. „Водопад“ и ул. „Стремски полк“.

Пешеходни пътеки

На територията на Община Карлово има 35 пешеходни пътеки.

Зони за паркиране

Считано от 2016 г. насам в централната част на гр. Карлово функционира зона с платено паркиране съгласно ГПОД. В гр. Карлово има 8 броя регламентирани общински паркинги. Броят на паркоместата към момента са 1725 броя, от които: 952 бр. в съществуващи

паркинги, 512 бр. съществуващи по улици, 120бр. в паркинги в „Синя зона“ и 141бр. по улици в „Синя зона“, т.е паркирането е осигурено в достатъчна степен.

Пътна маркировка и пътни знаци

Има положена пътна маркировка навсякъде в населените и извън населените места, която се подновява ежегодно. Към момента нужда от подновяване на маркировката има на около 15 км общинска пътна мрежа.

На територията на Общината има приблизително 1500 пътни знака, като регулярно се подновяват спрямо изискванията на Наредба 18.

Парково и улично осветление

Външно изкуствено осветление (улично осветление) в Община Карлово като цяло е изградено във всички населени места на общината. Системите за външно изкуствено осветление в населените места на Общината се захранват от съществуващата електропреносна мрежа ниско напрежение.

Според Дългосрочната общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива на община Карлово за периода 2022-2031 г. системите за външно изкуствено осветление в общината при настоящото си състояние не осигуряват изискваните санитарно-хигиенни норми за осветеност. Изградените осветителни системи са стари, поддръжката им е сложна, което е основна причина да не отговарят напълно на изискванията на действащите към момента стандарти. На територията на община Карлово са налични множество осветители на 5-10 години, голям брой неработещи осветители, както и неравномерно инсталиране на осветителни тела. Броят на инсталираните осветителни тела на територията на общината е 10 094.

Стартирала е частична реконструкция на системата на изкуствено улично осветление, като на места са монтирани и LED осветители с мощност 70W. В пешеходните зони и паркови пространства има поставени сфери с ЕСЛ осветители с мощност 25W и фенери с ЕСЛ с мощност 25 W и 2x18W. Всички осветители са монтирани към съществуващи стоманобетонни и стоманотръбни стълбове, през един, като на места в селата се наблюдава и монтаж през 3 стълба.

Проектът „Енергоефективна модернизация на съществуваща система за външно изкуствено осветление, чрез подмяна на осветителни тела и внедряване системи за автоматично управление на територията на Община Карлово за Карлово, Баня, Калофер, Клисурса и с. Розино-Първи етап“ показва обобщени данни за използвана ел. енергия в петте

населени места на Общината за периода 2019-2021 година, както и разхода за потребената енергия за улично осветление.

Населено място	2019 г.		2020 г.		2021 г.		Инсталирана мощност
	kWh	лв. с ДДС	kWh	лв. с ДДС	kWh	лв. с ДДС	kW
Карлово	532 412	104 612,57	572 628	118 904,20	456 300	99 603,19	112,18
Калофер	144 651	28 422,19	143 757	29 850,64	137 758	30 070,43	22,70
Клисура	77 246	15 177,91	75 527	15 682,92	65 575	14 314,00	15,18
Баня	118 571	23 297,78	116 334	24 156,35	101 663	22 191,45	23,95
с.Розино	65 212	12 813,38	68 605	14 245,59	62 641	13 673,56	16,35
ОБЩО	938 092	184 323,82	976 851	202 839,69	823 937	179 852,62	190,36

Таблица 18. Потребена ел.енергия в kWh за 5 населени места в Община Карлово. Източник: Община Карлово

Разходи за поддръжка на УО на годишна база за същия тригодишен период е както следва:

Период	2019 г	2020 г.	2021г.
	лв./год	лв./год	лв./год
Разходи за поддръжка на системата за УО	88 729,28	20 545,75	47 027,36
Разходи за потребена ел.енергия от УО	184323,82	202839,69	179852,62
Общо разходи за УО	273 053,10	223 385,44	226 879,98

Таблица 19. Разходи за поддръжка на улично осветление в гр. Карлово, гр. Калофер, гр. Клисура, гр. Баня и с. Розино, Община Карлово, Източник Община Карлово

Към момента се налага спиране на УО за 4 часа през нощта, което влияе негативно върху удобството на гражданите и посетителите на Общината.

Ето защо в Дългосрочната програма за енергийна ефективност на Община Карлово за периода 2022 – 2031 г. е предвидена цялостна модернизация на УО, чрез цялостна подмяна на неефективните лампи и оптимизиране управлението на включване и изключване на улично осветление, т.е. да се въведе т.нар. „умно управление“ на системата за УО.

Тази модернизация ще доведе до поетапно намаляване разходите за поддръжка и ще се постигне свеждане до нулеви стойности отделяните въглеродни емисии и тя е заложена за

постепенно изпълнение в Краткосрочната и Дългосрочната програма за енергийна ефективност на Община Карлово за периода от 2022 - 2031 г.

12. Настоящо състояние на мобилността

Автобусен транспорт

Автобусният транспорт се осъществява по транспортна схема, която е разработена от Община Карлово. В ПИРО 2021-2027 г. е заложена приоритетна задача за разработването на нова общинска транспортна схема, включваща подобряване състоянието на пътната мрежа. Автобусният транспорт на територията на община Карлово е сравнително добре развит, като от 1999 г. насам е възложен на частни транспортни фирми, които извършват както специализиран, така и обществен превоз на пътници по договор с община Карлово.

Автобусните линии по общинска, областна и републиканска пътна мрежа са:

- I. По общинска транспортна мрежа – 10 бр. автобусни линии;
- II. По областна транспортна схема – 26 бр. автобусни линии;
- III. По републиканска транспортна схема – 1 бр. автобусна линия.

Разстояние от гр. Карлово до съответните населени места в общината		
населено място	транспортно разстояние	време за пътуване
гр. Калофер	25 км.	37 мин.
гр. Клисурса	38 км.	54 мин.
гр. Пловдив	61 км.	78 мин.
гр. Сопот	9 км.	26 мин.
с. Анево	13 км.	29 мин.
с. Климент	24 км.	43 мин.
с. Свежен	38 км.	69 мин.
с. Слатина	31 км.	48 мин.

Таблица 20. Транспортно разстояние от гр. Карлово до различни населени места.
Източник: Община Карлово

Маршрутно разписание

През юни, 2018г. от Областен управител на област Пловдив е утвърдено маршрутно разписание на автобусна линия Карлово – Сопот с обща дължина на маршрута 8,5км и 15 курса дневно.

До всички населени места на Общината има осигурен достъп до административния център гр. Карлово чрез автобусен превоз по 3 курса дневно. От гр. Карлово има осигурена връзка с областния център гр. Пловдив чрез 5 курса дневно.

В съответствие с направените разчети, по утвърденото маршрутно разписание на различните автобусни линии в община Карлово, изминатият годишен пробег, който се формира е в размер над 750 000 км. При среден разход на гориво от 28 л./100 км. годишно се изразходват над 200 000 л. дизелово гориво.

Маршрутна линия	Брой курсове на месец	Изминати км. на месец	Брой курсове на година	Изминати км. на година
Карлово - кв. Анево	870	11 310	10 440	135 720
Карлово - Климент	275	6 600	3 300	79 200
Карлово - Клисурса	192	8 868	2 304	106 416
Карлово - Пловдив	310	18 910	3 720	226 920
Карлово - с. Свежен	32	1 216	384	14 592
Карлово - с. Слатина	73	2 263	876	27 156
Карлово - Сопот	930	7 905	11 160	94 860
Карлово - Калофер	228	5 700	2 736	68 400
Общо:	2 910	62 772	34 920	753 264

Таблица 21. Калкулация на изминатият годишен пробег от автобусния превоз за обществени нужди на територията на Община Карлово. Източник: Община Карлово

Съгласно изследване на експлоатационните разходи на автобусния транспорт, направено от доц. д-р Димитър Иринчев и д-р инж. Георги Комитов, публикувано в Научни трудове на Русенския университет /2009, том.48, серия 4/ е установено, че дизеловите автобуси генерират между 1,18 и 1,24 кг. CO₂ за 100 км, а тези които работят на метан образуват още по-голямо количество вредни газове между 1,40 и 1,55 кг. CO₂ за 100 км. От посочената таблица и направеното изследване е видно, че общественият междуградски превоз на пътници в община Карлово годишно генерира около 10 тона емисии от CO₂ годишно.

В Регламент (ЕС) 2017/2400 за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на тежки превозни средства е посочено, че емисиите от камиони и автобуси, най-общият тип тежки превозни средства, представляват 25 % от емисиите на CO₂ от пътния транспорт. Тенденцията е те да се увеличат още повече.

На територията на община Карлово има общо 70 бр. автобусни спирки, от които 18 бр. се намират на територията на гр. Карлово. В зависимост от големината на населеното място, в останалите градове и села на общината има средно 2-4 автобусни спирки.

