

ОБЩИНА СТАРА ЗАГОРА



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

2025 – 2035 г.



<https://www.starazagora.bg/bg/>



042/614-614



бул. "Цар Симеон Велики" 107

ПРОЕКТ

Планът за устойчива градска мобилност 2025 – 2035г. на Стара Загора е изготвен по проект LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA-SUMP „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“ и е одобрен от Общински съвет с Решение № на Заседание №

СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение.....	4
1. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ	6
1.1. Приложимо законодателство	7
1.2. Стратегически документи.....	11
 2. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩАТА СИТУАЦИЯ, ТРАНСПОРТНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО И КЛЮЧОВИТЕ ПРОБЛЕМИ.....	15
2.1 Текуща ситуация	15
2.2. Изследване на съществуващите форми на транспорт от гледна точка на информираност, достатъчност, близост, достъпност, социална поносимост.....	23
2.3. Анализ на текущото състояние и ключови проблеми	30
Немоторизиран транспорт	30
Индивидуален транспорт	32
Обществен транспорт	33
Улична мрежа и автомобилно движение	35
Паркиране.....	38
Пътна безопасност	39
Интелигентни транспортни системи	41
3. КОНЦЕПЦИЯ И ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ.....	44
3.1. Концепция	44
3.2. Цели за развитие на устойчива градска мобилност в Стара Загора	47
Приоритети и мерки.....	47
3.3. Целеви групи	49
4. Ефекти на Плана за устойчива градска мобилност върху околната среда и чистотата на въздуха.....	50
5. Актуализация на ПУГМ	54

ВЪВЕДЕНИЕ

Концепцията за устойчива мобилност придобива много по-широко значение от преодоляване на трафика и възможност за транспортиране. Тя обхваща цялата връзка на хората с градската структура, където отделните видове транспорт се намесват в цялото и по този начин се въвежда интегриран подход при управлението на мобилността. Устойчивата градска мобилност изисква промяна в мисленето и градското планиране, където придвижването с лични автомобили отстъпва на алтернативни, по-активни и масови форми на придвижване, сред които каране на велосипед, ходене пеш, използване на обществен транспорт и железопътен такъв, които да окажат принос както за социалната сплотеност и опазване на околната среда, така и за бъдещия икономически просперитет на град Стара Загора. Много европейски градове са спомогнали на градовете да станат по-привлекателни и жизнени, без да ограничават достъпността, като предлагат интегрирана висококачествена и устойчива транспортна система.

Едно от големите предизвикателства, пред което е изправен транспорта е да се намалят емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха и шума, като същевременно да се повиши неговата устойчивост, ефективност и конкурентоспособност.

Мобилността е фактор, способстващ за икономическия и социален живот, като се започне от ежедневното пътуване до работното място или с цел туризъм, и се стигне до правилното функциониране на доставки на стоки и на промишленото производство. Устойчивата мобилност осигурява дългосрочно икономическо развитие на градовете, повишава качеството на живот на техните жители и гарантира опазването на околната среда. Начинът, по който се придвижваме в града, оказва влияние върху използването на общественото пространство, околната среда, безопасността и здравето на хората. Привлекателността на града до голяма степен се определя от неговата транспортна система и затова трябва внимателно да я проектираме.

ПУГМ е нова форма на стратегическо транспортно планиране, предложена официално от Европейската комисия през 2009 г. Основната задача на ПУГМ е да подобри достъпността на градските зони и да осигури висококачествена и стабилна мобилност и транспорт до, през и на територията на града. За разлика от класическото транспортно планиране, ПУГМ се концентрира не върху организацията на движението и осигуряването на инфраструктура за определени видове транспорт, а върху планирането на движението на хората в града.

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Стара Загора е стратегически документ с хоризонт на планиране 2025-2035 г., който трябва да отговори на нуждите на хората и бизнеса от подобряване на достъпността на градските райони и осигуряване на висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до, през и на територията на града, за да се постигне по-добро качество на живот.

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници. В плана се разглеждат по-скоро нуждите на „функциониращия град“ и околните крайградски зони, а не толкова на общинския административен район.

Планът за устойчива градска мобилност не е традиционен транспортен план на даден град, а цялостна визия на заобикалящата ни среда.

Традиционно транспортно планиране	Планиране за устойчива градска мобилност
Съсредоточаване върху трафика	Съсредоточаване върху хората
Основна цел: Увеличаване на капацитета на трафика и скоростите	Основна цел: Достъпност и качество на живот
Разделение	Интегриране на използването на земята, икономическото развитие, социалните нужди, качеството на околната среда и здравеопазването.
Краткосрочна и средносрочна перспектива	Дългосрочна перспектива
Административни граници	Функционални граници в пътуването
Политически мандати и планиране от страна на експертите	Ключовите заинтересовани страни и обществеността са активно участващи
Развитие от транспортни инженери	Интердисциплинарно планиране
Набляга се на инфраструктурата	Комбинация от: инфраструктура, пазар, услуги, информация и презентирание за постигане на разходно-ефективни решения.
Ограничена оценка на въздействието	Интензивна оценка на въздействията и подобряване на живот на обществото.

За разлика от класическото транспортно планиране, ПУГМ се концентрира не върху организацията на движението и осигуряването на инфраструктура за определени видове транспорт, а върху планирането на движението на хората в града. Устойчива мобилност означава предоставяне на възможност за придвижване от точка А до точка Б в разумно време и на достъпна цена, като се използват най-ефективните и устойчиви

форми на пътуване в името на осигуряването на обществен интерес. Това означава, че всеки човек, независимо от неговите физически или материални възможности, трябва да може да се движи удобно през града и следователно планирането трябва да отчита индивидуалните характеристики, както и общите нужди и интереси.

ПУГМ адресира следните цели:

- Гарантиране, че на всички граждани се предлагат транспортни възможности, които позволяват достъп до ключови дестинации и услуги;
- Подобряване на безопасността и сигурността;
- Намаляване на замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия;
- Подобряване на ефективността и рентабилността на превоза на хора и товари;
- Принос за повишаване на привлекателността и качеството на градската среда и градския дизайн в полза на гражданите, икономиката и обществото като цяло.

Мерките, посочени в ПУГМ могат да бъдат финансирани от различни източници, в т.ч. от европейските фондове.

1. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

Във връзка с разработването на План за устойчива градска мобилност на град Стара Загора са изследвани редица нормативни, стратегически документи и проекти, които имат пряко отношение за постигане целите на концепцията за устойчива градска мобилност. Сред тях са:

- Устойчива Европа до 2030 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- План за интегрирано развитие на Община Стара Загора за периода 2021 - 2027 година;
- Общ устройствен план на община Стара Загора;
- Проект за интегриран градски транспорт на град Стара Загора, финансиран по ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Стара Загора за 2014 – 2020 г.”, финансиран от ЕФРР и държавния бюджет на РБ чрез ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;

- „Прилагане на мерки за подобряване качеството на живот в градовете Бургас, Варна, Стара Загора и Плевен“ по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Околна среда“.

Правният анализ в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градската среда, включително документи, относими към градската мобилност на ниво Община Стара Загора обхваща:

- ✓ Преглед на приложимото законодателство;
- ✓ Политики и стратегически документи на европейско и национално ниво;
- ✓ Мерки и проекти от стратегическите планови документи на Община Стара Загора;
- ✓ Изследване на добри практики от други европейски градове при разработване и реализиране на ПУГМ;

1.1. ПРИЛОЖИМО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Нормативна уредба на ниво Европейски съюз

Европейската транспортна система е важен фактор за развитието на икономиката в Европа и един от основните приоритети на Европейския съюз е да осигури безопасни, ефективни и висококачествени услуги за превоз на пътници чрез регулирана конкуренция. Освен това една от главните цели на ЕС е да се гарантират прозрачността и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, при отчитане на социалните фактори, фактори свързани с околната среда и регионалното развитие, или предлагането на специфични тарифни условия за някои категории пътници, като пенсионерите, премахването на различията между транспортните предприятия от различните държави-членки, които биха могли да предизвикат съществени нарушения на конкуренцията. (Бяла книга на ЕК от 28 март 2011 "Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите").

На европейско ниво, приложим е Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Главната цел на този Регламент е да дефинира как в съответствие със законите на Европейския съюз, компетентните власти за обществен превоз на пътници могат да действат с оглед гарантиране на услуги от общ

интерес, като се постига по-високо качество и безопасност на по-ниска цена в сравнение с тази, която би съществувала, ако влияние оказваха само силите на пазара.

В тази рамка Регламент 1370/2007 поставя условията, съгласно които компетентните власти при възлагане или договориране на услуги за обществен превоз, могат да компенсират операторите на обществените услуги за направените разходи и/или дават изключителни права при изпълнение на задължения за обществени транспортни услуги.

Регламент 1370/2007 се прилага относно националните и международни дейности за извършване на превоз на пътници с железопътен, друг релсов и автомобилен транспорт. И накрая следва да се отбележи, че в разрез с Регламент (ЕИО) № 1191/69, чието приложно поле обхваща обществените услуги за пътнически превоз с вътрешно воден транспорт, Регламент 1370/2007 не обхваща възлагането на обществени поръчки за услуги в този конкретен сектор.

Според плана за действие за градска мобилност на ЕС (Брюксел, 2009 г.) градските транспортни системи са неразделна част от европейската транспортна система и поради това са неразделна част от общата транспортна политика съгласно дял VI, членове 90-100 от Договора за функциониране на Европейския съюз (бивш Договор за ЕО). Освен това останалите политики на ЕС (кохезионната политика, политиката в областта на околната среда, политиката в областта на здравеопазването и др.) не могат да постигнат своите цели без да се вземат предвид градските особености, включително градската мобилност.

В последните 10 години бе развита политиката и законодателството на ЕС в областта на градската мобилност. Осигурено е значително финансиране чрез структурните фондове и чрез Кохезионния фонд, а финансираните от ЕС инициативи подпомогнаха създаването на широк набор от иновативни подходи.

Разработването на ефикасни транспортни системи в градските зони става все по-сложна задача предвид, както претоварените градове, така и тяхното все по-голямо разширяване. Публичните власти играят ключова роля за осигуряване на планирането, финансирането и регулаторната рамка. В тази връзка, ЕС стимулира властите на местно, регионално и национално равнище за приемане на дългосрочни интегрирани политики, които са крайно необходими предвид комплексния контекст.

Европейският съюз прилага различни регламенти за насърчаване използването на екологично чисти автомобили, напр. EURO стандарти за емисии от леки и тежкотоварни автомобили, стандарти за тестване на отделените емисии при изпитване на моторни превозни средства, стандарти и целеви пазарни дялове за био горива (10% дял на

източници на възобновяема енергия до 2020 г.), регламенти относно качеството на горивата (намаляване на интензитета на CO₂ в горивата с 6 % до 2020 г.), ограничение на емисиите на CO₂ (за леки автомобили: 120g/km до 2015 г.; предлага се: LDVs: 175 g/km до 2012 г.). Регламентите на ЕС относно емисиите от лекотоварни автомобили (леки коли и лекотоварни автомобили) са първоначално определени с Директива 70/220/ЕЕС и редица промени, приети през 2004 г. През 2007 г. тази директива е отменена и заменена с Регламент 715/2007 (Euro 5/6).

От приложимото българско законодателство са взети предвид разпоредбите на:

- Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно- транспортната система на урбанизираните територии. Наредбата указва областите и действията, които следва да бъдат обхванати и определени чрез ПУГМ.
- Наредба № 33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.
- 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;
- Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Наредба 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.
- Закон за движението по пътищата;
- Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата;
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Наредба за обществения ред при използване на превозни средства на територията на община Стара Загора;

Нормативната уредба, която определя предоставянето на услугата градски транспорт в община Стара Загора

Приложимото българско законодателство в областта на извършеното възлагане на транспортната услуга е чл. 16г от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Разпоредби регулиращи материята се съдържат и в чл. 19, ал. 2 от Закона за автомобилните превози. Тези текстове, въвеждат нормативно възможността компетентния орган (в случая - Общинския съвет на Община Стара Загора) да възложи обществените поръчки за транспортни услуги по смисъла на Регламент 1370/2007, пряко на вътрешен оператор (по смисъла на Наредба № 2) и без провеждане на конкурентна тръжна процедура.

На това основание през 2014 г. от страна на Община Стара Загора е извършено пряко възлагане на извършването услугата на общинския оператор „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД. Налице са и необходимите решения съгласно Наредба №2 на компетентния местен орган - Общински съвет на Община Стара Загора. Съгласно негово Решение № 531/20.12.2012 г. се разрешава да се възложи пряко извършване на обществен превоз на пътници с тролейбусен транспорт, а с Решение № 2084/17.09.2015 г. се разрешава допълнително пряко възлагане на извършване и на автобусен обществен превоз на пътници. В изпълнение на посочените решения е сключен и по-късно изменен и допълнен Договор № 474/31.03.2014 г. за обществен превоз на пътници. В резултат на описаните решения и договор, към момента е предоставено изключителното право за обществен превоз на пътници с тролейбусен и автобусен транспорт (със задължение за обществена услуга) в полза на оператора „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД и на получаване на съответна компенсация в замяна на изпълнението на тези задължения за превоз.

Съгласно чл. 21 ЗМСМА Общинският съвет на Община Стара Загора има обща компетентност да приема стратегически документи за развитие на общината, които да отразяват и европейските политики за развитие на местните общности, едната от които е и политиката за местния обществен транспорт. Това правомощие кореспондира и с правото на Общинския съвет да утвърди и изменя при необходимост общинската транспортна политика съгласно чл. 14, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.