Общинският и ученическият автопарк към края на 2021 г. се състои от:

- 4 бр. ученически автобуси на дизелово гориво;
- 2 бр. леки автомобили на бензин;
- 10 бр. на дизелово гориво;
- 3 бр. лекотоварни автомобили на бензин;
- 8 бр. лекотоварни коли на дизелово гориво;
- 8 бр. товарни автомобили на дизелово гориво.

Към момента на територията на общината се използват сравнително нови дизелови автобуси, въведени в експлоатация през 2013, 2017 и 2019 г. В Дългосрочната общинска програма за използване на енергия от възобновяеми източници и биогорива за община Карлово от 2022 до 2031 г. е предвидено да бъде подменен 100% съществуващия към момента общински парк от превозни средства с нови леки хибридни и/или електрически превозни средства (автомобили, лекотоварни и товарни превозни средства) и електробуси.

През 2020 година е открита общинска автогара, която да обслужва линиите до населените места на територията на общината.

Към момента в градския обществен транспорт няма въведена автоматизирана система за управление и контрол на движението, вкл. локализиране на превозните средства. Липсва автоматизирана билетна система, както и система за видеонаблюдение и други видове интелигентни транспортни системи. Разписанията на автобусите, които обслужват градските линии, се показват на спирките и на самите автобуси, които извършват съответните маршрути.

Таксиметрови превози

На територията на общината има три действащи лицензирани фирми за таксиметров превоз. Броят на такситата е над 20. На този етап не се очертава нужда от допълнителни коли, тъй като съществуващите отговарят изцяло на търсенето от страна на жителите и туристите в общината.

Всички такси стоянки са разположени на територията на гр. Карлово – общо 4 бр., на места, където има съсредоточаване на пешеходци.

Лични МПС

Към момента регистрираните леки автомобил на територията на гр. Карлово са 21 111. Основно селищният транспорт е представен от лични автомобили на граждани. Средната възраст на личните превозни средства е около 20 години, което е над средното за страната и има пряко негативно влияние върху околната среда

Товарни превози

Товарното движение към момента е ограничено на входовете на гр. Карлово, по ул. „Ген. Карцов“ и на всички отклонения от бул „Теофан Райнов“ към центъра на града, с изключение на ул. „Дъбенско шосе“, както беше предвидено в ГПОД от 2016г. Забраната е, с цел отстраняване на вредното влияние от тежкотоварните превозни средства (шум, вибрации, замърсяване и др.). Регистрираните товарни средства до 3,5 т. на територията на Община Карлово са 2 215.

№	Населено място	Леки автомобил	Товарни автомобил или до 3.5 т	Общ брой	№	Населено място	Леки автомобил или	Товарни автомобил или до 3.5 т	Общ брой
1	Баня	1 295	111	1 406	15	Клисура	411	55	466
2	Бегунци	175	7	182	16	Куртово	80	5	85
3	Богдан	353	33	386	17	Кърнаре	312	24	336
4	Васил Левски	571	52	623	18	Марино Поле	5	5	10
5	Ведраре	402	46	448	19	Московец	65	7	72
6	Войнягово	390	28	418	20	Мраченик	23	1	24
7	Горни Домлян	154	8	162	21	Певците	68	3	71
8	Домлян	124	8	132	22	Пролом	104	9	113
9	Дъбене	615	49	664	23	Розино	1 033	96	1 129
10	Иганово	134	7	141	24	Слатина	332	37	369
11	Калофер	1 228	146	1 374	25	Соколица	225	28	253
12	Каравелово	491	36	527	26	Столетово	272	22	294
13	Карлово	11 394	1 306	12 700	27	Христо Даново	424	47	471
14	Климент	431	39	470		Общо:	21 111	2 215	23 326

Таблица 22. Брой и вид на автомобилите на територията на Община Карлово

Източник: Община Карлово

Железопътен транспорт

През територията на Община Карлово преминава железопътна линия София – Карлово – Бургас, както и второстепенната Карлово – Граф Игнатиево – Пловдив, като повечето от населените места на общината имат достъп до железопътен транспорт.

Основната обслужваща жп гара се намира в град Карлово, като тя обслужва както пътнически, така и товарни превози, което е от съществено значение за устойчивото развитие на производствените зони (южна, югоизточна и югозападна). Капацитетът и изградените терминали са достатъчни, за да покрият нуждите на територията на общината.

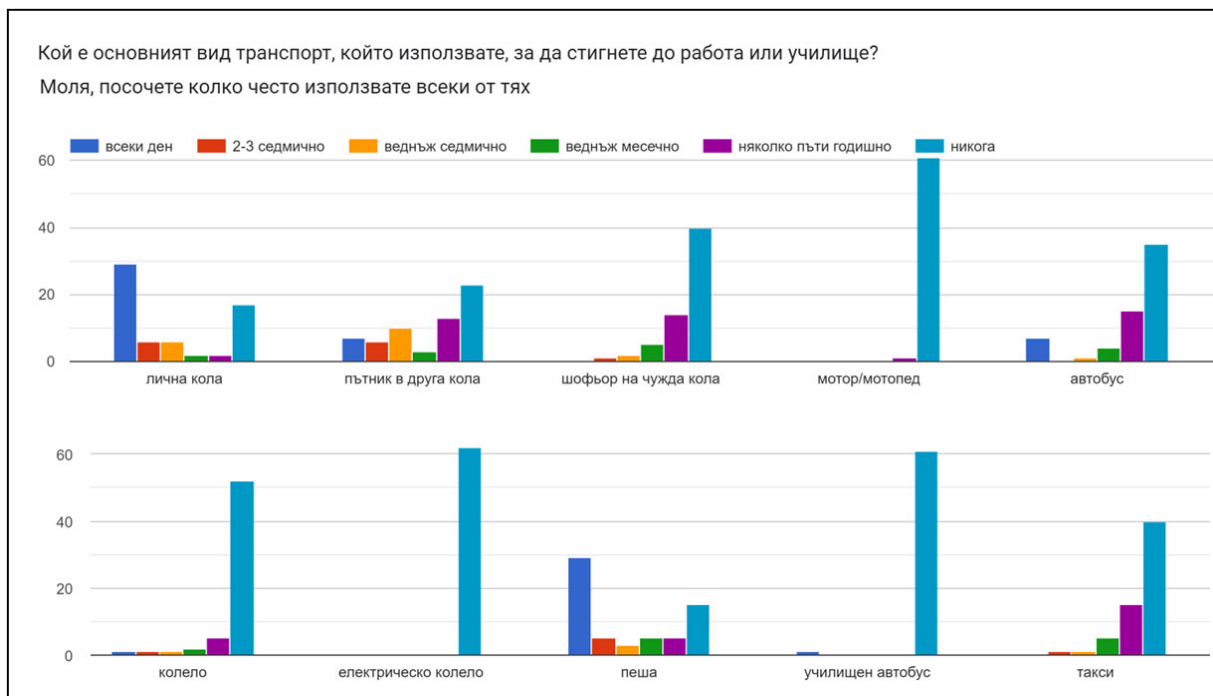
Въздушен транспорт

От 2009 г. насам функционира единственото летище в общината, което се намира край град Баня. Летището не извършва пътнически и/или товарни превози, като е предназначено за леки и ултралеки самолети.

Най-близкото летище до община Карлово е летище Пловдив, разположено на разстояние от 78 км.

13. Начин на придвижване на жителите на общината

На база проведената анкета сред жителите на община Карлово относно предпочитания начин за придвижване се обособяват следните резултати, които са визуализирани на следната фигура:



Над 47% от анкетираните отговарят, че използват като основно средство за придвижване личен автомобил всеки ден. От друга страна едва 17% посочват, че никога не използват

личен автомобил като средство за мобилност. Отново над 47% посочват ходенето пеша всеки ден като основен вид транспорт/ мобилност за достигане до работа и/или училище. Като друго основно средство за придвижване с по-нисък процент на отговорите се позиционира използването на обществен транспорт и споделеното пътуване в общ автомобил. От данните могат да се направят следните изводи:

- Основният и/ или предпочитан начин за придвижване на жителите в общината е използването на личен автомобил и ходенето пеша т.н. пешеходство;
- По-малко предпочитан и/или използван начин е обществения транспорт и споделеното пътуване;
- Използването на други средства за транспорт като велосипед, електрически средства за мобилност, мотори и мотопеди или таксито не са предпочитан и/или основен начин на придвижване;

Причините за тези резултати са видими в останалите въпроси от анкетата, както и от социално-икономическия анализ на транспортната система. Важна особеност на мобилността в община Карлово е краткото време за пътуване до работа. Над 45,2% от респондентите посочват време за пътуване до работа и/или училище по-малко от 10 минути. 55,2% от анкетираните лица посочват липсата на безопасност за велосипедистите като основна пречка пред това да използват велосипед, а над 71% от хората посочват нуждата от повече автобусни линии като важен проблем пред използването на обществен транспорт.

14. Изпълнени инфраструктурни проекти

През изминалите два програмни периода (2007-2013г. и 2014-2020г.) община Карлово е реализирала множество ключови проекти в сферата на транспортната инфраструктура. Основните изпълнени проекти (или в процес на изпълнение) са както следва:

1. „Рехабилитация на общински път гр. Карлово – с. Дъбене – с. Войнягово“ (6 784 023,19 лв.), финансиран от Програма за развитие на селските райони 2014 – 2020 г., Мярка 7 „Основни услуги и обновяване на селата в селските райони”, Подмярка 7.2 „Инвестиции в създаването, подобряването или разширяването на всички видове малка по мащаби инфраструктура” (№16/07/2/0/00398)
2. „Реконструкция и рехабилитация на съществуващи улици в гр. Баня“ (BG06RDNP001-7.001-0118-C03 финансиран по „Програма за развитие на селските райони 2014 – 2020 г.”, 1 010 264,16 лв., включващ улиците: „Карловска“, „Липите“, „Байкал“ и „Стара планина“.

3. „Подобряване на градската инфраструктура в гр. Карлово“, финансиран по Договор за финансиране на допустим проект № 23F-000169/22.02.2023 г. на стойност 9 063 034 лв., включващ следните обекти:

1. Основен ремонт на настилки на улица „Хан Крум“;
2. Основен ремонт на настилки на улица „Дъбенско шосе“ и част от ул. „Атанас Василев“;
3. Основен ремонт на настилки на улица „Земеделска“;
4. Основен ремонт на настилки на улица „Парчевич“;
5. Основен ремонт на настилки на улица „Опълченска“;
6. Основен ремонт на настилки на улица „Криволак“;
7. Основен ремонт на настилки на улица „Юмрукчал“;
8. Благоустрояване на част от централна зона на гр. Карлово - улица „Ген. Гурко“, част от ул. „Свежен“, част от ПИ 36498.502.897 в кв. 42а, част от ПИ 36498.502.909 в кв. 42а, част от ул. „Търговска“.

4. Проект: BG161PO001/2.1-02/2007/025-02 „Рехабилитация и реконструкция на общински път № PDV 1070/I-6/ Кърнаре – Христо Даново“, финансиран по ОП „Регионално развитие“ 2007-2013г. (на стойност 2 068 898 лв.)

Инвестиции в градската среда на Карлово по ОП „Региони в растеж“ 2014-2020г.

Проект: BG16RFOR001-1.038-0001 „Благоустроена градска среда на град Карлово“, включващ:

1. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Тодор Каблешков“ – 405 228,39 лв.;
2. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Тодор и Ана Пулеви“ – 474 092,33 лв.;
3. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Александър Стамболийски“ – 822 174,72 лв.;
4. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Дружба“ – 97 828,60 лв.;
5. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Хан Аспарух“ – 156 509,39 лв.;
6. Реконструкция и рехабилитация на ул. „Васил Левски“ – 224 832,11 лв.

Проект: BG161PO001/1.4-09/2012/032-04 „Зелена и достъпна среда в гр. Карлово“, включващ обект:

„Рехабилитация и реконструкция на ул. „Иванка Пашкулова“ в гр. Карлово“ – 402 754,57 лв.

15. SWOT анализ на факторите, влияещи на мобилността

<u>Силни страни</u> - Централно местоположение - Добро разположение на спирките от градския транспорт - Близки разстояния - Възможност за придвижване пеша - Наличие на обществени паркинги - Въвеждане на сина зона - Възможност за паркиране - Желания за въвеждане на еко автобуси - Приемане на ПУГМ	<u>Слаби страни</u> - Основен способ за придвижване е личната кола - Лош публичен транспорт - Слабо свързаност със селата и слабо развити комунални услуги - Лоша свързаност на градския транспорт с кварталите - Ненадеждни, липсващи, недостатъчни и некомфортни автобуси - Амортизирана пътна и пешеходна инфраструктура - Липса на вело mreжа - Липса на екологичен градски транспорт - Наличие на тежкотоварни превозни средства, преминаващи през града - Липса на достъпна среда за хора с увреждания - Липса на контрол на скоростта и опасното шофиране през града
<u>Възможности</u>	<u>Заплахи</u> - Липса на финансиране и забавяне на големи инфраструктурни проекти

- Въвеждане на устойчив транспортен център, включително и умно управление - Изграждане на безопасна среда - Готовност на населението да използва алтернативни еко транспорти – градски еко автобуси и велосипеди - Изграждане на велоалеи - Изграждане на спирки тип заслон - Въвеждане на електронна система с табла за време за изчакване - По-чести автобуси и повече автобусни линии - Таксуване с мобилно приложение - Свързаност с околните населени места - Съобразяване на графика на междуградския транспорт с градския - Намаляване на автомобилния трафик през центъра - Рехабилитация на тротоарната мрежа - Подновяване на пътната мрежа - Подобрена безопасност за велосипедистите по пътищата - Осигуряване на сигурно съхранение на велосипеди	- Липса на инвестиции и неразвитие на транспортната свързаност - Забавяне и обжалване на обществени поръчки за възлагане - Влошаване на транспортната свързаност със селата - Увеличаване на автомобилния трафик, недостиг на парко места и малко пешеходни зони, поради липса на алтернативи
--	--

- Гъвкави решение за транспортна свързаност и частично финансиране от предприятията - Изграждане на достъпна градска среда	
---	--

16. Визия и фокус на Плана за устойчива градска мобилност на община Карлово

Стартираният в глобален план преход към зелена икономика поставя предизвикателства пред правителствата, местните власти, бизнеса и гражданите като цяло. Зеленият преход е свързан не само с трансформацията на икономиката, но и с промяна на инфраструктурата и активността на местните общности. Една от целите на Зеления пакт е ограничаване на емисиите от парникови газове от транспорта с 90% с оглед на превръщането на ЕС във въглеродно неутрална икономика до 2050г. Постигането на тази цел е свързано с изпълнението на няколко подцели: постигане на по-устойчив транспорт; разширяване на достъпа до по-устойчиви алтернативи в транспортната система; както и подпомагане на прехода към устойчив транспорт чрез подходящите стимули.

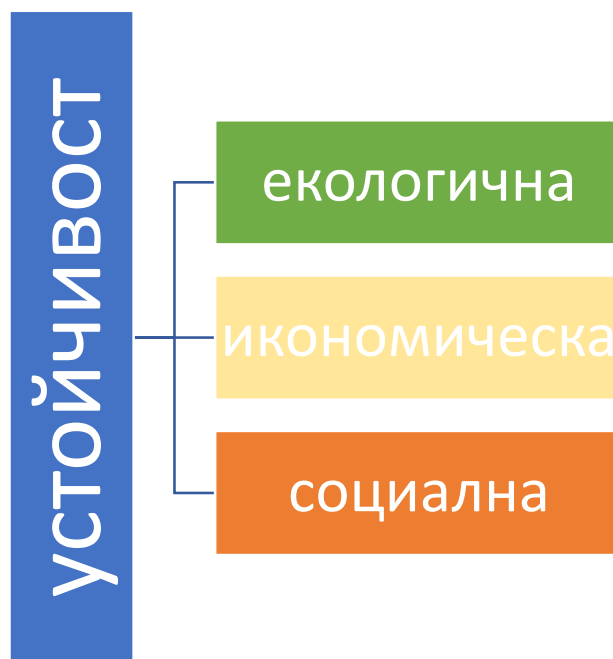
Всичко това подчертава важността на плановете за устойчива градска мобилност и ги прави един от всеобхватните и гъвкави инструменти за постигане на тези общи европейски и национални политики, насочени към насърчаване на ниско и нулевоемисионната мобилност.

Съобразно екологичните цели на ЕС и специфичните нужди на община Карлово произтича и **главната цел** на ПУГМ, която е насочена към подобряване на функционалната градска част на общината чрез постигане на по-достъпна, по-висококачествена, устойчива и безопасна градска мобилност с ниски към нулеви емисии.

ПУГМ на Карлово е съсредоточен върху хората като това се потвърждава от фокуса на плана, свързан с повишаване на качеството на живот на обществото и подобряване на

достъпността. Планът е насочен към постигане на синергия по отношение на екологичната, икономическа и социална устойчивост на община Карлово. (вж.фиг. 1)

Фиг. 1. Основна цел на ПУГМ на Карлово



Източник: собствена графика

Екологичната устойчивост на Карлово ще се постигне чрез развитие на мобилността с нулеви емисии и реализирането на система за градски транспорт, която допринася за по-добра цялостна ефективност на транспортната мрежа и за намаляване на замърсяването на въздуха и шума, парниковите газове и потребление на енергия. Това е сериозно предизвикателство не само за община Карлово, но и за България и ЕС, тъй като емисиите на парникови газове генерирани в транспортния сектор се увеличават с течение на времето и вече представляват една четвърт от общото количество емисии на парникови газове в ЕС. Несъмнено най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да се ограничат емисиите и да се повиши неговата устойчивост.