1.2. СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ

Общината е разработила различни стратегически проекти във времето, в които е засегнато пряко управлението на мобилността, а именно: Общ устройствен план, Генерален план за организация на движението в Стара Загора, Общински план за развитие на община Стара Загора за периода 2014-2020, Интегриран план за градско възстановяване и развитие за град Стара Загора и План за интегрирано развитие на община Стара Загора - 2021 – 2027г.

Общ устройствен план на община Стара Загора

Общият устройствен план на община Стара Загора, е управленски инструмент на местната власт, насочен към създаване на условия за развитие и комплексно устройствено планиране на различните видове територии в общината, при отчитане на съществуващите природни и антропогенни дадености и специфични социалноикономически условия.

Основната цел на ОУПО Стара Загора е да предложи оптимална пространствена и функционална структура за развитие, изграждане и комплексно устройство на общинската територия в хармонично единство на урбанизираните територии със съществуващите природни и антропогенни дадености и специфични социално-икономически условия за възпроизводство на обществото и за предлагане на възможности за пространственото “вписване” на общината в групата от съседни общини в границите на област Стара Загора.

Реализацията на така формулираните цели на ОУП на община Стара Загора е свързано с решаване на следните **основни задачи**:

- определяне структурата на територията на общината при отчитане на комплексните социално-икономически, пространствени и инфраструктурни предвиждания, както и на политиките за опазване на околната среда;
- функционално зониране на територията;
- пространствено структуриране на различните видове територии в зависимост от предвиденото в ОУП бъдещо основно предназначение;
- определяне на допустимите и забранените дейности в различните функционални зони;
- съставяне на специфични правила и норми за определени територии с основно предназначение в землището на общината;
- предлагане на подходящи насоки за развитието на системите на транспортната и техническата инфраструктура и връзките им с териториите на съседните общини и с инфраструктурните мрежи, съоръжения и обекти с национално и регионално значение;

- развитие на системите за труд, обитаване, отдых и туризъм, свързани с природните и антропогенните характеристики на общината и наличните обекти на културно-историческото наследство;
- определяне на териториите с разпространение на предвидими природни бедствия и мерките за устройствена защита;
- определяне на границите на териториите за природна и културно-историческа защита, както и начините на тяхното използване;
- определяне на границите на нарушените територии и териториите за възстановяване;
- определяне на териториите за активно прилагане на ландшафтно-устройствени мероприятия и естетическо оформяне, в т.ч. териториите за превантивна устройствена защита, съгласно чл.10, ал.3 от ЗУТ.

Генерален план за организация на движението (ГПОД) за територията на град Стара Загора

Генерален план за организация на движението (ГПОД) за територията на град Стара Загора е изготвен на основание чл. 5, т. 1, в) на Наредба № РД-02-20-2 от 24 октомври 2022 г. за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Генералният план за организация на движението (ГПОД) е само един от инструментите, с които местната власт може да въздейства върху готовността на населението да премине от автомобил към друго транспортно средство. Фокусирането на градоустройството в последните години върху автомобилното движение чрез разширяване и реконструиране на уличната мрежа, изграждане и поддържане на паркинги и други мерки, които целят да улеснят придвижването с автомобил, има последици, които не могат да бъдат лесно и бързо обърнати.

Генералният план за организация на движението (ГПОД) е насочен към:

- Подобрение на условията за безопасност на движението и намаляване на пътния травматизъм по уличната мрежа на гр. Стара Загора
- Подобрение на уличния график и намаляване на задръжките на автомобилите по кръстовищата на ПУМ на гр. Стара Загора.
- Подобрение на екологичните условия в града, вследствие намаляването на шума и газовите емисии от автомобилите
- Подобрение на функционирането на МГТ (масов обществен пътнически транспорт) и подобряване на тази услуга за гражданите на Стара Загора.

Основната цел на ГПОД на гр. Стара Загора е да направи цялата транспортна система на града по-устойчива: мултимодална, ефективна, съвместима с климата и околната среда, както и удобна и бърза за пешеходци и велосипедисти. Мерките, заложи в ГПОД, целят да постигнат възможно най-голяма мобилност и безопасност на населението с възможно най-малко (автомобилен) трафик.

План за интегрирано развитие на община Стара Загора - 2021 – 2027г.

Като основен елемент на ЗРР, Планът за интегрирано развитие е инструментът за определяне на визията, приоритетите, целите и мерките за развитие на територията на общината. Съгласно чл.13, ал.2 ЗРР, ПИРО на Община Стара Загора осигурява пространствена, времева и фактическа координация и интеграция на различни политики и планови ресурси за постигане на дефинираните цели за трайно подобряване на икономическото, социалното и екологичното състояние на общинската територия.

ПИРО на Стара Загора осигурява необходимата стратегическа, функционална и пространствена координация на необходимите интервенции в общинската територия, като по този начин се подобряват условията за живот и бизнес на местната общност и същевременно се създават нужните предпоставки за ефективно използване на местните ресурси и потенциал на територията, повишаване на инвестиционната и туристическа атрактивност на Община Стара Загора и региона през програмен период 2021-2027 г.

Определената в Плана за интегрирано развитие Визия до 2027 г. е „Стара Загора – модерна, просперираща община с иновативна и конкурентоспособна икономика, с балансирано териториално развитие, качествени услуги и привлекателно място за живот на своите граждани, като се използва местния потенциал, богатото природно и културно-историческо наследство.“

Заложените стратегически цели са:

Стратегическа цел 1. Създаване на условия за устойчив икономически растеж и енергиен преход

Стратегическа цел 2. Повишаване на качеството на живот, жизнения стандарт и подобряване на достъпа до услуги чрез прилагане на интегрирани политики

Стратегическа цел 3. Опазване на околната среда и адаптация към климатичните промени, изграждане на транспортна инфраструктура и мобилност

Интегриран план за градско възстановяване и развитие за град Стара Загора

Основната цел на ИПГВР на град Стара Загора е стимулиране на устойчив растеж в процесите на градско планиране и управление на територията на град Стара Загора, чрез дефиниране на евентуални механизми за пространствена, времева и функционална интеграция на стратегически, политически, планови и устройствени действия, комбинирани посредством определени инструменти, за да се достигне целесъобразно развитие на територията, като се зачитат принципите за балансирано и ефективно използване на силните страни. ИПГВР цели трайно подобряване на икономическото, социалното и екологичното състояние на дадена градска територия, чрез интеграция на всички дейности в плана по такъв начин, че взаимовръзката между отделните елементи да има такава синергия, че цялостното въздействие на плана да превишава сбора от въздействието на отделните му съставни части, ако те бъдат осъществени поотделно.

ИПГВР е изготвен в контекста на европейски, национални, регионални и местни стратегически и планови документи, като проследява основните принципи, цели и приоритети, залегнали в тях.

ОБЩИНСКИ ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ

Основната цел на Общинския план за развитие е да предложи обща рамка и последователност от конкретни действия за устойчиво и интегрирано развитие на местно ниво. Общинският план на Стара Загора следва да бъде оперативен документ, обединяващ целите и начините за тяхното постигане, при задължително съответствие с Областната стратегия за развитие на област Стара Загора и действащите устройствени планове.

Съгласно приетия Общински план за развитие до 2020 г., визията на Стара Загора е " Община Стара Загора – просперираща тракийска община, един от лидерите в развитието на България, където богатото природно и историческо наследство, науката и съвременната култура, стимулират икономическия растеж и творческата изява на хората.

Според Плана от изключително важно значение е развитието на републиканската пътна мрежа. Основни изводи от плана по отношение на транспортната инфраструктура са:

- Необходимост от дългосрочно планиране на развитието на транспорта в общината, като се поставя акцент върху постигането на оптимална градска мобилност и успешното съчетаване на различните видове транспорт.
- Бъдещото развитие на транспортната система следва да продължи започнатия през програмния период 2007-2013 интегриран проект за устойчив градски транспорт на град Стара Загора. Мярката е неразривно свързана с потенциала и заложената в ОПР идея за създаването на интермодален и логистичен комплекс при пресичането на трансевропейските коридори №8 и №9 край Стара Загора.
- Обновяване на откритите публичните пространства при добавянето на нови функции и символи / пешеходните улици и връзки, площадите и детските площадки/
- Липсващи и недоизградени транспортни връзки между селата и с общинския център;

2. Анализ на текущата ситуация, транспортното поведение на населението и ключовите проблеми

2.1. Текуща ситуация

Местоположение

Община Стара Загора заема територия от 1 019,4 км² и е разположена в южна централна България, в южните склонове на Сърнена Средна гора в Старозагорското поле. Градът има важно природо-географско и стопанско значение за региона и страната. Със своите стопански, транспортно-комуникационни, управленски, научни, културно-просветни, търговски, здравни и други дадености, оказва влияние, както върху динамиката и развитието на общината, така и върху цялостното развитие на област Стара Загора и Югоизточен район за планиране.

Територията на общината обособена по групи е както следва:

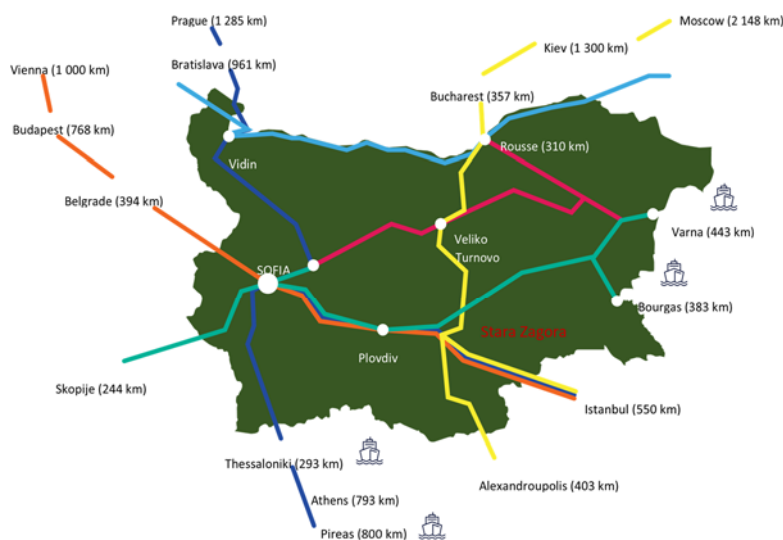
- земеделски територии – 631 338 дка;
- горски територии - 276 378 дка;
- населени места и други урбанизирани територии – 62 449 дка;
- водни течения и водни площи – 17 622 дка;
- територии за добив на полезни изкопаеми – 19 607 дка;
- територии за транспорт и инфраструктура – 11 968 дка.

Средната надморска височина на община Стара Загора е 357 м, като в равнинната част е в диапазона 150 – 180 м, а планинската надморска височина достига 895 м (връх Морулей). Надморската височина на град Стара Загора е 169 м.

Община Стара Загора е разположена в централната част на област Стара Загора. Общината граничи с 10 общини от 3 области. Населението на общината формира около половината от населението на областта. Границите ѝ са следните:

- на север – община Казанлък, община Мъглиж, община Николаево и община Гурково;
- на изток – община Нова Загора (област Сливен);
- на югоизток – община Раднево и община Опан;
- на юг – община Димитровград (област Хасково);
- на югозапад – община Чирпан;
- на запад – община Братя Даскалови.

Община Стара Загора е свързана и с международни транспортни коридори: европейски транспортни коридори № 8 и № 9. Коридор №8 осигурява връзка между Италия - Албания - Македония – България, а коридор №9: между Финландия - Русия - Украйна - Молдова - Румъния - България – Гърция. В близост до общината преминава европейски транспортен коридор № 4: Германия - Австрия - Унгария - Румъния - България – Турция. Други важен фактор, благоприятстващ достъпа на посетители е път I-5 - Русе – Свиленград и път II-66 - София – Бургас. Първият от тях осигурява транспортна свързаност в посока север-юг. Вторият осигурява свързаност в посока изток-запад.



Благоприятното транспортно-географско положение на община Стара Загора и в частност на град Стара Загора е едно от важните предимства на общината и важен фактор за нейната конкурентоспособност. Територията е свързана с пътища от републиканската

пътна мрежа. Пряк достъп е осигурен с Автомагистрала „Тракия“, като отдалечеността на града от магистралата е около 10 км. Магистралата е част от Паневропейски транспортен коридор 8.

Богатството на минералните води в село Старозагорски бани подсилва възможностите за туризъм в средногорските райони на общината. Съхранените следи на праисторическите, античните и средновековните времена, заедно със символите на пътя към национално освобождение в края на XIX век, създават идентичността и духа на старозагорци и са основа за развитие на културен туризъм.

Тракийският университет, Регионалният исторически музей, Държавната опера, Драматичният театър, Художествената галерия, уникалният Музей на религиите, пазещ различните културни пластове на Стара Загора, подсказват значимостта на знанието и изкуството за местното развитие. Изброените, заедно със стабилните икономически показатели на общината, защитават желанието за постигане на устойчив растеж.

Релеф

Релефът е равнинен, леко навълнен от широки речни долини, слабо врязани в плиоценската седиментационна повърхнина. В северната му периферия, под праволинейния склон на Сърнена гора е развит делувиялно-пролувиален шлейф, който незабележимо прехожда в равнината. Загорският физикогеографски район е формиран на мястото на плиоценски гребен, запълнени езерни и езерно-блатни седименти.

Транспортна инфраструктура

Добрата инфраструктурна осигуреност и свързаност в обхвата на община Стара Загора е от важно значение за пространственото и балансирано териториално развитие и повишаване на икономическата ѝ активност.

Общата дължина пътната мрежа на територията на общината е 904 км, която включва пътищата от републиканската пътна мрежа, включително и пътища без настилка, които са минимална част от пътната мрежа на общината –около 23 км., с асфалтова настилка са 869 км. пътища, 9 км са с трошено-каменна настилка и има едва 3 км път с паважна настилка. От републиканската пътна мрежа на територията на общината според класа на пътя се намират 93 км. автомагистрала, 169 км. първокласни пътища, второкласни пътища – 215 км. и най-голям е дялът на третокласните пътища - 429 км.

Автогара Стара Загора създава допълнителни възможности за транспортна свързаност на общината. Автогарата разполага с 14 сектора. Транспортни услуги се предлагат от 60 превозвачи по 260 курса по различни направления за страната и чужбина.

Железопътен транспорт

Железопътна гара Стара Загора е важен ж.п. транспортен възел. ЖП участъка Пловдив – Стара Загора – Бургас е главна жп линия от железопътната мрежа на Република България и част от Транс-европейската транспортна мрежа и по-конкретно транспортен коридор „Ориент/ Източно Средиземноморски”. Коридорът свързва Северно, Балтийско, Черно и Средиземно море, като така се оптимизира използването на съответните пристанища и морски магистрали.



Железопътните линии са електрифицирани, като общата дължина на територията на Община Стара Загора е:

- Единична жп линия - 113.450 км.;
- Двойна жп линия - 37.200 км.

В момента ж.п.транспорта (пътнически и товарен) напълно задоволява нуждите на населението на общината.

Тук се пресичат три от основните железопътни линии от ж.п. мрежата на Република България:

- София – Пловдив - Чирпан - Стара Загора - Нова Загора – Ямбол – Карнобат – Бургас/Варна;
- Русе - Горна Оряховица - Стара Загора – Димитровград – Подкова ;
- Русе - Горна Оряховица - Стара Загора – Димитровград – Свиленград.

На територията на община Стара Загора се изпълнява проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2”. Изградено е ново жп трасе с двойна жп линия и изправяне на хоризонтални криви за осигуряване на проектна скорост 160

км/час, както и изграждане на надлези за железопътната линия Пловдив-Бургас на мястото на съществуващите прелези.

Икономика и демографски процеси

Регион Стара Загора е динамично развиващ се и по редица показатели е на водещи позиции в страната след силно развитите региони София и Пловдив. Брутният вътрешен продукт на глава от населението за 2023 г. в размер на 36470 лв. регионът се нарежда на едно от челните места наред до силно развития регион София–град.

Използването на земеделски земи със селскостопанско предназначение е значително и по-високо от средното за страната. Обезпечеността на населението със здравни, образователни и социални услуги е над средното за страната. Наред с това в региона се реализират значителен брой инфраструктурни проекти, които допринасят за подобряване на условията за развитие на бизнес климата.

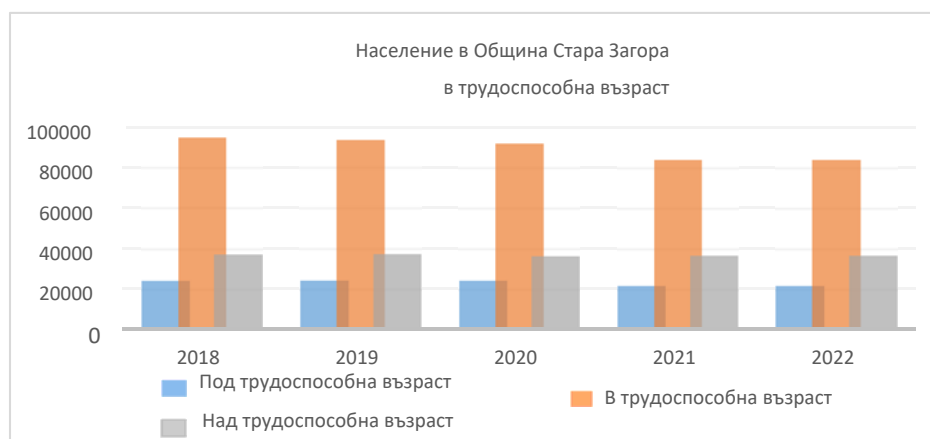
През 2022 г. Община Стара Загора е с население от 142 746 души, като 121 582 от тях живеят в административния център, а именно в гр. Стара Загора. Община Стара Загора се състои от 1 град и 51 села. В общината се намират 28 кметства и 22 кметски наместничества, като според населението, те се делят по следния начин: села с от 1 000 до 2 000 жители – 5 бр., села с от 250 до 1 000 жители – 24 бр., села с от 100 до 250 жители – 16 бр., села с под 100 жители – 5 бр.

Според данните на НСИ ежегодно броят на населението в общината намалява. Това се дължи както на високите нива на смъртност и ниските нива на раждаемост, така и на миграцията. Коефициентът на естествен прираст е трайно отрицателен, но заема по-ниски стойности в сравнение с данните на национално и областно ниво. През 2020 г., когато коефициентът на механичен прираст в областта и в страната заема положителни стойности, на общинско ниво бележи най-негативните си нива. Тези тенденции предполагат влошаване на възпроизводствения потенциал на населението, възрастовата зависимост и трудовия потенциал.



Източник: НСИ

Населението в трудоспособна възраст на Община Стара Загора наброява 84 119 души и формира 49% от общото население в трудоспособна възраст на областта през 2022 г., като тенденцията е за спад на жителите в активна трудоспособна възраст, което е вследствие и на негативните демографски тенденции. Най-многобройно е населението във възрастовата група между 40-54 г.



Източник: НСИ

Информацията по отношение на демографските процеси ни помага да разберем какви ще са тенденциите по отношение на градската мобилност в следващите 5-10 г., нейната натовареност, използваемост и възможностите за преминаване към по-модерен градски транспорт. Въпреки негативните процеси следва да се има предвид, че националната статистика не винаги може да отчете странични фактори, които влияят на крайните резултати. Така например пандемията от COVID-19 драстично увеличи броя на завърналите се да работят в община Стара Загора, имащи различен постоянен адрес на регистрация.

Следва също да се отбележи, че област Стара Загора в следващите години предстои да бъде засегната от процеси, включващи миграция на хора от други общини в

областта или съседни на областта, във връзка с изпълнение на целите на Европейски зелен пакт) и намаляването на вредните емисии, произвеждани от централите в Маришкия басейн. „Зелената сделка“ ще засегне всички отрасли на икономиката, което означава цялостна трансформация не само в сектора на производство на електроенергия, но и във всички видове бизнес, които трябва да преустроят начина, по който функционират. Тези процеси ще повлияят не само на структурата на икономиката в общината и областта, но ще промени и градската среда и с това и градската мобилност и нейната организация. Това е свързано не само с факта, че броя на хората в трудоспособна възраст в общината ще се увеличи, но е и свързано и с увеличаващия се интерес от страна на различни компании, желаещи да инвестират в община Стара Загора.

Всичко това предполага и нова визия на развитие на общината предвид новите предизвикателства, пред които тя е изправена, а и предвид необходимостта да се мисли в посока на използване на транспорт, който да щади околната среда и да отговаря на нуждите от намаляване на вредните емисии от парникови газове.

Европейската зелена сделка и националните действия за преход към нисковъглеродна икономика и общество ще окажат силно краткосрочно и дългосрочно въздействие върху Стара Загора. Взаимозависимостта между общините Стара Загора – Гълъбово – Раднево се изразява в мерките за трансформация на икономиката, адаптация към нови икономически сектори, преквалификация на работната сила и минимизиране на социалните негативни последици.

Важен фактор за влияние върху територията на община Стара Загора е насърчаването на развитие на индустриални паркове и зони. Инвестиционната активност в сектори извън добивната промишленост притежава стратегически потенциал за преодоляване на следствията от Европейската зелена сделка. Изграждането на нови индустриални зони и паркове са важен фактор за засилване на инвестиционната активност на района, като чрез тях се създават възможности за привличане на инвеститори, създаване на нови работни места, ориентиране на регионалната икономика към модерни производствени дейности.

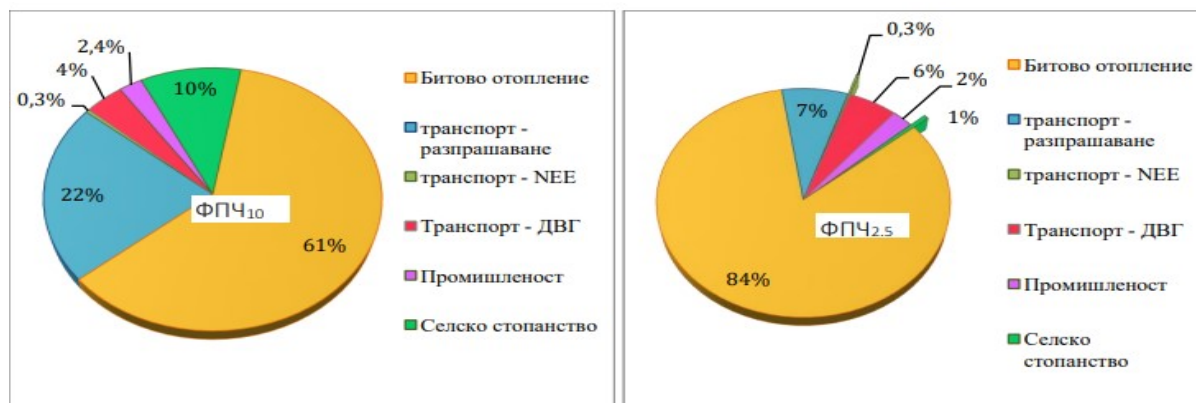
Основните икономически сектори, в които се отчита най-голям брой наети лица е секторът на преработващата промишленост, следван от секторите търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети, хуманно здравеопазване и социална работа, строителство и образование.

Околна среда

Основните предизвикателства за околната среда в община Стара Загора се дължат на концентрацията на човешка и икономическа дейност. В града са фокусирани голямата част от потенциални източници на замърсяване и риск за компонентите и факторите на въздействие на околната среда, което предопределя мерките за опазване на околната среда да бъдат насочени към ограничаване и предотвратяване на замърсяването.

Главните източници за замърсяване в атмосферния въздух на територията на община Стара Загора, са локални – изгаряне на твърди горива и дървесина в отоплителните уреди през студеното полугодие, транспортни дейности, промишленост и селско стопанство. По отношение на пътния транспорт се включват емисии от изгорелите газове на двигателите с вътрешно горене (ДВГ), неауспухови емисии - частици, изпускани във въздуха от износване на спирачки, износване на гуми, износване на повърхността на пътя и прахови частици от пътните настилки (вторично разпрашаване);

Разпределение на дела на емисиите на вредни вещества по основните групи източници през 2020г.,%



Годишни емисии на замърсителите към 2020 г. по групи източници свързани с транспорта в t/y

№	Група източници	ФПЧ10	ФПЧ2.5
	Транспорт – емисии от ДВГ		
	Транспорт – неауспухови емисии		
	Транспорт – вторично разпрашаване		

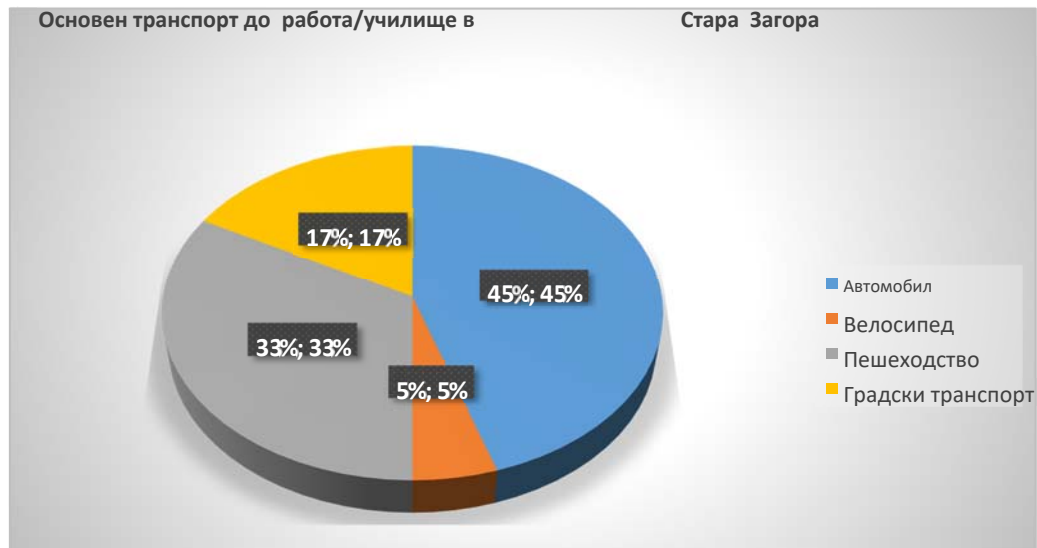
*Съгласно ЕМЕП/ЕЕА air pollutant emission inventory guidebook 2019 - Update Oct.2020, 1.A.3.b.iv Road transport, за определяне на емисии от ДВГ е определен общ емисионен фактор за прахови частици (ФПЧ2.5=ФПЧ10)

Факторите, обуславящи количествено вредното влияние на автомобилния транспорт върху качеството на атмосферния въздух в градска среда са различни и обхващат: вида и състоянието на уличната мрежа, степента на моторизация, структура на автопарка по типове автомобили и използваното гориво.

Интензивността на движение по пътната и улична мрежа е един от главните показатели за въздействието на автомобилния транспорт върху състоянието на атмосферния въздух на дадено населено място. В количествено измерение, при равни други условия, колкото е по-голям броят на автомобилите, толкова по-голям е относителният им принос в общото замърсяване на въздуха.