Другият стълб на устойчивостта, а именно **икономическата ефективност**, е достижима в следствие на прилагане на плана и на по-ефективното използване на ограничените ресурси, както и превръщане на Карлово в притегателна територия за развитие на бизнеса, за

инвестиции и за генериране на висококачествени работни места. Постигането на устойчива мобилност в община Карлово ще насърчи икономическото сближаване и растеж в региона чрез улесняване на придвижването и свободното движение на стоки и хора, както и чрез увеличаване производителността на работната сила, което в крайна сметка ще укрепи конкурентоспособността на местната икономика.

Социалната устойчивост е достижима, от една страна, в следствие на изпълнение на приоритетите и мерките на ПУГМ за осигуряване на безопасна и достъпна транспортна система, включително за групите в неравностойно положение и хората с увреждания или с намалена подвижност, а от друга страна чрез подобряване на качеството на живот на населението в общината чрез осигуряване на здравословна околна среда и чист въздух.

Заложената цел за постигане на устойчивост потвърждава, че планът за устойчива градска мобилност на община Карлово е стратегически документ с дългосрочни цели и се отличава от традиционните стратегии за развитие на транспорта именно поради неговата всеобхватност и стремеж да интегрира различните видове транспорт и мерки, насочени към улесняване на безпрепятствената и устойчива мобилност. Той е свързан с плана за интегрирано развитие на община Карлово за периода 2021-2027 г. (ПИРО), чиято основна цел е постигане на комплексно (интегрирано) развитие на общината на основата на разполагаемите ресурси и потенциала на територията. ПУГМ също е насочен към постигане на устойчиво развитие на общината и качеството на живот, но в него се включват конкретни мерки по отношение на екологосъобразната мобилност, подобряване на транспортната инфраструктура, свързаността и достъпността на територията на общината.

Целеви групи

Идентифицирането на целевите групи на ПУГМ на община Карлово предполага ясното изясняване на потенциалната им роля за планиране и осъществяване на устойчивата градска мобилност. Изясняването на заинтересованите страни е от изключителна важност за постигането на целите на плана, тъй като подходящият им подбор е решаващ за планирането на стратегии и мерки за насърчаване на алтернативното придвижване и за изграждане на системата за устойчива градска мобилност. Това е възможност за прогнозиране на предстоящи предизвикателства или възможности за целевите групи.

Типични групи заинтересовани страни, участващи в транспортни проекти (базирани на **GUIDEMAPS**) са групирани в четири основни категории, а именно: Правителство/местни власти; Бизнесът/Операторите; Общности/Отделни квартали и Други. Това позволява да се обхванат широк кръг от заинтересовани страни, но в настоящия план фокусът е насочен не само към представянето на целевите групи, но и към изграждане на цялостна картина за предстоящия процес на планиране на устойчива градска мобилност. В тази връзка ключовите целеви групи са разгледани в три основни направления (вж. таб. 1)

Таб. 1. Ключови целеви групи при планиране на ПУГМ на Карлово

Основни заинтересовани лица	Посредници	Местни доминиращи личности/организации
• жителите на община Карлово; • структури на гражданското общество; • Кметът на общината; • общински съветници; • други представители на общинската администрация; • местният бизнес; • велосипедисти; • пешеходци; • хора в неравностойно положение; • транспортни фирми; • НПО.	• обществен транспорт; • пътна полиция; • местни асоциации; • местни медии	• ключови преставители/личности на местната общност

Източник: собствена таблица на база на анализа

Към първо направление „Основни заинтересовани страни“ се включват: жителите на община Карлово; структури на гражданското общество; кметът на общината; общински съветници; други представители на общинската администрация; местният бизнес; велосипедисти; пешеходци; хора в неравностойно положение; транспортни фирми. Изборът

на тази целева група включва идентифицирането на основните предизвикателства и перспективи от въвеждането на новите транспортни мерки в Карлово. Така се подпомага не само разработването на плана, но също така и етапите на неговото прилагане, наблюдение и оценка.

Към второто направление „*Посредници*“ сред ключовите представители са : обществен транспорт; пътна полиция; местни браншови асоциации, както и местните медии. Изборът на тези целева група се обосновава с необходимостта от изясняване на ключовата роля на доставчиците на транспортни услуги, както и на представителите, които съблюдават за изпълнението на транспортните правила и на тези, които докладват актуалната информация за транспортната дейност в община Карлово.

Третото направление „*Местни доминиращи личности/организации*“ включва ключови личности като например директори и учители на местни професионални гимназии в областта на транспорта. Ролята на тези участници е да допринесат с положителното си въздействие върху процеса на интегриране на общността към устойчивите мерки за градско развитие на Карлово.

Участието на трите групи заинтересовани лица в структурирането на ПУГМ на община Карлово е от съществена важност за гарантиране на легитимността и качеството на вземане на решения. Постигането на сътрудничество между всички заинтересовани страни дава възможност за изграждане на координационна стратегия, с която по-слабите участници са подпомогнати и коалирани с по-силните. Това е предпоставка за преодоляване на възможни конфликти между участниците и за повишаване на обществената ангажираност и съпричастност на всички заинтересовани страни чрез обмен на информация, което подпомага процеса на вземане на правилни решения.

Резултатът от проведения комуникационен процес и от проведените консултации със заинтересованите страни е разработването на ПУГМ на община Карлово, в който са идентифицирани проблемите и потенциалите, формулирани са стратегически мерки и предложения, както и са предложени устойчиви решения, които интегрират всички аспекти, свързани с устойчивостта и в частност устойчивата градска мобилност, която акцентира върху превозни средства и решения с нулеви емисии парникови газове.

При подбора на ключовите заинтересовани страни за разработването на ПУГМ на община Карлово са използвани два принципа: *принципът на партньорство*, както и *принципът*

„отдолу- нагоре“. Изборът на тези два принципа е обоснован от настоящите проблеми пред транспортните услуги не само на местно и регионално равнище, но и на ниво ЕС, където въпреки свободното движение на хора, уязвими групи на обществото като хората с увреждания все още имат по-ограничен достъп до транспортните услуги, което ги прави недостатъчно ефективни. Това налага необходимостта да се гарантира, че в ПУГМ ще се акцентира върху конкретни правила и мерки, насочени към подобряване на достъпността до транспортните услуги. За подпомагането на този процес ключова роля имат заинтересованите страни и тяхната ангажираност към плана.

„Принципът на партньорство“ дава възможност на заинтересованите лица да участват активно в процеса на планиране и програмиране на ПУГМ на община Карлово чрез прозрачно представяне на мнения и предложения. Предимствата на този подход са, че чрез него е направен подходящ подбор на партньори и е осигурено тясно сътрудничество между публичните органи на местно равнище, както и сътрудничество с местната общност, частния и третичния сектор. Този принцип включва механизми, позволяващи партньорите да участват активно в целия цикъл на програмите — изготвяне, изпълнение, мониторинг и оценка (ЕК, 2012). Така се подпомага и колективната отговорност и ангажираност на гражданите на община Карлово.

Другият използван принцип „отдолу- нагоре“ подчертава съществената роля, която имат гражданите и останалите заинтересовани лица при ефективното планиране и устойчиво изпълнение на ПУГМ на община Карлово. Този подход се фокусира върху разглеждането на основите и ключовите участници за ефективност. Въз основа на това се идентифицират точно потребностите на местните заинтересовани лица, към които да се ориентират приоритетите и да се насочат конкретните инвестиционни мерки (вж. фиг.2).

Включването на гражданите и заинтересованите страни в различните етапи на планиране на ПУГМ на община Карлово е гарант за неговата прозрачност и ефективност. От друга страна, постигането на устойчива градска мобилност в Карлово ще допринесе за реализирането на редица европейски и национални политики и мерки, целящи насърчаване на мобилността с ниски или нулеви емисии.

Фиг. 2. Принцип „отдолу-нагоре“ за анализ на заинтересованите страни/целевите групи



Източник: собствена графика на базата на анализа

Избраните подходи за подбор на заинтересовани страни и целеви групи дават възможност ПУГМ на община Карлово да се усъвършенства, развива и допълва съобразно променящите се динамични условия на заобикалящата среда, което го прави изключително актуален и полезен.

Посредством тези подходи, особено чрез принципа „отдолу-нагоре“ ПУГМ на община Карлово ще отговори на реалните нужди на местната общност. Присъствието и ангажирането на местните участници е в основата на успеха, освен на плановете за устойчива градска мобилност, също и на националните планове за възстановяване и устойчивост. Това е и пътят за успешното реализиране на Зеления пакт - осъществяването му на местно и регионално равнище с изграждане на основите още при ПУГМ.

Визия за устойчива градска мобилност на община Карлово

ПУГМ е изготвен на базата на проведено анкетно прочуване сред населението на община Карлово. Изведени са резултати и са направени изводи относно визията на населението за бъдещо развитие на градската среда, инфраструктурата и транспорта на територията на

община Карлово. Визията на е основополагаща и служи за извеждането на последващите цели, приоритети, мерки, план за действие. Подходът е с ударение върху спецификата на мястото и хората като се цели да се посрещнат нуждите и спецификите на общината. Елементите са взаимосвързани и в основата стои необходимостта от функционална градска зона, подобряване на пътната безопасност, както и нулеви емисии.

ВИЗИЯ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА
ОБЩИНА КАРЛОВО 2023-2029г.

Карлово – община с достъпна, привлекателна, устойчива, екологична, цифровизирана и интелигентна градска среда, ориентирана към нуждите на населението и свързана с периферните селски и планински територии, с осигурена екологосъобразна мобилност, пътна безопасност и ефективна система за обществен транспорт, използваща точни, чисти, безопасни и удобни транспортни средства с нулеви емисии.

17. Цели на ПУГМ на община Карлово

ПУГМ на община Карлово се стреми към устойчиво развитие на територията и постигане на по-благоприятна среда за обществото, поради това планът включва конкретни общи цели и приоритети, насочени към развитието на градската транспортна система. Тези общи цели са обвързани със стратегическите цели и приоритети и са взаимодопълващи се. За да се постигне изложената визия в ПУГМ на Карлово са дефинирани няколко общи цели, като всяка от тях кореспондира със съответната стратегическа цел (вж. фиг.3)

Фиг. 3 Общи цели на ПУГМ на община Карлово



Източник: собствена графика

Цел 1 – Приветлив град е постигане на устойчива градска среда с високо качество на живот.

Цел 2 – Достъпен град е насочена към укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места, както и с формирането на устойчиви транспортни връзки със съседни региони.

Цел 3 – Екологично чист град е насочена към намаляване на негативното влияние на транспорта върху околната среда.

Цел 4 – Иновативен град е свързан с въвеждане на иновативни решения в транспортната система.

Цел 5 – Сигурен град е насочена към осигуряване на достъпна и безопасна среда за всички.

СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ПУГМ

- Да се осигурят възможности за навлизане на нискоемисионни превозни средства, които са част от единна транспортна система с осигурена подходяща съпътстваща инфраструктура.

- Да се подобри свързаността на градската и междуселищната среда в общината
- Да се насърчат условията за екологични и устойчиви алтернативи на придвижване
- Да се въведе умна цифровизирана транспортна система
- Да се осигури достъпна и безопасна среда за всички жители

18. Приоритети и мерки на ПУГМ

Приоритетите за развитие на устойчива градска мобилност в община Карлово, както и мерките за тяхното изпълнение, са формулирани на база идентифицираните проблеми и съществуващи предизвикателства, свързани със състоянието на транспортната инфраструктура, функционирането на обществения транспорт и икономическата активност на населението. Резултатите от анкетното проучване и факторния анализ показват, че главните обществени нужди, които следва да се адресират в ПУГМ, са незадоволителното състояние на градската среда, вкл. в селата, нарастващият трафик, нередовния/непривлекателен градски и междуселищен транспорт, компрометирани улици и пътни съоръжения, високите разходи от общинския бюджет за издръжка на публичния транспорт, уличното осветление и др.

Приоритетите и мерките на ПУГМ са насочени към насърчаване на екологосъобразната мобилност, териториалната достъпност и свързаност на общинската територия, подобряване на пътната и уличната мрежа на територията на общината, обновяването/реконструкцията на транспортната инфраструктура, осигуряване на достъпна и безопасна градска среда и др.

Типологизацията на приоритетите и обособяването на съдържанието им посредством мерки и проекти се базира на задълбочено изследване, основано на методиката и методологията на социално-икономическия анализ, логическата последователност и рационалност, оптималност на съдържанието, принципите на екологичното и устойчиво развитие в контекста на урбанистичните териториални единици и децентрализираното управление.

В този смисъл се очертават следните логически смислови групи от приоритети и мерки:

Приоритет 1. Повишаване на устойчивостта на градската и междуселищната пътна мрежа. В този приоритет се обособяват всички мерки и проекти, насочени към изграждане и реконструкция на инфраструктурата с акцент върху достъпността на хора в неравностойно положение до основни обекти от културно, туристическо и природно естество. Без съмнение оптималното качество на базовата инфраструктура е основа за развитието на устойчивата градска мобилност, тъй като създава необходимата предпоставка както за икономическото развитие, така и за обслужване потребностите за свързаност на населението.

Приоритет 2. Изграждане на екологичен и устойчив градски и междуселищен транспорт. В този приоритет се обособяват мерките и проектите, насочени към създаване на екологичен и устойчив градски транспорт, който да се превърне в предпочитано и основно средство за придвижване на населението. Комплексът от мерки ще допринесат за постигане на зелена икономика и устойчиво развитие на общината чрез анализ за икономическата рационалност и социалната целесъобразност на обществения транспорт и неговото развитие в контекста на устойчивата градска мобилност, както и чрез придобиване на нискоемисионни автобуси, вкл. зарядни станции и подобряване на основната инфраструктура за обществения транспорт. Тъй като приоритета поставя акцент върху екологосъобразната мобилност, тук са включени и мерки за създаване на обществено достъпен транспорт, базиран на електрическата мобилност като електрически велосипеди, тротинетки и др.

Приоритет 3. Създаване на условия за устойчиви алтернативи на придвижване и транспорт. В този приоритет се обособяват самостоятелно мерките насочени към развитие и насърчаване на алтернативите на обществения транспорт, които са устойчиви и са припознати като основни за развитието на екологичната и устойчива градска мобилност, а именно велосипедното и пешеходното движение. Тук се включват проекти, свързани с проектирането и изграждането на необходимата инфраструктура за обезпечаване на този тип мобилност и привеждането ѝ в съответствие с потребностите на населението и бизнес средата в община Карлово.

Приоритет 4. Цифровизация и дигитализация за създаване на устойчив и интелигентен транспорт. Този приоритет се концентрира върху един от основните елементи на новата индустриална революция – Индустрия 4.0, чрез която се цели автоматизирането, цифровизацията и дигитализацията на устойчивата градска мобилност. Тук се включват мерки и проекти, насочени както към дигитализация на обществения транспорт, така и на транспортната мрежа и системата за управление на трафика. Внедряването на дигитализацията и информационните технологии в обществения транспорт и градската среда ще позволи постигането на по-голяма екологосъобразност, безопасност и устойчивост на градската мобилност.

Приоритет 5. Изграждане на безопасна градската мобилност, информационна обезпеченост и изграждане на здравословна култура на мобилност основана на включването. Ако приоритетите от 1 до 4 се концентрират върху създаване и/или реконструкция на необходимата базова инфраструктура (приоритет 1) или в създаване и насърчаване на устойчивия транспорт и мобилност в това число обществения (приоритет 2) и частния (приоритет 3) за обезпечаване целите, мисиата и визията на устойчивата градска мобилност, то приоритет 5 се концентрира върху безопасността и информираността на гражданите. Това обособяване в самостоятелен приоритет се налага от изключителната важност както за създаване на безопасна устойчива градска мобилност, така и за поддържане на информираност на обществото за ползите от прехода към екологосъобразна и здравословна форма на движение и транспорт. Поради тази причина в този приоритет се концентрират мерки и проекти, които да отразят изключителното значение на безопасната градска среда в контекста на мобилността и огромната важност на устойчивата градска мобилност, надхвърляща чисто икономическите и екологичните сфери. Приоритетът допринася допълнително за устойчивото развитие на община Карлово, чрез интегриране на здравните цели и ползи от възприемане на философията на пешеходното и велосипедното движение като път към повишено обществено благосъстояние и качество на живот.



Приоритет 1. Повишаване на устойчивостта на градската и междуселищната пътна мрежа

- Мярка 1.1. Изграждане и/или обновяване и реконструкция на улици част от уличната мрежа и съоръженията към нея
- Мярка 1.2. Изграждане и/или обновяване и реконструкция на кръстовища, мостове и други части от уличната мрежа и съоръженията към нея
- Мярка 1.3. Изграждане и/или обновяване и реконструкция на обществени паркинги
- Мярка 1.4. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за релаксация и туризъм, туристически обекти



Приоритет 2. Изграждане на екологичен и устойчив градски и междуселищен транспорт

- Мярка 2.1. Утвърждаване на общественя транспорт като удобно и предпочитано средство за транспорт в контекста на устойчивата и екологосъобразна градска мобилност.
- Мярка 2.2. Създаване на устойчив и екологосъобразен градски и междуселищен обществен транспорт
- Мярка 2.3. Изграждане на зарядни станции за зареждане на превозните средства
- Мярка 2.4. Въвеждане на услуги за споделена градска мобилност (отдаване под наем на електровелосипеди/тротинетки/скутери)



Приоритет 3. Създаване на условия за устойчиви алтернативи на придвижване и транспорт

- Мярка 3.1. Насърчаване и създаване на условия за пешеходното движение като устойчива и здравословна алтернативи на придвижване.
- Мярка 3.2. Насърчаване и създаване на условия за велосипедно движение като устойчива и здравословна алтернативи на придвижване.