За измерване на натовареността на пътната мрежа са дефинирани 39 самостоятелни линейни източника (улица или част от нея), разделени в три основни групи: с висок трафик (над 10000 МПС/24 часа), с трафик между 5000 - 10000 МПС/24 часа и нисък трафик (под 5000 МПС/24 часа).

Анализът показва, че приблизително всеки пътник произвежда 456,48 kg CO₂ годишно в резултат на пътуване до работа или училище. За да се компенсира тази въглеродна емисия, ще са необходими приблизително 20,97 дървета, за да се произведе достатъчно кислород.



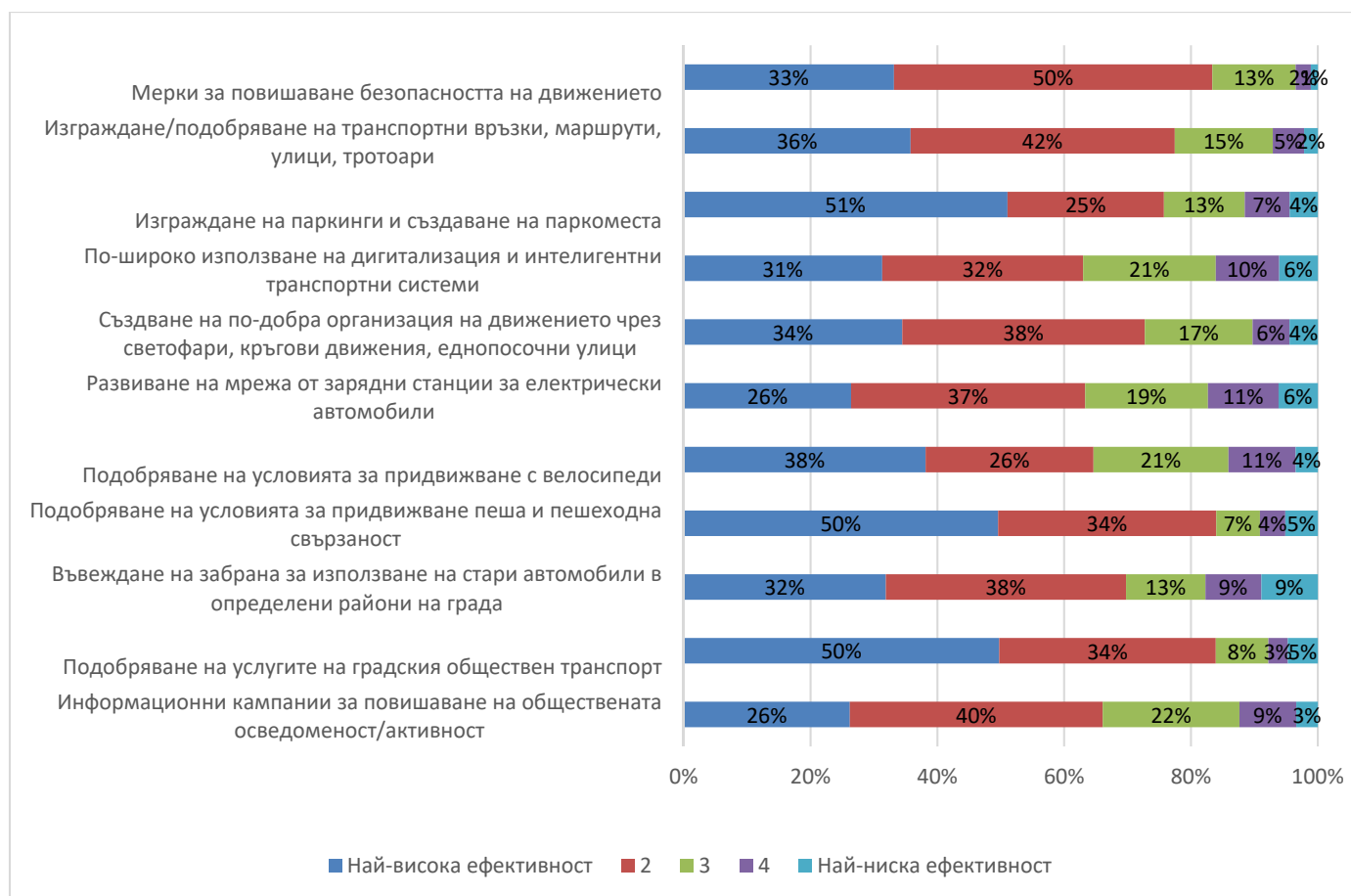
2.2 Изследване на съществуващите форми на транспорт от гледна точка на информираност, достатъчност, близост, достъпност, социална поносимост.

Проведено социологическо проучване на населението на община Стара Загора имаше за цел да се получи статистически значима информация за нивото на познания на гражданите по отношение връзката на градската мобилност с климата, включително

тяхната оценка за съществуващите форми на транспорт (от гледна точка на информираност, достатъчност, близост, достъпност, социална поносимост и др.), личните практики за придвижване на респондентите, техните нагласи, очаквания и предложения за задоволяване на транспортни потребности чрез мерките от ПУГМ.

Отговорите, дадени от анкетираните жители на общината, са представени на следващите фигури.

Фигура 1. Оценка на ефективността на мерките за намаляване на емисиите на парниковите газове от автомобилния транспорт



Резултатите показват, че мерките, които анкетираните жители на общината намират за най-ефективни са тези, насочени към подобряване условията за паркиране, придвижването пеша и подобряване на услугите на градския обществен транспорт. Всяка от посочените мерки е посочена като най-ефективна за намаляване замърсяването в общината и намаляване парниковите газове от автомобилния транспорт от поне половината от респондентите.

Макар и с по-ниски оценки, мерките за повишаване на безопасността на движението също се оценяват от анкетираните жители като особено ефективни за

намаляване замърсяването в общината и намаляване парниковите газове от автомобилния транспорт – 1/3 от респондентите определят тази група мерки като най-високо ефективна, а 1/2 от тях я оценяват с втората най-висока оценка по скалата за ефективност.

Отговорите показват, че респондентите, които биха подкрепили разширението на зоните за платено паркиране, преобладават значително (62%), над тези които са против подобно решение на общината (27%).

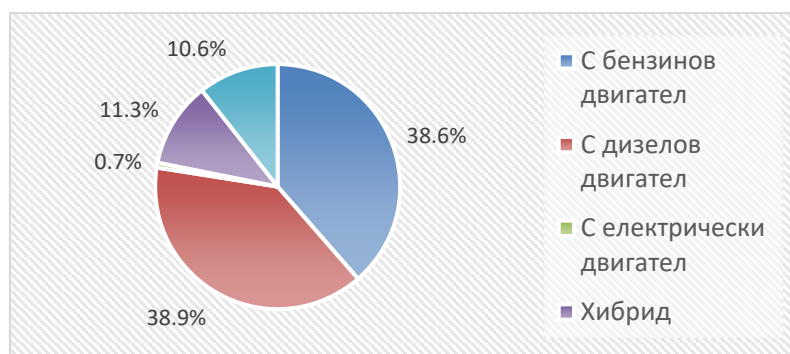
Почти 3/4 от анкетираните жители на гр. Стара Загора биха подкрепили ограничаване на автомобилния трафик в централните части на града; близо 17% са против подобно ограничение, а 11% от респондентите смятат, че този проблем не ги засяга пряко.

Преобладаващият брой от участниците в социологическото проучване (47%) притежават един автомобил в домакинството си, а други 19% две МПС. Следва да се отбележи, че е доста висок е делът на анкетираните, чиито домакинства не притежават МПС – 31%.

Близо половината от анкетираните жители (48%) изминават средно на месец между 500 и 1000 км със собствени МПС, а 1/3 – от 250 до 500 км. Под 8% от респондентите са посочили, че изминават със своите МПС разстояния по-малки от 250 км средно на месец.

На следващата фигура са представените видове превозни средства, притежавани и използвани от домакинствата на анкетираните жители на общината.

Фигура 2. Какъв е видът на моторните превозни средства, които притежава Вашето домакинство?

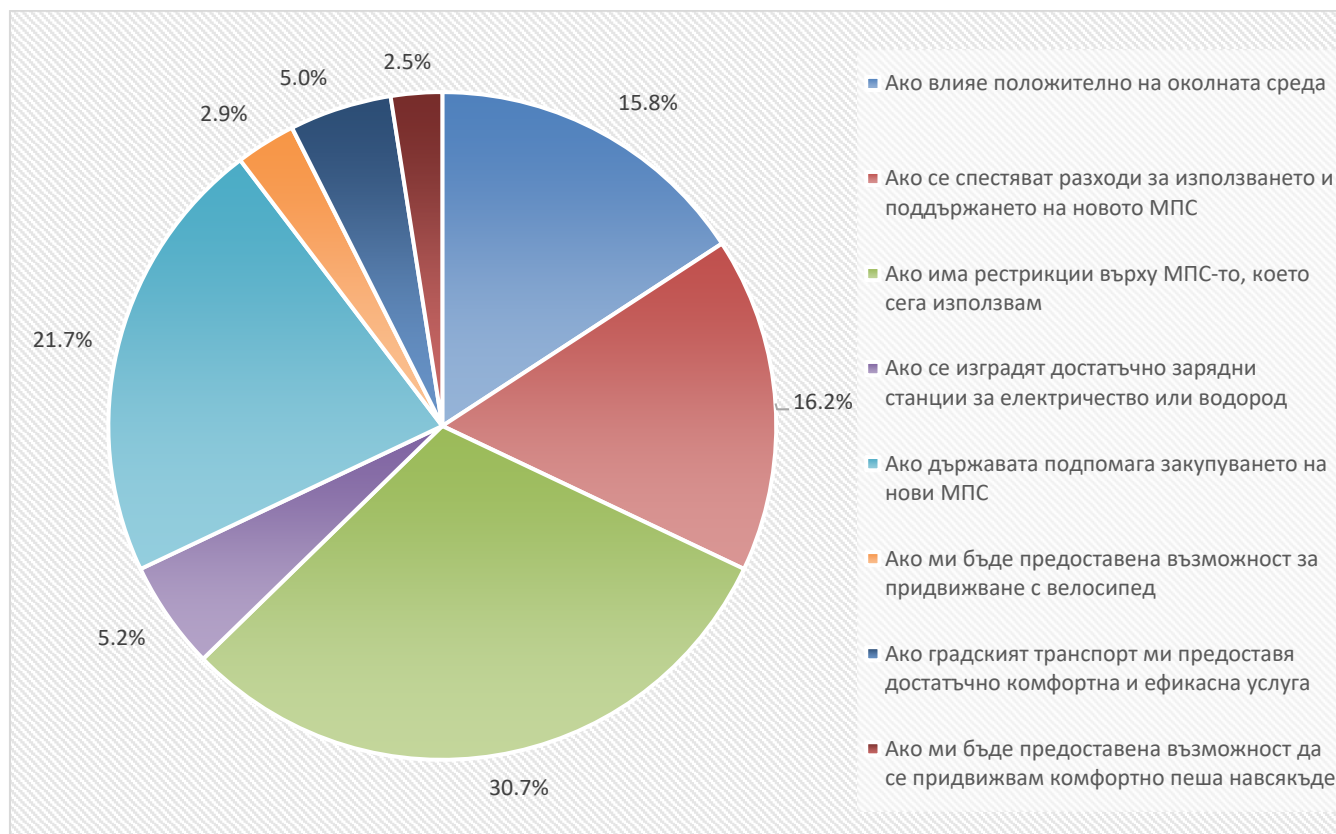


Очаквано резултатите показват, че МПС с дизелов и с бензинов двигател са най-разпространени, като разпределението на респондентите е равномерно. Относителният дял на домакинствата, притежаващи електрически МПС е изключително малък (под 1%). Трябва да се отбележи обаче, че анкетираните жители, които притежават МПС с

хибридно задвижване, са над 11%, с което изпреварват тези, които използват МПС с газова уредба.

Въпрос от анкетната карта приканва анкетираните жители да посочат при какви условия биха сменили моторно превозно средство, което домакинството им понастоящем притежава и използва. Резултатите са представени на следващата графика.

Фигура 3. При какви условия бихте сменили МПС, които притежава Вашето домакинство?



Резултатите показват, че респондентите са най-склонни да сменят сегашното си МПС при условие, че съществува някаква форма на рестрикция за притежаването му (31%). Втората най-честа причина, която би насърчила респондентите да сменят своето превозно средство е отпускането на финансова помощ от държавата – над 1/5 от анкетираните са посочили този отговор. Следва да се отбележи, че предоставянето на възможност за алтернативен начин на придвижване (градски транспорт, велосипед, пеш) не е достатъчно условие за анкетираните жители на Стара Загора да сменят старите си МПС – малко над 10% са посочили една от тези причини.

Следващият въпрос от анкетната карта насочва респондентите да посочат 5 мерки, които те лично биха приложили за целите на подобряване качеството на атмосферния

въздух и намаляване емисиите от парникови газове. Резултатите са обобщени и представени в следващата таблица.