Приоритет 4. Цифровизация и дигитализация за създаване на устойчив и интелигентен транспорт

- Мярка 4.1. Преминане към дигитализация и цифровизация на транспортната мрежа и системата за управление на трафика.
- Мярка 4.2. Преминане към дигитализация и цифровизация на обществения транспорт.
- Мярка 4.3. Внедряване на дигитални подходи за обезпечаване устойчивостта на градската мобилност.



Приоритет 5. Изграждане на безопасна градската мобилност, информационна обезпеченост и изграждане на здравословна култура на мобилност основана на включването.

- Мярка 5.1. Изграждане на безопасна и информационно обезпечена среда за пешеходно, велосипедно и други форми на споделено движение.
- Мярка 5.2. Изграждане на безопасна и информационно обезпечена среда за транспортната система и популяризиране на устойчивото и екологосъобразно движение и транспорт.

19. План за изпълнение

		ПРИОРИТЕТ 1. ПОВИШАВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ГРАДСКАТА И МЕЖДУСЕЛИЩНАТА ПЪТНА МРЕЖА						
МЯРКА 1.1		Изграждане и/или обновяване и реконструкция на уличната мрежа и съоръженията към нея.						
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
1.1.1.	Разработване на програма за изграждане и/или обновяване и реконструкция на уличната мрежа	бр.	1	годишно	община Карлово	Общински бюджет	2024	10
1.1.2.	Основен ремонт на общинска пътна мрежа (ОПМ) и улична мрежа	км.	70	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	70 000
1.1.3.	Поставяне/подмяна на пътни знаци	бр.	200	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	200
1.1.4.	Полагане на пътна маркировка	км.	100	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	500
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Основният ремонт и реконструкцията на ОПМ и части от уличната мрежа, заедно с включените съоръжения, е от важно значение за устойчивата мобилност. Голяма част от пътната и уличната мрежа е с ниско качество, не е била обект на реконструкция, а тя е с важно значение за подобряване на трафика и намаляване на риска от пътнотранспортни произшествия. Именно резултатите от проведеното допитване показаха че 75,8% от жителите смятат че пътищата към селата не са в добро състояние, а 45,2% посочват същото за улиците в жилищните квартали.							2023-2029	71 000

		ПРИОРИТЕТ 1. ПОВИШАВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ГРАДСКАТА И МЕЖДУСЕЛИЩНАТА ПЪТНА МРЕЖА						
МЯРКА 1.2		Изграждане и/или обновяване и реконструкция на кръстовища, мостове и други части от уличната мрежа и съоръженията към нея.						
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
1.2.1.	Основен ремонт и рехабилитация на улични платна и тротоарни настилки	км.	15	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	15 000
1.2.2.	Основен ремонт/реконструкция на улични съоръжения	км.	5	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	1 000
1.2.3.	Поставяне на пътни знаци	бр.	200	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	200
1.2.4.	Полагане на пътна маркировка	км.	100	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	500
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Изграждането и реконструкцията на кръстовища, обекти и части от уличната мрежа заедно с включените съоръжения са от важно значение за устойчивата мобилност. Те са с ниско качество, не са били обект на реконструкция и са от важно значение за подобряване на трафика и намаляване на риска от пътнотранспортни произшествия.							2023-2029	17 000

	ПРИОРИТЕТ 1. ПОВИШАВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ГРАДСКАТА И МЕЖДУСЕЛИЩНАТА ПЪТНА МРЕЖА							
МЯРКА 1.3	Изграждане и/или обновяване и реконструкция на обществени паркинги.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
1.2.1.	Изследване, анализ и планиране на нови зони за паркиране вкл. в жилищните квартали и анализ на свързаните с тях различни методи за заплащане на основата на анализ разходи-ползи.	бр.	1	годишно	община Карлово	Общински бюджет	2024	100
1.2.2.	Изграждане и/или обновяване и реконструкция на зони за паркиране.	бр.	3	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	3 000
1.2.3.	Поставяне на пътни знаци и информационни табели.	бр.	50	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	50
1.2.4.	Въвеждане на система за заплащане използването на паркинг и свързаните с нея софтуер и техническо обезпечаване.	бр.	1	годишно	община Карлово	ПРР, Общински бюджет	2029	200
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Изграждането на нови зони за маркиране както под формата на буферни паркинги така и паркинги в жилищните квартали са от ключово значение за устойчивата мобилност поради няколко основни причини. Първо те служат като предпоставка за намаляване на автомобилния транспорт и мобилност и преминаването към велосипеден, пешеходен или друг тип споделен транспорт. Второ ограничените паркоместа са посочени от населението на община Карлово като най сериозен проблем от текущите предизвикателства и проблеми във връзка с транспорта, с които се сблъскват. От анкетираните 62,9% посочват именно ограничените паркоместа. А 44,8% посочват че поради липса на паркоместа спират на улицата което създава предпоставка за произшествия с пешеходците излизайщи на улицата.							2023-2029	3 350

	ПРИОРИТЕТ 1. ПОВИШАВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ГРАДСКАТА И МЕЖДУСЕЛИЩНАТА ПЪТНА МРЕЖА							
МЯРКА 1.4	Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за релаксация и туризъм, туристически обекти.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
1.4.1.	Провеждане на изследване и анализ за изграждане и/или обновяване и реконструкция на устойчив и екологосъобразен достъп за лица в неравностойно положение до недвижими културни ценности и събития, места за релаксация и туризъм, туристически обекти.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, Общински бюджет	2024	50
1.4.2.	Изграждане и/или обновяване и реконструкция за устойчив и екологосъобразен достъп за лица в неравностойно положение до природни забележителности	км.	5	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, Общински бюджет	2027	500
1.4.3.	Изграждане и/или обновяване и реконструкция за устойчив и екологосъобразен достъп за лица в неравностойно положение до недвижими културни ценности	км.	5	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, Общински бюджет	2027	500
1.4.4.	Изграждане и/или обновяване и реконструкция за устойчив и екологосъобразен достъп за лица в неравностойно положение до туристически обекти и места за почивка и туризъм	км.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, Общински бюджет	2027	1000
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Подобряването на социалното включване на лица в неравностойно положение е от ключово значение за устойчивата мобилност през призмата към налагане на основните ценности към премахване на дискриминацията, зачитане на човешкото им достойнство и в утвърждаването им като равноправни членове на обществото.							2023-2029	2050

	ПРИОРИТЕТ 2. ИЗГРАЖДАНЕ НА ЕКОЛОГИЧЕН И УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ И МЕЖДУСЕЛИЩЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 2.1	Утвърждаване на обществения транспорт като удобно и предпочитано средство за транспорт в контекста на устойчивата и екологосъобразна градска мобилност.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
2.1.1.	Провеждане на изследване и анализ за промяна към устойчивост в организация на движението и градския транспорт.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
2.1.2.	Промяна на организацията на движение на ключови кръстовища	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2026	300
2.1.3.	Създаване на институционална структура за периодически провеждане на обществени допитвания и кръгли маси по въпросите за налагане на обществения транспорт като основен устойчив и екологосъобразен транспорт	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2025	100
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Изграждането на специална институционална структура базирана на реорганизация на плана за движение в общността и управление на неговата устойчивост е от важно значение поради няколко причини. Първо, цялостната промяна на преход към устойчива градска мобилност се нуждае от актуализиране и разписване на нови стратегии, документи, планове и политики. Второ, управлението в дългосрочен период като инструмент за включване на гражданското общество налага изграждането на отделна структура. Трето като резултат от проведената анкета за въвеждане на устойчив транспортен център 46,8% от запитаните отговарят че ще е от голяма полза, 19,4% че ще има полза.							2023-2029	450

	ПРИОРИТЕТ 2. ИЗГРАЖДАНЕ НА ЕКОЛОГИЧЕН И УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ И МЕЖДУСЕЛИЩЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 2.2	Създаване на устойчив и екологосъобразен градски и междуселищен обществен транспорт.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
2.2.1.	Придобиване на екологосъобразни превозни средства за градския и/или междуселищния обществен транспорт.	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2025	8000
2.2.2.	Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства, вкл. достъп до ВЕИ и системи за съхранение на енергия.	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	250
2.2.3	Изграждане и/или актуализиране на маршрутните линии на градския и междуселищния транспорт.	бр.	5	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2025	50
2.2.4	Внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на общественя транспорт	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет, ПТС	2027	700
2.2.5.	Изграждане и/или реконструкция на транспортната инфраструктура вкл. спирки и други съоръжения.	бр.	20	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	500
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Обществения транспорт е основният транспорт който публичния сектор може да развие като алтернатива на личния транспорт. Много от данните от проведеното допитване показват важноста на този тип транспорт. Част от тях са: 51,6% искат повече автобусни линии, 29% удължено време на автобусите, 53,2% посочват недостатъчни възможности за обществен транспорт, 62,9% желаят достъпни и надеждни възможности за обществен транспорт, 50% желаят нови линии за обществен транспорт, над 67% са съгласни да се увеличат разходите за обществен транспорт.							2023-2029	9 500

	ПРИОРИТЕТ 2. ИЗГРАЖДАНЕ НА ЕКОЛОГИЧЕН И УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ И МЕЖДУСЕЛИЩЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 2.3	Насърчаване на електромобилността като основен елемент на устойчивата градска мобилност.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
2.3.1	Изследване и анализ за позиционирането на зарядни станции на база икономическата рационалност и устойчивата целесъобразност.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
2.3.2	Изграждане на зарядни станции за обезпечение на електрическите превозни средства и обществен транспорт	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	500
2.3.3	Прилагане на стимули за насърчаване използването на електрически превозни средства	бр.	3	годишно	община Карлово	Общински бюджет	2026	150
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Насърчаването на мобилност основана на екологосъобразно придвижване и транспорт е в основата на цялостния зелен преход в България и ЕС. Въпреки ограничените възможности на общината да влияе върху тези глобално процеси, мерки като създаване на инфраструктура под формата на зарядни станции и различни стимули за насърчаване на тези превозни средства са основна мярка в настоящия приоритет. При проведеното анкетно проучване 37,1% от населението посочва, че искат да видят електрически точки за зареждане на електрически автомобили.							2023-2029	700

	ПРИОРИТЕТ 2. ИЗГРАЖДАНЕ НА ЕКОЛОГИЧЕН И УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ И МЕЖДУСЕЛИЩЕН ТРАНСПОРТ							
	МЯРКА 2.4 Насърчаване на алтернативни устойчиви и екологосъобразни електрически методи за транспорт.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
2.4.1	Анализ и изследване възможностите за внедряване и насърчаване на движението с алтернативен електрически транспорт - електрически тротинетки и скутери.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
2.4.2	Създаване на план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери като интегрирана част от обществения и частния транспорт и транспортната мрежа	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2025	50
2.4.3	Въвеждане на система за споделено използване на алтернативни електрически превозни средства /тротинетки, велосипеди и скутери/	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2029	150
2.4.4	Изграждане на необходимата инфраструктура за обезпечаването на системата за споделено използване на алтернативни електрически превозни средства	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2029	100
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Електрическите тротинетки, велосипедите и скутерите се налагат все повече като екологосъобразно средство за мобилност на кратки разстояния. Множество добри практики от използването им в градове от ЕС показва тяхната важна роля като алтернативи устойчиви и екологосъобразни превозни средства. Използването им налага изграждането на план за регулиране на движението им в контекста на общата транспортна мрежа и обезпечаването им с необходимата инфраструктура и съоръжения.							2023-2029	350

	ПРИОРИТЕТ 3. СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ ЗА УСТОЙЧИВИ АЛТЕРНАТИВИ НА ПРИДВИЖВАНЕ И ТРАНСПОРТ.							
МЯРКА 3.1	Насърчаване и създаване на условия за пешеходното движение като устойчива и здравословна алтернативи на придвижване.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
3.1.1	Анализ и оценка на пешеходната мрежа с цел нейното разширение и интегриране в транспортната система на града към включването както на крайните квартали така и на обектите с обществено, културно и национално значение.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
3.1.2	Изграждане и/или обновяване и реконструкция на пешеходна мрежа в това число алеи, пешеходни мостове и други пешеходни зони.	бр.	5	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	500
3.1.3	Полагане и поставяне на маркировка, знаци, озеленяване, кошчета и други спомагателни съоръжения обезпечаващи пешеходното движение	бр.	25	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	250
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Пешеходното движение е от важно значение както за устойчивата мобилност така и за поддържане на здравето на населението чрез движение. Не случайно 30,6% от населението посочва че липсата на пешеходни алеи са от текущите предизвикателства и проблеми пред транспорта в ежедневието им. Също така над 20% от населението смята пешеходния транспорт като недостатъчно достъпен или изобщо недостъпен, а едва 17% го посочват като много достъпен. От допитаните 53,2% посочват че искат промяна в инфраструктурата за насърчаване на пешеходството и колоезденето. Именно това налага прилагането на тази мярка спрямо очакванията на хората и необходимостта от насърчаване на устойчивата мобилност.							2023-2029	800

	ПРИОРИТЕТ 3. СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ ЗА УСТОЙЧИВИ АЛТЕРНАТИВИ НА ПРИДВИЖВАНЕ И ТРАНСПОРТ.							
МЯРКА 3.2	Насърчаване и създаване на условия за велосипедно движение като устойчива и здравословна алтернативи на придвижване.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
3.2.1	Анализ и оценка на велосипедната мрежа с цел нейното разширение и интегриране в транспортната система на града към включването както на крайните квартали така и на обектите с обществено, културно и национално значение.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
3.2.2	Изграждане и/или обновяване и реконструкция на велосипедната мрежа в това число алеи и други велосипедни зони.	км.	30	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	3000
3.2.3	Придобиване на велосипеди за отдаване под наем като услуга за споделена градска мобилност	бр.	30	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2026	60
3.2.4	Създаване на зони за отдаване на велосипеди под наем и изграждане на необходимата инфраструктура за обезпечаването им в това число, стоянки, паркинги и др.	бр.	3	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. Бюджет	2026	90
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Подобно на пешеходното движение, велосипедното е основен елемент от устойчивата градска мобилност. Не случайно 32,3% от населението посочва, че приоритетно са нужни повече велосипедни алеи, а 25,8% повече зони с приоритет за пешеходци и велосипедисти. Също така под 2% от анкетираните посочват, че карането на велосипед е много достъпно и удобно.							2023-2029	3 200

	ПРИОРИТЕТ 4. ЦИФРОВИЗАЦИЯ И ДИГИТАЛИЗАЦИЯ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА УСТОЙЧИВ И ИНТЕЛИГЕНТЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 4.1	Преминаване към дигитализация и цифровизация на транспортната мрежа и системата за управление на трафика.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
4.1.1	Анализ и оценка за трансформиране на транспортната мрежа към преминаване на система за интелигентно управление на трафика.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	50
4.1.2	Внедряване на цифрова система за интелигентно управление на трафика и движението в града.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2026	450
4.1.3	Изграждане на система за видеонаблюдение на кръстовищата и други важни и рискови обекти на пътната инфраструктура.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2026	250
4.1.4	Внедряване и изграждане на „умни светофари“ с цел създаване на умни кръстовища спомагащи движението посредством „Зелена вълна“.	бр.	5	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	250
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Дигитализацията и цифровизацията променя всеки един аспект на човешката дейност към облекчаване на препятствията и подобрене на ефективността особено в областта на устойчивата мобилност. Тази мярка отговаря на потребностите на хората искащи интеграция на умни системи за управление на движението 48,4%, искат намаляване на автомобилния трафик 69,4%.							2023-2029	1 000

	ПРИОРИТЕТ 4. ЦИФРОВИЗАЦИЯ И ДИГИТАЛИЗАЦИЯ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА УСТОЙЧИВ И ИНТЕЛИГЕНТЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 4.2	Преминаване към дигитализация и цифровизация на обществения транспорт.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
4.2.1	Анализ и оценка за трансформиране на обществения транспорт към преминаване към система за интелигентно управление.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2024	100
4.2.2	Внедряване на цифрова система за интелигентно управление на обществения транспорт, т.е. електронен градски транспорт.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	1000
4.2.3	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците в обществения транспорт и обезпечаването ѝ с необходимите ѝ софтуерни и хардуерни продукти.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	500
4.2.4	Въвеждане на система за видеонаблюдение в градския транспорт и обезпечаването ѝ с необходимите ѝ софтуерни и хардуерни продукти.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	250
4.2.5	Цифровизация на инфраструктурата на обществения транспорт в това число монтиране на дигитални информационни табла на спирките, даващи информация за автобусите в реално време.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2027	250
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Тази мярка е разработена поради заявените потребности на населението към дигитализация на обществения транспорт. Резултатите от изследването посочват, че 27,4% от хората искат таксуване с мобилно приложение, 30% спирки, захранвани със соларни панели, 54,8% желаят да има табла на спирките с време на изчакване на автобусите, 35,5% желаят електронно плащане и безконтактни системи за билети, а 63% - реално време на информация за обществения транспорт.							2023-2029	2 100

	ПРИОРИТЕТ 4. ЦИФРОВИЗАЦИЯ И ДИГИТАЛИЗАЦИЯ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА УСТОЙЧИВ И ИНТЕЛИГЕНТЕН ТРАНСПОРТ							
МЯРКА 4.3	Внедряване на дигитални подходи за обезпечаване устойчивостта на градската мобилност.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
4.3.1	Създаване и внедряване на мобилно приложение даващо информация за транспортните услуги на града в това число: стоянки на велосипеди, електрически скутери и тротинетки и други средства за споделен транспорт.	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, ПОС, общин. бюджет	2025	100
4.3.2	Внедряване на електронни табла, указващи местата на паркингите, както и броя на свободните места на места със засилен трафик и входно - изходните пунктове на града	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, ПОС, общин. бюджет	2025	50
4.3.3	Въвеждане на електронна обществено достъпна система за качеството на атмосферния въздух	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, ПОС, общин. бюджет	2025	250
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Информираността като елемент на дигитализацията е припозната от населението на град Карлово като важен елемент на устойчивата градска мобилност, което налага нейното развитие в настоящата мярка. 66,1% от населението заявява, че след 10 години иска да вижда града като място с чист въздух, 30% от респондентите желаят да имат информация за сигурен достъп за съхранение на велосипеди, а 19,4% посочват, че биха използвали приложения и платформи за планиране на маршрути и споделено използване на превозни средства.							2023-2029	400