Таблица 1. Мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване емисиите от парникови газове

Мярка	Дял
Да използвам по-малко личния си автомобил (и повече градския транспорт)	14.7%
Да ходя пеш или да ползвам екологичен транспорт (велосипед, тротинетка)	29.8%
Да закупя електрически автомобил	13.5%
Да използвам (премина към) екологично отопление	9.6%
Да събирам отпадъците си отделно	8.4%
Залесяване	13.5%
Друго	10.5%

Ходенето пеш е най-популярната мярка, насочена към подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на емисиите на парникови газове сред анкетираните жители на Стара Загора. 30% от анкетираните са посочили, че са склонни да се придвижват пеша или да използват екологични форми на транспорт. Почти 15% от респондентите изразяват своята склонност/намерение да използват по-често градския транспорт за сметка на придвижването с личен автомобил. На трето място като най-популярни мерки за подобряване на КАВ и намаляване на емисиите от парникови газове се нареждат готовността на респондентите да участват в залесителни мероприятия и закупуването на електрически автомобил. Под 10% са анкетираните жители, които считат, че са склонни да преминат към по-екологична форма на отопление.

На респондентите е предложено да изразят своето съгласие или несъгласие с шест ключови твърдения, касаещи устойчивата мобилност, качеството на атмосферния въздух и състоянието на околната среда. Анкетираните дава своя отговор, използвайки скала от 1 до 5, където „1“ означава напълно съгласен, а „5“ – напълно несъгласен. При липса на ясно изразено мнение по отношение на конкретно твърдение, респондентът посочва „3“ по скалата.

Степента на съгласие/несъгласие на анкетираните жители с представените твърдения са обобщени в следващата таблица.

Таблица 2. Съгласие с формулирани твърдения

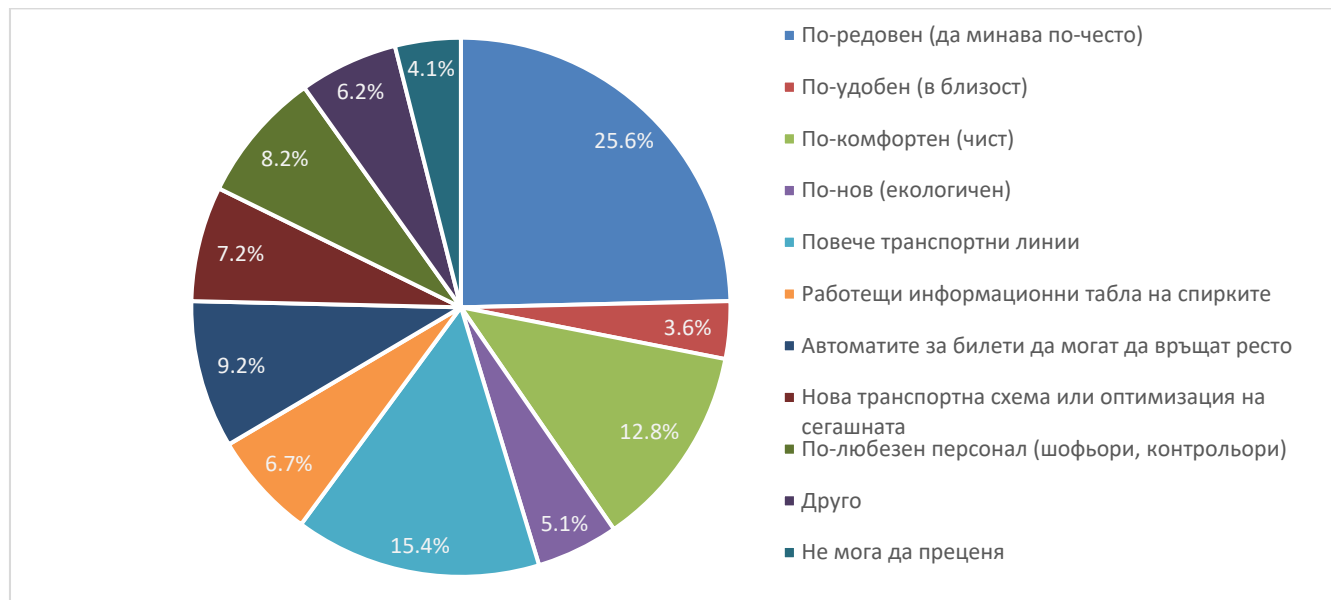
	Напълно съгласен	Частично съгласен	Няма ясно изразено мнение	Частично несъгласен	Напълно несъгласен
Използването на съвременни автомобили спомага за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея	65.6%	23.4%	8.5%	2.1%	0.5%
Замърсяването на въздуха причинява сериозни здравословни проблеми	81.2%	14.6%	3.1%	0.9%	0.2%
В градовете със замърсен въздух трябва да се забрани използването на силно замърсяващи МПС	36.1%	40.3%	13.5%	9.4%	0.8%
Личното ми поведение и това на семейството ми може да допринесе за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея	34.6%	41.5%	10.4%	13.0%	0.5%
Използването на силно замърсяващи МПС трябва да се намали с нормативни мерки в страната като цяло	41.6%	35.4%	16.2%	5.9%	0.9%
Спестяването на въглеродни емисии от гражданите при придвижването им трябва да се насърчава	56.1%	29.6%	9.9%	3.4%	1.0%

Резултатите показват, че твърдението „замърсяването на въздуха причинява сериозни здравословни проблеми“ среща универсално съгласие сред анкетираните – над 81% са декларирали пълно съгласие с това твърдение. На второ място е твърдението, че използването на съвременни автомобили спомага за подобряване качеството на околната среда – 2/3 от анкетираните изразяват пълното си съгласие с това твърдение. С най-ниско ниво на съгласие от страна на анкетираните се характеризира твърдението „личното ми поведение и това на семейството ми може да допринесе за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея“ – под 35% от анкетираните са напълно съгласни с това твърдение.

Раздел от анкетната карта изследва нивото на удовлетвореност на анкетираните жители на общината от обществения транспорт. Над 1/3 от анкетираните посочват, че не използват градски транспорт. 73% от респондентите, които използват обществения транспорт обаче са удовлетворени от неговото качество и удобство (напълно удовлетворени – 12%; удовлетворени – 61%). Едва 5% са респондентите, които не се чувстват удовлетворени от използването на обществения транспорт в Стара Загора.

Конкретните необходими според анкетираните жители на община Стара Загора промени, насочени към повишаване на привлекателността на обществения градски транспорт са обобщени и представени на следващата фигура.

Фигура 4. Необходими промени, за да стане общественият градски транспорт предпочитан начин придвижване



Над 1/4 от респондентите считат, че градският транспорт следва да бъде по-редовен, за да се превърне в предпочитан и надежден начин на придвижване за тях. Втората най-съществена промяна според анкетираните е наличието на повече транспортни линии (над 15%), а на трето място е повишаването на цялостния комфорт на обществения транспорт (вкл. подобряване на чистотата и климатизация) – близо 13% от респондентите.

Проучването на състоянието и бъдещите нужди по отношение на градската мобилност в община Стара Загора са необходими по няколко причини:

- Подобряване на качеството на живота на жителите на община Стара Загора.

Устойчивата градска мобилност има положителен ефект върху качеството на живота в градовете. По-малко задръствания, по-чист въздух и по-добра достъпност до обществен транспорт и велосипедни пътища правят градовете по-достъпни и удобни за хората, вкл. за хората в неравностойно положение. Това води до по-ниски нива на стрес, подобряване на физическата активност и засилва усещането за общност и равнопоставеност на всички граждани.

- Справяне със задръстванията, оптимизиране на транспортната инфраструктура и паркирането. Растящият брой на превозни средства в градовете довежда до сериозни задръствания, които отнемат време и енергия на гражданите и бизнеса.
- Използването на ниско въглеродни и екологосъобразни транспортни решения като електрически превозни средства в обществения градски транспорт, велосипеди и повече пешеходни зони.
- Градовете с устойчива градска мобилност имат по-добра репутация и са по-привлекателни за инвестиции и туризъм. Инвестирането в екологосъобразна инфраструктура и транспортни решения създава нови работни места и стимулира икономическото развитие на градовете и ги превръща в атрактивна локация.

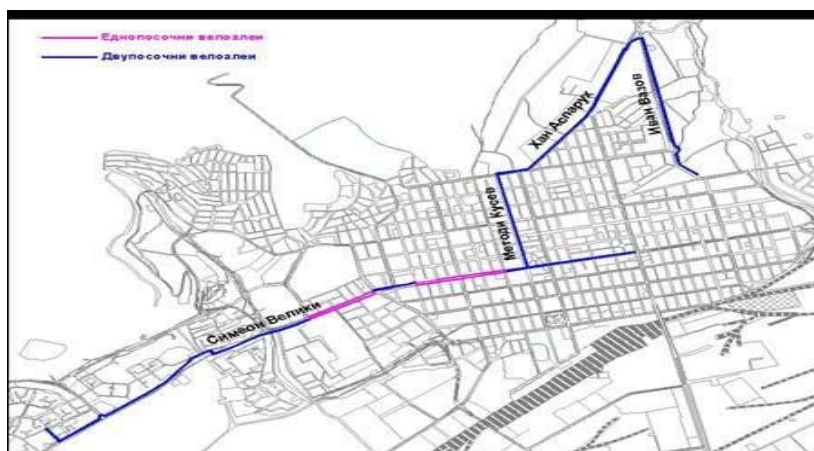
2.3 АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ И КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ

НЕМОТОРИЗИРАН ТРАНСПОРТ

Разширяването на съществуващата мрежа от велоалеи и превръщането им в безопасна и безконфликтна за всички участници в движението система ще даде качествено нова възможност за придвижване с велосипеди и тротинетки. При изпълнението на проект „Подобряване на физическата и жизнена среда на кв. „Железник“, в квартала са изградени велоалеи. В рамките на проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт” по ОПРР, същите са удължени, преминавайки през почти целия град. Изградена е мрежа от велоалеи, която да свързва централната част на Стара Загора с основни райони и парк „Бедечка”. Този проект цели да намали пътните задръствания и да подобри качеството на живот в Стара Загора, като допринесе и за устойчивата мобилност. Общата дължина на велоалеите е 11,8 км.



Предлаганата мрежа от велоалеи в гр. Стара Загора е представена на фигурата поместена по-долу:



През последните няколко години в общината се наблюдава нарастване на интереса от използването на електрически скутери, като лесен и удобен начин за придвижване.



Наблюдава се също и нарастване на броя и на личните електрически скутери, което е добър сигнал за преориентиране на жителите на общината към по-екологосъобразен начин на транспорт. Това от своя страна води и до необходимост от промени в нормативна уредба за обществения ред при използване на превозни средства в общите площи на територията на Община Стара Загора, за да се повиши дисциплината на водачите и да се осигури гаранция за безопасност на всички участници в движението. В тази връзка през 2023 г. беше променена Наредбата, с която се определят местата за движение на индивидуалните електрически превозни средства и се въвеждат ограничения на скоростта на движение и максимална допустима скорост.

ИНДИВИДУАЛЕН ТРАНСПОРТ

По данни от сектор „Пътна полиция“ към Областна Дирекция на МВР Стара Загора непрекъснато се увеличава броя на новорегистрираните МПС. През 2022г. новорегистрираните МПС са 9553 бр., през 2023г. 11711 бр, а към 2024г. са 13574 бр. Общо регистрираните пътни превозни средства са 139 422, от които преобладават леките автомобили (80%), товарните автомобили са 16%, мотоциклети 3%, а автобусите около 1%. По отношение на вида на употребяваните горива се наблюдава нарастване относителния дял на леките автомобили с дизелови двигатели за сметка на тези с бензинови двигатели. Почти 100% от товарните автомобили използват дизелово гориво. Автомобилите с газови уредби, както и регистрираните електрически и хибридни превозни средства са под 1%. Характерно, както за цялата страна, така и за община Стара Загора е високата средна възраст на МПС в експлоатация. От общо 66 418 регистрирани леки автомобили в общината едва около 4.8% (3 161) от тях са на възраст до 10 години и отговарят на Европейски стандарти за емисии Евро 5 и Евро 6. Основната част (77.9%) от леките автомобили са на възраст над 15 години, които са без евро категория или отговарят на екологичен стандарт евро 1 и 2. Съгласно данните за регистрираните леки автомобили в Община Стара Загора е прието следното разпределение на МПС, отговарящи на въведените Евро стандарти за вредни емисии: с Евро 1, Евро 2 и преди Евро са 77.9% от общия брой автомобили, Евро 3 – 27.6%; Евро 4 – 17.9% и Евро 5 и 6 – 4.8%.

В периода 2020 г.-2021 г., поради здравната криза, породена от COVID-19 делът на пътуванията с лични превозни средства се е увеличил, докато този на обществения транспорт е намалял. Тази тенденция обаче се наруши с отпадането на задължението за носене на маска, от една страна, и поскъпването на горивата от друга, което върна пътниците към обществения транспорт. Преминаването от индивидуални автомобили към колективни режими обяснява това увеличение на посещаемостта в обществения транспорт, което също се доказва и от доклада на общинско предприятие „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД Стара Загора за постъпилите приходи от продажби на услугите. За 2023 г. приходите са се увеличили с 17% спрямо предходната година.

Предвид необходимостта от стимулиране навлизането на екологични превозни средства, включително на електрическата мобилност, Община Стара Загора въведе безплатно паркиране за електромобили използващи двигател с изцяло електрическо захранване в „Зелена зона“. Вземайки под внимание европейската практика,

включително и тази на местните власти в по-големите европейски градове, това е една от най-често срещаните мерки за мотивиране на потребителите да правят своя избор в полза на екологични превозни средства, а от там и да се ускори навлизането на електрическите превозни средства. Към настоящия момент се издава карта за безплатно паркиране на електромобили за срок от 1 година.

ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

Услугата обществен превоз, в системата на обществения градски транспорт в Стара Загора, е организирана в две направления – автобусен и тролейбусен транспорт. Оператор на тролейбусния и автобусен транспорт е общинско предприятие „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД Стара Загора.