	ПРИОРИТЕТ 5. ИЗГРАЖДАНЕ НА БЕЗОПАСНА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ, ИНФОРМАЦИОННА ОБЕЗПЕЧЕНОСТ И ИЗГРАЖДАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНА КУЛТУРА НА МОБИЛНОСТ, ОСНОВАНА НА ВКЛЮЧВАНЕТО.							
МЯРКА 5.1	Изграждане на безопасна и информационно обезпечена среда за пешеходно, велосипедно и други форми на споделено движение.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
5.1.1	Планиране на мерки за подобряване безопасността на пешеходното движение	бр.	1	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, ПОС, общин. бюджет	2024	50
5.1.2	Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към пешеходци и велосипедисти	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, ПОС, общин. бюджет	2027	500
5.1.3	Провеждане на кампании за популяризиране и осведомяване за ползите от пешеходното и вело движение	бр.	3	годишно	община Карлово	Общински бюджет	2027	150
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Безопасността е основен елемент от системата за устойчива мобилност, тъй като насърчава сигурността и увереността в населението от използването на алтернативни средства за транспорт. Не случайно 61,3% от населението вижда именно подобряването на пътната безопасност като резултат от постигането на устойчива градска мобилност; 80,6% искат децата да могат да играят безопасно; 32,3% искат подобрена велосипедна инфраструктура и мерки за безопасност; 29% посочват потенциални рискове от сблъсъци с автомобили а 55,2% посочват необходимостта от подобрена безопасност за велосипедистите по пътищата. Тези данни са в основата на разработването на настоящата мярка.							2023-2029	700

	ПРИОРИТЕТ 5. ИЗГРАЖДАНЕ НА БЕЗОПАСНА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ, ИНФОРМАЦИОННА ОБЕЗПЕЧЕНОСТ И ИЗГРАЖДАНЕ НА ЗДРАВΟΣЛОВНА КУЛТУРА НА МОБИЛНОСТ ОСНОВАНА НА ВКЛЮЧВАНЕТО.							
МЯРКА 5.2	Изграждане на безопасна и информационно обезпечена среда за транспортната система и популяризиране на устойчивото и екологосъобразно движение и транспорт.							
№	ПРОЕКТ	ПОКАЗАТЕЛИ / индикатори за продукт				ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	ИНДИКАТИВЕН СРОК ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	ИНДИКАТИВНА СТОЙНОСТ (хил. лв.)
		Мерна е-ца	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация			
5.2.1	Изграждане и/или рехабилитация на инфраструктура и съоръжения за хора с увреждания	бр.	10	годишно	община Карлово	НПВУ, ПРР, общин. бюджет	2029	350
5.2.2	Провеждане на кампания за популяризиране на мерките и ползите от устойчивата и екологосъобразна мобилност	бр.	3	годишно	община Карлово	Общински бюджет	2027	150
ОБОСНОВКА НА МЯРКАТА							ИНДИКАТИВЕН ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	ИНДИКАТИВНА ОБЩА СТОЙНОСТ
Настоящата мярка цели да отговори на две важни потребности на населението – създаване на среда за достъп на всички индивиди без дискриминация, солидарни с индивидите в неравностойно положение и създаване на информираност за важността на алтернативния транспорт и устойчивата мобилност пред населението и заинтересованите лица като важен фактор за постигане на икономическо развитие и подобрене качеството на живот в община Карлово. От проведеното допитване 38,7% от анкетираните посочват, че желаят повишаване на информационната прозрачност и участие на общността, 38,7% посочват необходимостта от паркинги за хора с увреждания, 35,5% очакват интегриране на устойчиви икономически модели и бизнес решения в градската мобилност.							2023-2029	500

20. Индикатори за резултат и въздействие на приоритетите върху мобилността

приоритет		въздействие	индикатор	базова стойност	Целева стойност	отчитане	информация
	ПРИОРИТЕТ 1. Повишаване на устойчивостта на градската и междуселищната пътна мрежа	Увеличаване броя на индивиди с увреждания, посещаващи природни забележителности, недвижими културни ценности, туристически обекти и места за почивка и туризъм.	% на индивидите с увреждания от общия брой на посетителите на посочените типове обекти.	2%	5%	годишно	община Карлово, обекти
		Намаляване на пътните инциденти следствие на развитието, обновяването и реконструкцията на пътната мрежа и съоръженията към нея.	брой пътни произшествия в общината	500	450	годишно	община Карлово, МВР гр. Карлово
		Увеличаване в използването на паркинги като средство на буферна зона против навлизане на автомобилен поток в града	Брой автомобили в паркингите	2000	3000	годишно	община Карлово
	ПРИОРИТЕТ 2. Изграждане на екологичен и устойчив градски и междуселищен транспорт	Увеличаване броя на индивидите използващи общественя транспорт като приоритетно средство за придвижване	% от населението придвижващо се с обществен транспорт	30%	40%	годишно	община Карлово
		Намаляване на емисиите и негативното въздействие върху околната среда от общественя транспорт	Равнище на вредните емисии от общественя транспорт			годишно	община Карлово
		Увеличаване процента на удовлетвореност на населението от използването на общественя транспорт като качество и ефективност на услугата.	Равнище на удовлетвореност от използване на общественя транспорт	60%	70%	годишно	община Карлово
		Повишаване дела на екологосъобразните автомобили в това число електромобили и хибриди на населението	Брой електромобили и хибридни автомобили в общината	5%	10%	годишно	община Карлово
		Повишаване на енергийната ефективност на общественя и частния транспорт	Равнище на потребена електроенергия	20%	30%	годишно	община Карлово
		Увеличен брой на индивидите предпочитащи и използващи други форми на придвижване като споделена градска мобилност	% от населението използващо електрически тротинетки и скутери	1%	5%	годишно	община Карлово
	ПРИОРИТЕТ 3. Създаване на	Увеличаване броя на индивидите предпочитащи и използващи пешеходното движение като приоритетно	% от населението придвижващо се пеша	20%	30%	годишно	община Карлово

	условия за устойчиви алтернативи на придвижване и транспорт.	Увеличен брой на индивидите предпочитатци и използващи велосипедното движение като приоритетно	% от населението придвижващо се с велосипед	10%	20%	годишно	община Карлово
		Намаляване делът на използване на лични автомобили като средство за придвижване	% от населението придвижващо се с автомобил	70%	50%	годишно	община Карлово
	ПРИОРИТЕТ 4. Цифровизация и дигитализация за създаване на устойчив и интелигентен транспорт	Повишаване на доверието в местната власт следствие на подобрението на достъпа и услугите до транспорта и мобилността.	Равнище на доверие в местната власт	60%	70%	годишно	община Карлово
		Намаляване на задръстванията в града поради въвеждането на „умни светофари“ и кръстовища	Брой задръствания	50%	40%	годишно	община Карлово
		Повишаване качеството на атмосферния въздух	Равнище на замърсяване на въздуха			годишно	община Карлово
		Повишаване използването на електронни средства за заплащане на обществен транспорт	% на използване на електронни средства за таксуване от общия брой на билетите	2%	10%	годишно	община Карлово
		Повишаване удовлетвореността на гости и граждани на общината следствие на дигитализацията и цифровизацията на транспортната мрежа и мобилността	Равнище на удовлетвореност от транспортната мрежа и условията за мобилност в града.	50%	70%	годишно	община Карлово
	ПРИОРИТЕТ 5. Изграждане на безопасна градската мобилност, информационна обезпеченост и изграждане на здравословна култура на мобилност основана на включването.	Увеличаване броя на индивидите с увреждания придвижващи се в града и посещаващи места с обществено и национално значение.	% на индивидите с увреждания като дял от общите посетители	10%	20%	годишно	община Карлово
		Намаляване броя на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на пешеходци	% на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на пешеходци	10%	6%	годишно	община Карлово, МВР гр. Карлово
		Намаляване броя на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на велосипедисти	% на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на велосипедисти	8%	5%	годишно	община Карлово, МВР гр. Карлово
		Намаляване броя на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на хора в затруднено положение	% на инцидентите и пътно транспортните произшествия с участие на затруднено положение	5%	3%	годишно	община Карлово, МВР гр. Карлово

21. Индикативен бюджет на ПУГМ и източници на финансиране

Съобразно плана за изпълнение.

22. Източници на информация

Анкетно проучване за целите на ПУГМ

ЕК (2023) Препоръка (ЕС) 2023/550 на комисията от 8 март 2023 година относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност (нотифицирано под номер C(2023) 1524)

ЕС (2020) Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.
www.eltis.org

.....