Броят на **тролейбусните линии** е 4. Еднопосочната дължина на тролейбусните линии е 29,5 км. От общия брой тролейбуси 8 бр. хибридни тролейбуси марка Шкода, закупени през 2014 г. и 14 броя нови тролейбуси марка Шкода, закупени през 2015 г. Пътникопотокът по тролейбусните линии е сравнително висок. Честотата на превозните средства по тролейбусните линии, обуславят и по-високият пътникопоток и по-голямата заетост. Изпълнените маршрутни разписания по тролейбусните линии дават добра средна заетост на линията.

Броят на **автобусните линии** поддържани от предприятието „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД Стара Загора е 19 междуселищни линии и 9 броя градски линии. Еднопосочната дължина на основните градски автобусни линии е: 109 км.

Дружеството разполага с 110 превозни средства за обществен превоз на пътници, 22 тролейбуса, 50 соло автобуси и 5 съчленени автобуса и 33 електрически автобуса заедно с 18 зарядни станции, закупени по проект „Прилагане на мерки за подобряване качеството на живот в град Стара Загора“. Осем линии /3, 8, 12, 13, 14, 20, 23, 51/ обслужват основно градската част на гр. Стара Загора. Средната дължина на автобусните линии в едната посока варира в диапазон 8,00-10,00 км. Най-голяма честота на превозните средства се наблюдава по линии № 3, № 8, № 13, № 20 и № 51. От извършеното преброяване на пътничкопотока и валидациите на линиите се установяват тенденции, обуславящи движението на пътничкопотока и ефективността на линиите.

Междуселищните, регионални, национални и международни превози на пътници в Стара Загора се осъществяват от Автогара Стара Загора. Предвижда се изграждане на още две автогари на територията на град Стара Загора.



Наблюдението на пътничкопотока на база на продадени абонаментни карти и билети показва, че три групи от населението на община Стара Загора използват основно общественения масов градски транспорт. Това са учениците и студентите, възрастните хора в над трудоспособна възраст и държавните служители, които имат най-висок дял от всички пътуващи с градския транспорт. Прави впечатление, че много малка част от населението на община Стара Загора в трудоспособна възраст използва в момента обществения градски транспорт.

Средно годишно пътничкопотока е в размер на 6 000 000 пътници. Това означава, че средно на месец се регистрират около 500 000 души. В рамките на годината обикновено пътничкопотокът варира в зависимост от сезонността, което определя месечното натоварване на градския транспорт. За натоварени месеци условно можем да посочим - март, април, май, юни, септември и октомври. По-слабите месеци от гледна

точка на пътничопотока са месеците - януари, февруари, юли, август, ноември и декември.

Практиката показва, че за да стане обществения транспорт още посещаван и използван, той трябва да бъде още по-практичен и удобен („по-чести интервали на пристигане“, „по-големи мрежи“, „по-широки разписания“), защото обществения транспорт е пряко свързан с предлаганата услуга. За пътниците, колкото повече се увеличава предлагането (като количество и качество), толкова по-практичен ще бъде общественият транспорт и по-предпочитан за ползване.

С реализирането на редица проекти община Стара Загора е постигнала значителен напредък по отношение развитието на обществения транспорт – превърнала го е в безопасно и сигурно средство за придвижване. Въпреки тези значителните инвестиции в подобряването на системата за градски транспорт, през последното десетилетие степента на моторизация нараства непрекъснато. Това води до увеличаване на трафика, замърсяването, емисиите на парникови газове, шум и все по-голямо обществено пространство, заето от автомобили. Разширяването на капацитета на улиците вече не е възможност поради липсата на пространство и отрицателното въздействие, което това оказва върху околната среда и общественото пространство.

УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ

Уличната мрежа на града е с подчертано правоъгълна структура, характерна за новопланираните градове, какъвто е бил Ст. Загора след последното опожаряване през Руско-турската война. Планът, изготвен от Лубор Байер, се е базирал върху две основни урбанизационни оси - днешните булеварди "Цар Симеон Велики" и "Патриарх Евтимий". Характерна за този тип улична мрежа е липсата на радиални и тангенциални връзки, което лишава системата от гъвкавост и я прави трудноприспособима към функционални и структурни промени. Всяко физическо елиминиране или функционална промяна на основни елементи от главната улична мрежа води до сериозни транспортни деформации, без практическа възможност за компенсация на неизбежните транспортни разходи от увеличен пробег, увеличено времепътуване, затруднена организация на движението, претоварване на едни за сметка на други участъци от уличната мрежа, влошена екологична среда, създаване на нервно напрежение от участниците в движението, увеличаване на пътнотранспортните произшествия и т.н.

Всяка идея за структурна или функционална промяна на който и да е елемент от главната улична мрежа, особено в централната градска част, трябва да бъде

изключително добре обмислена и аргументирана в технико-икономически, социален и екологичен аспект и да бъде подкрепена от адекватни алтернативни решения като контрапункт.

През изминалите няколко десетилетия Стара Загора не избегна практиката на други градове, когато професионалните градоустройствени решения бяха заменени от административни разпоредби, особено при създаването на т.нар. "пешеходни зони", които не бяха нищо друго, освен едно затваряне на движението на участъци от главните улици на градовете.

Ако в някои градове това стана сравнително безболезнено поради това, че затворените участъци по никакъв начин не можеха да бъдат реконструирани в необходимия за класа им габарит или пък с цената на пробиви бяха изградени тангенциални трасета-заместители, то в Ст. Загора тази "операция" бе извършена върху най-главната и най-широкогабаритна улица на града, а именно върху една от основните урбанизационни оси бул."Цар Симеон Велики" - която е била заложена в идеята за създаването и развитието на града и която близо столетие е изпълнявала функцията си на основен гръбнак на уличната структура и на градския организъм като цяло.

Технико-икономически характеристики и състояние на уличната мрежа

Общата дължина на уличната мрежа в града е 264 км. Дължината на първостепенната улична мрежа е 67 км, което при сегашната селищна територия от 23,10 кв.км. представлява плътност от 2,91 км на кв.км. при норматив от 3 до 4 км на кв.км. Следователно в сегашните си граници, градът се нуждае още от около 14 км първостепенна улична мрежа, за да достигне средната нормативна стойност.

Освен, че е недостатъчна по дължина, главната улична мрежа в по-голямата си част може да бъде приета за такава главно по функционални, но не и по транспортно-технически характеристики. По този показател само бул. "Цар Симеон Велики", бул. "Никола Петков" и бул. "Патриарх Евтимий" могат да бъдат приети за пълноценни артерии от III клас. Липсват артерии от II клас. Останалите улици, условно определени като първостепенни, в повечето случаи са на границата между IV и V клас (V клас спада към второстепенната улична мрежа). От някогашната слава на Ст. Загора като града с най-правите и най-широките улици, е останала само първата половина. Това се дължи главно на два фактора - извънредно плътното блоково застрояване, което не е оставило възможности за разширение на уличните платна и почти повсеместната едроразмерна

растителност, която лимитира сегашните габарити на улиците и която всъщност: е едно от големите богатства на града. Модулната стъпка на съществуващата правоъгълна мрежа е 70/140 м., което обуславя честото ритмично накъсване на движението по главните улици. Поради тази причина някои от напречните жилищни улици завършват с тупици (без възможност за обръщане), а други са оставени на режим "вливане-отливане".

Предвид факта, че се наблюдава интензивно застрояване на града, промяната на геометрията на кръстовищата (особено в централна градска част), посредством добавяне на допълнителни ленти и/или промяна на радиуси на бордюрни криви са почти невъзможни. В кръстовищата с малки радиуси на бордюрните криви се наблюдава „изнасяне“ на стоп линиите, което позволява провеждането на средствата от масовия градски транспорт през кръстовищата.

Градът се е развивал традиционно и продължава да се развива линейно в направление изток-запад. Това е дало отражение в по-ясното структурно членение и транспортно-техническо развитие на надлъжните артерии в това направление.

Напречните артерии в направление север-юг (особено в централната градска част) са с по-неравномерно структурно членение и по-слабо изразени габаритни възможности. Изключение правят двете тангенти на ЦГЧ - бул. "Патриарх Евтимий" и бул. "Димчо Стаев". Централно положение между тях заема ул. "Хаджи Димитър Асенов", която тангира от западна страна централното градско ядро и преразпределя движението, което не може да продължи през частта от бул. "Цар Симеон Велики", обявена за пешеходна улица. За съжаление габаритът на улицата е крайно недостатъчен за функциите, които изпълнява, освен това е и задръстена от паркирали коли. Другите две напречни улици - бул. "Руски" и ул. "Цар Иван Шишман" пресичат и фактически преминават през зона с активно пешеходно движение в участъците между бул. "Цар Симеон Велики" и ул. "Генерал Столетов". Това значително намалява функционалните им възможности и преразпределителни функции, още повече, че ул. "Цар Иван Шишман" е с крайно недостатъчен габарит. С въведеното еднопосочно движение по тези улици се увеличават значително разстоянията между улиците, провеждащи напречното движение в една посока. Така например между лентите за движение в посока север-юг на бул. "Патриарх Евтимий" и бул. "Руски" (по който движението също е в посока север-юг) разстоянието е 535м. За централно градско ядро това разстояние е твърде голямо, но даденостите са такива.

В другото направление (изток-запад) положението в тази част на града е още по-лошо. Поради прекъсване на бул. „Цар Симеон Велики" и използването му като

пешеходна улица, автомобилното движение е принудено да заобикаля по улици, отстоящи помежду си на цели 720м (ул. "Генерал Столетов" и бул. "Христо Ботев").

Осезателно се чувства необходимостта от една по-габаритна напречна връзка по трасето на ул. "Спортна" и ул. "23 декември". За съжаление' улиците са изключително плътно застроени (и то с нови сгради), а паркираните коли затрудняват извънредно много движението.

ПАРКИРАНЕ

Паркирането в гр. Стара Загора се извършва предимно в активните платна на уличната мрежа, което силно затруднява движението. В тази връзка са въведени т.нар. зелени зони за паркиране, основно в централната градска част, като правилата за паркиране и условията са уредени Наредба за обществения ред при използване на превозни средства и общи площи на територията на Община Стара Загора

Тенденцията на постоянно нарастване на броя автомобили и голямата натовареност по улиците и пътните артерии в Стара Загора наложи предприемане на действия за регулиране на движението чрез обособените места за платено паркиране.

Регламентирано е краткосрочно платено паркиране (30 минути – 3 часа) в Зелената зона със 1500 паркоместа, която се намира в централната градска част. Режимът на паркиране в Зелената зона е валиден в делнични дни от 08.00 до 18.00 ч. и в събота от 09.00 до 14.00. Цената за паркиране е 2.00 лв

Предвидена е възможност живущи в Зелена зона да паркират на преференциални цени. Юридическите лица могат срещу заплащане да ползват обособено паркомясто пред търговския им обект или да използват услугата „предплатен абонамент“. На неправилно паркираните автомобили се налага глоба с фиш или се поставя скоба или ще бъдат принудително премествани, ако обстоятелствата го налагат.

При тези условия, както и предвид спецификата на придвижване на жителите, вкл. и хора от съседни населени места към областния град, е очевидна липсата на достатъчно паркоместа. То се извършва главно по уличната мрежа, което значително затруднява движението. Най-удачният, но и най-скъп вариант е изграждането на паркинги (подземни, надземни). С разширяване на обхвата на зоната за паркиране, както и с промяна на цената и на условията за паркиране, местата биха задоволили нарастващото търсене.

В централната градска част има няколко платени паркинга: открити – до хотел “Верея” и Спортната зала, и подземен – зад ГУМ. Безплатни паркинги има до ЖП. Гара и Държавна опера-Стара Загора. В парк „Артилерийски“ е изграден паркинг с 150 места. Големите търговски вериги също разполагат с паркинги с достатъчен капацитет.

Не по-различно е положението и в останалите части на града, което обуславя нуждата от регулиране и приемане на условия за регламентирано паркиране на превозните средства и в тези части. Затруднено е придвижването и маневрирането във всички квартали. Изградените гаражи към новопостроените жилищни сгради не достигат, а често гаражите се ползват не по предназначение.

Важна предпоставка за използването на индивидуален транспорт е наличието и обезпечеността с паркинги в рамките на Общината. Последните данни показват, че капацитетът на паркингите в град Стара Загора може да варира в зависимост от конкретната локация и тип на паркинга.

- **Обществени паркинги:** Капацитетът на тези паркинги може да варира от няколко десетки до няколко стотици паркоместа. Тук се включват паркинги на различни обществени институции, болници, търговски центрове и други обекти. Капацитетът на тези паркинги може да бъде значителен и зависи от големината на обекта.
- **Улични паркинги:** Капацитетът на уличните паркинги може да бъде ограничен, и наличието на свободни места може да зависи от времето на деня и деня от седмицата.
- **Паркинги в жилищни райони:** В жилищните квартали обикновено има паркинги, които са предназначени за жителите на тези райони. Капацитетът на тези паркинги може да варира в зависимост от големината и планирането на конкретния жилищен комплекс.

ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

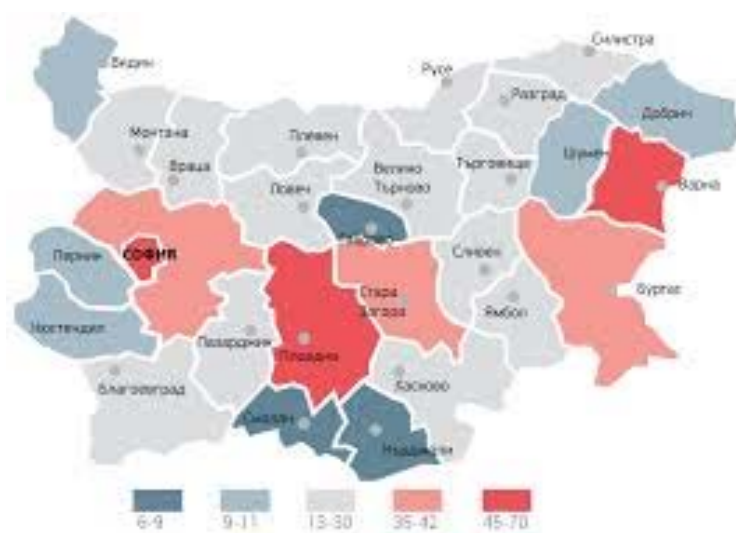
Безопасността на движението е споделена отговорност – между участниците в движението, законодателната власт, проектиращите и изграждащите пътната инфраструктура, автомобилостроенето, спешната помощ и контролните органи.

Прилагането на мерки за подобряване на уличната инфраструктура, организацията на движение и редица други мероприятия могат да доведат до съществено намаляване на пътнотранспортните произшествия. Поради тази причина е важно да се

локализируют участъци с концентрация на ПТП и да се изследват причините породили ПТП.

Област/Община	Брой ПТП	Брой загинали	Брой ранени
Област Стара Загора	389	27	516
Община Стара Загора	149	8	188

Разпределение по общини на тежки пътнотранспортни произшествия, загинали и ранени участници в движението по пътищата през 2024 година



Разпределение на средния брой загинали при ПТП по области

По отношение на средния брой на загиналите в страната три области, които се категоризират като изоставащи - София, Стара Загора и Бургас. По отношение на средния брой на тежко ранените това са областите София, Благоевград и Русе. Причините за развитието на пътнотранспортния травматизъм са свързани както с относително голямото население в някои тях, така и със значителния транзитен трафик, който преминава през техните територии (АМ Тракия, АМ Струма, АМ Хемус, транзитни потоци в посока Румъния и обратно, републикански път I-2 Варна-Русе).

В града за изградени 37 бр. светофарно регулирани кръстовища и 15 бр. кръгово – регулирани кръстовища.

Кръговите кръстовища в града са изградени при следните кръстовища:

- ул. „Иван Вазов“ и ул. „Ангел Кънчев“
- бул. „Славянски“ - бул. „Свети Патриарх Евтимий“ - 2 бр.
- ул. „Загоре“ и бул. „Свети Патриарх Евтимий“
- ул. „Хан Аспарух“ и бул. „Свети Патриарх Евтимий“
- ул. „Августа Траяна“ - при Стадион „Берое“
- ул. „Димчо Стаев“ и бул. „Славянски“
- бул. „Христо Ботев“ и пл. „Одринска Епопея“
- бул. „Цар Симеон Велики“ и ул. „Капитан Петко Войвода“
- ул. „Христо Ботев“ и ул. „Капитан Петко Войвода“
- ул. „Анастасия Тошева“ и пл. „Калояновско шосе“
- ул. „Капитан Петко Войвода“ и ул. „Христо Ботев“
- ул. „Капитан Петко Войвода“ и ул. „Георги Байданов“
- ул. Иван Вазов до езеро Загорка
- на входа към кв. Зора

През 2020 г. в град Стара Загора е изградена система за управление на градския транспорт, чрез която е постигнато ефективно подобряване на пропускателната способност на светлинно регулираните кръстовища в града, като е въведен „гъвкав“ режим на работа на светофарите. Чрез въведената „Система за управление на градския транспорт“, се извършва видеонаблюдение на основните кръстовища в града, като мониторите са разположени в Центъра за управление на трафика. Видеонаблюдение се осъществява и във всички ППС на „Тролейбусни и автобусни превози“ ЕООД.

Периодично се извършва опресняване на хоризонталната маркировка и подмяна на вертикалната сигнализация. Изградени са средства за ограничаване на скоростта, съобразно изискванията на нормативната уредба. От звено „Градска мобилност“ осъществяват наблюдението върху камерите. Видеозаписите на всички водачи, които не спазват правилата за движение, се предоставят на компетентните органи за предприемане на действия по установяването и санкционирането им.

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

В град Стара Загора е въведена интелигентна система за регулиране на движението, по проект BG16RFOP001-1.006-0003 “Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Стара Загора – фаза II”, като се използват няколко

метода за управление на светофарните уредби и се оптимизира времето за движение на градския транспорт. Това осигури по-ефективно преминаване през кръстовищата, като се осигури зелена вълна. Разработи се система за управление на трафика, която включва няколко алгоритъма за регулиране на движението, които могат да се прилагат в реално време, в зависимост от обстоятелствата. Чрез нея се получава актуална информация за всяко едно превозно средство на градския транспорт в реално време, с цел и определяне на точното разписание на движението. За целта всички автобуси и тролей са оборудвани с модеми, които позволяват постоянното следене на автобусите и тяхното разписание.



В града има 37 бр. светофарно регулирани кръстовища и 15 бр. кръгово – регулирани кръстовища. Тази система е условие за моделиране на градския транспорт в посока на интегрираност с останалите инфраструктурни обекти. На практика градския транспорт в града, включително и железопътния трябва да се изгради около единен модел на функциониране. Това означава удобни и безопасни пешеходни връзки от спирките до околните жилищни пространства, спирките на градския транспорт, жп гарите. Строителството на модерни спирки в големите квартали към центъра на града също трябва да е приоритет.

Чрез инсталираните нови светофарни контролери и съответните трафик детектори, автоматично могат да се събират данни за работата на системата за управление на градския транспорт и изпълнение на графика. Те се съхраняват в база данни и достъпът им става чрез специален уеб базиран софтуер. Чрез трафик детекторите се събират следните типове данни за всяко оборудвано кръстовище:

- ✓ Брой преминали МПС;
- ✓ Заетост на виртуалната рамка; От своя страна светофарните контролери постоянно изпращат информация към сървъра. Софтуерът има

възможност да я агрегира и представя на потребителя. Най- важните данни за функционирането на светофарната уредба са:

- Режим на работа;
- Сигнална програма;
- Продължителност на зеленото време и цикъла;
- Прекъсване на връзката със сървъра;
- Повреда на допълнителното оборудване;

Уеб базираният софтуер позволява създаването на справки за различни периоди от време, като потребителят може да избере и в какъв формат да запази съответната справка. Също така данните могат да бъдат графично визуализирани за по-лесен моментен анализ на движението. В интелигентната транспортна система е предвидено монтирането на специални устройства за регулиране на пешеходното движение. За указване на състоянието на пешеходния светофар - червен или зелен за слепите хора — в пешеходните секции се монтират звукови сигнализатори с различен сигнал за главно и второстепенно направление. Бутоните за искане на зелен сигнал от пешеходци са с възможност за локализиране от хора с увредено зрение.

Неразделна част от интелигентната система е видеонаблюдението. Всички мрежови камери притежават вграден софтуер за видео анализ на изображението, който надеждно открива и анализира движещи се обекти, като в същото време потиска нежелани аларми от фалшиви източници в кадъра. Разширената функционалност на видео анализа има възможност да генерира аларми при закриване на изгледа на камерата, заслепяване, разфокусиране и препозициониране.

Софтуерът на системата за видеонаблюдение е тип „клиент-сървър“. Монтираните видеодетектори представляват специализирана видеокамера и индустриален високопроизводителен микрокомпютър, поместени в общ херметичен и вандалоустойчив корпус с естетичен външен вид. Специализираните алгоритми, с каквито е снабден всеки видео-детектор, симулират работата на най-популярните трафик детектори — индуктивните рамки. Чрез специален софтуер в изображението от камерата се създават т.н. виртуални рамки. Алгоритъмът на видеокамерата следи изображението в тази рамка и при промяна на оцветяването на пикселите, отчита преминаване на превозно средство.

3. Концепция и визия за развитие на основните направления на градската мобилност

3.1. Концепция

Концепция за модерна и устойчива градска мобилност.

Градовете са двигатели за развитието в рамките на по-широките райони, разположени в близост до тях. Те са центровете на предоставяне на услуги, заетост и развлекателни дейности в съответните населени територии. От особена важност е транспортните им системи да бъдат изцяло интегрирани в транспортните услуги, които се предоставят в рамките на по-широките региони. Въпреки това, градовете страдат от прекалено натоварено пътно движение, замърсяване на въздуха и високи нива на шум. Придвижването с автомобили в градски условия генерира една четвърт от емисиите на въглероден диоксид в транспортния сектор като цяло, а делът на пътнотранспортните произшествия в градовете е 69 % от общия брой ПТП. Постигането на целите за намаляване на емисиите парникови газове и зависимостта от нефт означава необходимост от постепенното излизане от употреба на „конвенционалните“ превозни средства в градовете. Увеличаването на броя на хората, ползващи обществен транспорт, ще създаде добри условия за функционирането на градския транспорт, които в съчетание с усилията за популяризиране и повишаване на безопасността на придвижването пеш и колхозенето, ще убедят хората да изоставят своите автомобили. Гражданите, зависими от придвижване с автомобили, ще бъдат насърчени да ползват по-малки, леки и специализирани автомобили. Големите паркове на компаниите за автобусен и таксиметров превоз, малките, по-екологосъобразни товарни превозни средства и минибуси са в изгодна позиция да се превърнат в пионери на ползването на алтернативни горива и методи за задвижване, които са област на иновации с обещаващ потенциал. На компаниите на обществен транспорт могат да бъдат предоставени стимули посредством ценови облекчения за превоз, прозрачни данъчни системи и въвеждането на нови технологии.

Градските транспортни системи са неразделна част от европейската транспортна система и поради това неразделна част от общата транспортна политика. Би било почти невъзможно кохезионната политика, както и останалите политики на ЕС в областта на здравеопазването и опазването на околната среда да постигнат своите цели, без да интегрират в себе си градските специфики, включително и градската мобилност. Да се разработят ефикасни транспортни системи в градските зони представлява все по-сложна

задача предвид претоварените градове и тяхното все по-голямо разширяване. Именно поради това, постигането на устойчива градска мобилност придобива все по-голямо значение за поддържане на връзките с нашите съседи и за развитие на глобалното общество, чиято концентрация в градските агломерации расте. В своята основа, концепцията за устойчива градска мобилност цели да създаде едно активно бъдещо общество с акцент върху потребностите на гражданите, хармоничния, по-качествен и устойчив живот.

С определянето на визия за подобряване на транспорта в град Стара Загора се конкретизира посоката за неговото развитие по отношение на градската мобилност. За да бъде изпълнено условието за приемственост на средносрочните и дългосрочни документи, е необходимо визията да бъде съгласувана със съществуващата стратегическа визия за развитие на страната, посочена в Националната стратегическа референтна рамка и визията, дефинирана в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., в която е посочено, че към 2020 г. България трябва „да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса”.

Българската държава и община Стара Загора като част от нея са изправени пред предизвикателството да постигнат устойчив процес на реално сближаване чрез реализиране на висок икономически растеж, основан върху инвестициите, значително повишаване на производителността и подобряване на конкурентоспособността. За да се справи с рисковете, които могат да попречат на поддържането на висок и устойчив темп на растеж, икономическата политика на общината трябва да се фокусира върху подобряване качеството на физическата инфраструктура, като засили свързаността и достъпността на транспортната система. Нейното модернизиране е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. То е сериозна необходимост за повишаване качеството на живота, за високото икономическо развитие и подобряване състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт е част от напредъка на сектора като цяло и представлява важна предпоставка за повишаване мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на определени групи от населението.

Прилагането на интегриран подход е най-добрият начин да бъдат посрещнати предизвикателствата пред градския транспорт и развитието на транспортната инфраструктура и услуги. При формулирането на общинската политика в областта на

транспорта следва да изгради връзка между осъществяването на пренос и използването и планирането на земята, опазването на околната среда, жилищното устройство и осигуряването на по-добър достъп до различните средства за придвижване. За да бъдат ефикасни политиките свързани с градската мобилност, те трябва да са резултат от възможно по-интегриран подход, като комбинират подходящи решения за всеки проблем.

Във визията за развитие на мобилността в град Стара Загора са залегнали дейности, които оказват влияние върху създаването на нова градска култура на придвижване. С нея се отговаря едновременно на предизвикателството за съчетаване на икономическо развитие и достъпност и подобряване на качеството на живот и защита на околната среда. В процеса на формиране на нова градска култура на придвижване се въвеждат заинтересованите страни и се създава възможност за участие във формирането на транспортната политика за нейните граждани.

Достигането до устойчива градска мобилност не представлява процес, който има дефинирано начало и край. Във време, в което все по-трудно се управлява промяната и се постига баланс между резултатите от човешкия прогрес и околната среда са необходими постоянни усилия за развитие на този процес. Именно заради това постигането на енергийна ефективност е насочено не само към превозните средства, но и към процесите на управление, протичащи в общината. Визията на град Стара Загора за развитие на сектор транспорт ще осигури по-висока енергоефективност и по-малка вреда върху околната среда, като постави начало по пътя към преодоляване на петролната зависимост от нефта и насърчи по-широкото използване и добиване на възобновяеми енергийни източници, с които да бъде заменено традиционното гориво.

С концепцията за по-нататъшно развитие на областта на транспорта в града ще се повиши значително и качеството на живот на жителите, в т.ч. по-ниски нива на шум, по-малко вредни емисии и газове, по-малко задръствания на пътя и ограничаване на равнището на ежедневния стрес.

Визия за устойчива градска мобилност на община Стара Загора с хоризонт 2035 г.

Устойчивата градска мобилност в Община Стара Загора – гарант за привлекателен, безопасен, иновативен, достъпен и екологичен град, ориентиран към хората

Визията за развитие на устойчива градска мобилност в община Стара Загора следва да постига следните резултати:

- Ефективно и икономично планирана и управлявана мобилност в града;
- По-голяма енергийна ефективност на всички превозни средства;
- Осигурени „зелени“ транспортни връзки с грижа към околната среда;
- Подобрена свързаност на различните видове транспортни мрежи;
- Интегрирани мобилни решения и услуги за хората и бизнеса, съсредоточени върху потребностите на гражданите;
- Участие на всички заинтересовани страни в процеса на планиране на политиката и формиране на визията за развитие на устойчива градска мобилност в община Стара Загора.



3.2 Цели за развитие на устойчива градска мобилност.

За постигането на Визията за развитие на община Стара Загора са дефинирани следните цели, които имат пряко отношение към нейното постигане:

Цел 1. Създаване на условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град)

Цел 2. Изграждане на капацитет за управление на мобилността (интелигентен град)

Цел 3. Изграждане на модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност (безопасен и достъпен град)

Цел 4. Създаване на условия и инфраструктура за мобилност за поддържане на високо ниво на достъпност и транспортна свързаност

Изведени са основните приоритети на Плана за устойчива градска мобилност 2025 – 2035 г., осъществяването, на които ще допринесе за постигане на главните цели и визията за модерна градска мобилност на Стара Загора.

Приоритет	Мерки
Приоритет 1: Повишаване на пътната безопасност чрез подобряване състоянието на пътната инфраструктура и градската среда	• Въвеждане на решения за споделени градски пространства • Проектиране и изграждане на зони с успокоен трафик • Доизграждане на обходни маршрути за товарен и транзитен трафик • Инфраструктура в подкрепа на активната мобилност • Премахване на градски бариери • Безопасна среда и условия за активно придвижване на деца и младежи • Подобряване и модернизация на транспортно - комуникационната инфраструктура на гр. Стара Загора • Инвестиции за ускоряване на прехода към екологично чисти автомобили • Подобряване на инфраструктурата за паркиране • Инвестиции в безопасна и сигурна градска среда
Приоритет 2: Подобряване на качеството на средата за мобилност и създаване на условия за алтернативни начини на придвижване	• Надграждане на системите за интелигентно управление на трафика • Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността • Управление на задръстванията • Инфраструктура за ефективно управление на данни • Информационно обезпечаване на процесите за управление на трафика и градската мобилност • Подобряване на капацитета за управление градската мобилност • Разработване и въвеждане на интегрирана платформа за градска мобилност • Модернизация на вторичната инфраструктура на обществения транспорт • Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни • Подобряване на капацитета за ефективно управление и контрол на паркирането • Извеждане на транзитния трафик • Подобряване на капацитета за планиране на гъвкави и иновативни решения за градска логистика • Партньорства за споделена, свързана и климатично неутрална градска логистика • Ефективно управление на туристическите пътувания

	• Ниво на информираност и култура на придвижване
Приоритет 3: Подобряване на ефективността и привлекателността на системата за обществен транспорт	• Оптимизация на транспортните връзки между община Стара Загора, съседните общини • Оптимизация на транспортната схема • Системи за интелигентно управление на обществен транспорт • Инвестиции в системи за електронно таксуване • Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови) • Решения за интермодалност, стимулиращи придвижването с обществен транспорт във функционалната територия • Подобряване на връзките на града и общината с икономическите зони • Модернизация на системите за информация на пътниците • Допълване на подвижния състав на обществен транспорт с превозни средства с ниски емисии • Осигуряване на възможности и услуги за обществен транспорт ориентиран към търсенето

3.3 ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Целевите групи са вътрешни за общината и външни за нея.

➤ Вътрешни:

- Местното население на община Стара Загора;
- Местния бизнес;
- Служители на общинската администрация и кметствата в общината.

➤ Външни:

- Потенциални потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници и др.;
- Подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината;
- Потенциални инвеститори.

И двете целеви групи са заинтересовани от успешната реализацията на ПУГМ.

За местното население и бизнесът ще се създадат условия да се почувстват ползи от изпълнението му благодарение на повишения имидж на община Стара Загора, подобреното състояние на околната среда и качеството на живот.

Жителите, гостите и останалите потребители на местни услуги ще оценят позитивно промените, които ще доведат до по-чиста и здравословна среда за почивка и временно пребиваване в града.

Служителите на общинската администрация ще приложат на практика политиката за местно развитие на региона, която е част от техните задължения.

4. Ефекти на Плана за устойчива градска мобилност върху околната среда и чистотата на въздуха.

Страните членки на ЕС, са задължени да намалят парниковите газове от транспорта с поне 60% до 2050 г. спрямо равнищата им през 1990 г. Транспортът, различните горивни процеси, индустриалната дейност са съпроводени с увеличаване на концентрацията на замърсителите на въздуха. Това замърсяване от своя страна предизвиква различни проблеми, като повишен риск за човешкото здраве, разрушаване на строителните материали, повреждане на историческите паметници, негативно въздействие върху растенията и животните. Във всички европейски градове се наблюдават смог и трайно повишаване на концентрациите на такива опасни замърсители на въздуха, като: олово, бензол, прахови частици, бензопирен и др. Шосейният транспорт допринася за отделяне на повече от половината от емисиите на NOx и над 35 % от емисиите на летливи органични съединения. Дизеловите мотори произвеждат голямо количество частици с много фини размери, които са изключително опасни за човешкото здраве.

Предвидените в Плана мерки за намаляване на задръстванията ще имат положително въздействие върху качеството на въздуха и ще допринесат за намаляване на шумовото замърсяване. Изследванията показват, че градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69% от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете.

Предвидените в плана мерки за намаляване дела на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда ще има съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, за намаляване на емисиите на

парникови газове, както и за намаляване на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. Развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за електрическите транспортни средства ще създаде благоприятна среда за преход към електрическа мобилност както в обществения, така и в личния транспорт.

Замърсяване на въздуха

Емисиите на локализирани замърсители на въздуха като азотен оксид, серен диоксид или малки прахови частици и др., отделяни в резултат на транспорта, имат отрицателно въздействие върху човешкото здраве, причиняват материални щети и загуба на култури и засягат екосистемите. С намаляване на трафика и времето на придвижване, като и с намаляване на задръстванията, тези негативни последици от транспортната дейност ще бъдат намалени и въздействието в краткосрочен и дългосрочен план ще бъде положително.

Емисии на парникови газове.

Транспортните средства отделят парникови газове (ПГ) в атмосферата директно, напр. емисии от изгаряне на гориво, или непряко чрез закупена електроенергия и/или топлинна енергия. Емисиите на парникови газове имат световно въздействие поради глобалния мащаб на причинените щети, поради което няма разлика в това къде възникват емисиите на парникови газове. Предвидените в плана мерки за увеличаване на дела на електрическите превозни средства ще доведат до намаляване на емисиите на парникови газове през целия им жизнен цикъл, което означава, че тези външни ефекти, свързани с парникови газове, ще бъдат положителни в краткосрочен и дългосрочен план.

Замърсяване на водите. Транспортът може да влияе на замърсяването на водите като прахът и химикалите от пътните артерии попадат чрез дъждовните води в отпадните води на територията. Предвидените в Плана мерки за подобряване на инфраструктурата ще имат положително въздействие като се съобразят със съществуващата нормативна уредба и възприетите мерки за подходящо пречистване за отстраняване на вредните съединения, които се отделят от транспорта.

Биоразнообразие. Чрез инвестициите за споделени пространства и чрез мерките за създаване на благоприятна социална среда, с която транспортът не е в конфликт ще се създадат условия за запазване и подкрепа на съществуващите местообитанията в градска

среда, за развитие на биологичното разнообразие в урбанизираната територия и предотвратяване на рисковете от загуба на местообитания и видове.

Подобряване на ландшафта. Мерките за споделени пространства и премахване на градските бариери ще имат благоприятно въздействие върху градската среда и върху подобряване на развлекателната, социалната и естетическа стойност на градското пространство.

По отношение на въздействието върху околната среда следва да се отчетат и някои основни негативни ефекти:

- С краткосрочен характер (в инвестиционната/строителната фаза):
 - увеличение на шумовите и праховите емисии вследствие изпълнение на СМР;
 - увеличение на емисиите на вредни газове (от двигатели на специализирани превозни средства и машини);
 - затруднения в съществуващия транспортен трафик;
 - възникване на временно социално напрежение (във връзка с всички горни) и затруднения в нормалната икономическа среда (доставка на материали, транспорт на готова продукция, работници и др.);
 - използване на природни ресурси (инертни материали - пясък, филц; нефтопродукти, основно битум; железни руди - за производство на армировка).
- С дългосрочен характер (в част от случаите в строителна фаза и във всички случаи - в експлоатационна фаза):
 - загуба на земи, които в базовия сценарий (вариант "без проект") могат да бъдат използвани за озеленяване. Последното предполага абсорбция на вредни газове (основно въглероден диоксид), която икономическа/екологична полза бива елиминирана след изпълнението на предвидените мерки. В допълнение, загубата на земи ограничава възможностите за развитие на алтернативни проекти, най-вече с рекреационен характер (паркови пространства, такива за отдых, спорт, развлечения).

Влияние на Плана върху здравето и благосъстоянието на гражданите

Влияние на шума и вибрациите

Всяко увеличаване или намаляване на шумовите емисии оказва влияние върху дейността и здравето. Включените в Плана мерки ще доведат до намаляване на трафика,

намаляване на задръстванията, увеличаване дела на велосипедния транспорт и пешеходното придвижване, както и до намаляване на времето на придвижване. В същото време Плана предвижда намаляване на транзитния трафик в града. Всичко това ще повлияе положително и ще доведе до намаляване на шума и вибрациите, които транспорта в града предизвиква.

Влияние върху благосъстоянието

Предвидените в Плана мерки ще доведат до промяна във времето за едно пътуване, дължаща се като цяло на подобряване на качеството и надеждността на транспортните услуги, както и на възможността за оптимално планиране на пътуванията като в същото време в дългосрочен план се очаква да се повиши комфорта на пътуване в новите превозни средства на обществения градски транспорт.

Намаляването на транзитния трафик в града също ще повлияе положително на благосъстоянието като се отрази положително на градската среда и направи градските пространства по-привлекателни и по-съобразени с нуждите на жителите и на пешеходците.

В същото време, положително въздействие на Плана върху благосъстоянието ще бъде регистрирано и чрез подобряване на достъпността до периферните зони и райони на града.

Положителните ефекти от изпълнението на Плана се очаква да бъдат наблюдавани и по отношение на по-добро покриване на специфичните нужди на бизнеса и населението и по-задоволяване на нарастващото транспортно търсене с по-качествени транспортни услуги и подходяща инфраструктура.

Намаляването на нивото на използване на автомобили, особено в централна градска част, ще направи улиците по-привлекателни, превръщайки ги от пътни артерии в места за градски живот и социално сближаване.

Удобства за гражданите

Инвестициите в модернизация на системите за информация на пътниците и системи за интелигентно управление на обществения транспорт ще създадат удобства за гражданите, които ще превърнат града в привлекателно за живеене място, превръщайки рутинните придвижвания в кратки и удобни, което ще спести време и средства на гражданите като значително повиши положителните преживявания в ежедневието на

града. Спестеното време ще резултира и в увеличаване на свободното време и времето за развлечения на местното население, което ще има своето положително въздействие и върху свързаните с този тип дейности индустрии. Предвидените мерки за управление на задръстванията ще се отразят положително както върху времето на придвижване, така и върху околната среда и чистотата на въздуха.

Инвестиции в системи за електронно таксуване и подобряване на инфраструктурата за паркиране са други мерки, които ще създадат удобства за гражданите и ще се отразят благоприятно на тяхното ежедневие и съвместно живеене на територията на общината.

Планът също така поставя акцент и на безопасността и културата на придвижване, които освен, че ще имат пряко положително въздействие върху здравето, на практика ще подобрят съвместното живеене и споделянето на общите пространства при спазване на правилата и културата на придвижване, зачитайки интересите на всички участници в движението и при взаимно уважение.

Друг важен аспект от благосъстоянието на гражданите е средата на живот, която често е в конфликт с трафика и транспорта в дадена урбанизирана територия. Въвеждането на мерки за решения за споделени градски пространства и изграждането на зони с успокоен трафик ще допринесе за създаване на благоприятна среда в жилищните зони, както и в зоните със социални функции и споделените пространства.

Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства ще създаде условия за екологично придвижване, а премахването на градските бариери ще се отрази благоприятно на градската среда и на споделените градски пространства, като се засилят техните социални функции.

Преходът към екологично чисти автомобили ще се отрази благоприятно на околната среда, а от тук и на благосъстоянието на населението.

5. АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Стара Загора е с период на действие 2025-2035г. Като действащ документ, отнасящ се до планиране развитието на града, той следва адекватно да адресира обществените потребности в сферата на градската

мобилност и да е напълно съобразен с променящата се среда. Това предполага задължителното наличие на възможности за корекции в съдържанието на плана.

Актуализацията на настоящия ПУГМ ще бъде необходима в случай на настъпили съществени изменения в качествените характеристики на средата, като е допустимо, след доказана потребност, да бъдат правени промени по отношение на заложените мерки и проекти, източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.

Приложение № 1 План за действие 2025-2030