



Актуализиран План за устойчива градска мобилност на Община Враца за периода 2021-2027 г.

януари 2025 г.



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Съдържание:

Списък на използваните съкращения.....	3
I. Въведение.....	7
II. Настоящо състояние.....	19
1. Релеф и територия.....	19
2. Икономика.....	20
3. Туризм.....	25
4. Демографски процеси.....	28
5. Пътна и улична мрежа.....	39
6. Железопътна мрежа.....	45
7. Данни за околната среда.....	46
7.1. Екологично състояние и опазване на околната среда.....	46
7.2. Качество на атмосферния въздух.....	47
7.3. Шум.....	56
8. Съществуваща мобилност.....	61
8.1. Пешеходни зони.....	61
8.2. Светофарна уредба.....	62
8.3. Велосипедни маршрути и зони.....	63
8.4. Масов обществен пътнически транспорт.....	63
8.5. Товарен транспорт.....	78
8.6. Таксиметров транспорт.....	78
8.7. Паркиране.....	79
8.8. Начини на пътуване (modal split).....	81
8.9. Анализ на пътните инциденти.....	82
8.10. SWOT анализ.....	85
III. Стратегическа рамка.....	88
Визия.....	88
Цели.....	88
Приоритети и мерки.....	89
IV. Териториален обхват и времева рамка за изпълнение на плана.....	98
1. Териториален обхват на плана.....	98
2. Времева рамка.....	98
V. Програма за изпълнение и финансов план.....	98
VI. Индикатори за наблюдение и оценка на плана.....	99
VII. Актуализация на плана.....	100

Списък на използваните съкращения

АГ	Автогара
БАБХ	Българска агенция по безопасност на храните
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДС	Брутна добавена стойност
БО	Битово отопление
БТК	Българска телекомуникационна компания
ВиК	Водоснабдяване и канализация
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДАП	Държавно автомобилно предприятие
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДНА	Дом на народната армия
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЖП	Железопътна гара
ЖК	Жилищен комплекс
ЗММ	Завод за металорежещи машини
ЗОО	Задължителни обществени услуги
ИАСАС	Изпълнителна агенция по сортоизпитване, апробация и семеконтрол
ИГТ	Интегриран градски транспорт
ИПГВР	Интегриран план за градско възстановяване и развитие
ИТИ	Интегрирани териториални инвестиции
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИТСР	Интегрирани териториални стратегии за развитие на регионите
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КАТ	Контрол на автомобилния транспорт
КФ	Кохезионен фонд

МБАЛ	Многопрофилна болница за активно лечение
МОПТ	Масов обществен пътнически транспорт
МПС	Моторни превозни средства
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
НОЧЗ	Норми за опазване на човешкото здраве
НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОБС	Общински съвет
ОП	Общинско предприятие
ОПОС	Оперативна програма „Околна среда“
ОУ	Основно училище
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПМС	Постановление на Министерски съвет
ПОС	Програма „Околна среда“
ППС	Пътно превозно средство
ПРР	Програма „Развитие на регионите“
ПС	Прагова стойност
ПС-КТС	План-схема на Транспортно-комуникационна система
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
ПУМ	Първостепенна улична мрежа
ПУП	Подробен устройствен план
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СБГСРП	Система за безопасна градска среда и превенция на риска
СГ	Средногодишни
СД	Средноденонощни
СДК	Средноденонощни концентрации

СДН	Средноденонощна норма
СЗР	Северозападен район
СМК	Средномесечни концентрации
СМР	Строително-монтажни работи
СУ	Средно училище
СУОТ	Система за управление на обществения транспорт
ТЕЦ	Топлоелектрическа централа
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФИ	Финансови инструменти
ФПЧ	Фини прахови частици
ЦГЧ	Централна градска част

Списък на таблиците

Таблица 1 Сравнение между традиционно транспортно планиране и планиране на устойчива градска мобилност.....	14
Таблица 2: Нетни приходи от продажби и дълготрайни материални активи през 2020 г., хил. лв. 24	
Таблица 3: Данни за туристическия сектор в Област Враца за 2020 г.....	26
Таблица 4: Населението по общини в Област Враца.....	29
Таблица 5: Основни данни за пазара на труда в Област Враца.....	34
Таблица 6: Трудови мигранти по направление на миграцията в Община Враца.....	36
Таблица 7: Учащи през учебната 2020/2021 г. по видове учебни институции в Област Враца...	38
Таблица 8: Анализ на регистрираните от АИС - "ЖП Гара" - Враца концентрации на контролираните замърсители.....	49
Таблица 9: Средногодишни концентрации по основни показатели, регистрирани от АИС "ЖП Гара" - Враца през 2021 г.....	50
Таблица 10: Справка за фини прахови частици < 10µm (PM10), Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г. 52	
Таблица 11: Превишения на ПС за СДН, Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г.....	53
Таблица 12: Шумово ниво в гр. Враца през 2021 г. на улици с интензивно движение на МПС и висока гъстота на обитаване.....	57
Таблица 13: Разпределение по диапазони на регистрираните шумови нива в урбанизираните територии за периода 2012 - 2021 година в 15 брой пунктове.....	59
Таблица 14: Междуградски линии в Община Враца, анализ на направленията и интензивност на пътуванията.....	64
Таблица 15: Темп на прираст на населението в населените места обслужвани от междуселищните линии за периода 2021-2023 г.....	65
Таблица 16: Обобщени данни за междуселищните линии.....	67
Таблица 17: Данни за ПТП на територията на Община Враца и Област Враца.....	83

Списък на фигурите

Фигура 1:	Брутен вътрешен продукт по области в Северозападен район, млн. лв.....	21
Фигура 2:	Брутен вътрешен продукт на човек от населението по области в Северозападен район, лв.	22
Фигура 3:	Брой нефинансови предприятия през 2020 г.....	23
Фигура 4:	Специфични зони за прилагане на интегриран подход по секторно направление в Община Враца.....	27
Фигура 5:	Население на Община Враца.....	28
Фигура 6:	Брой жители по населени места в Община Враца за период 2019-2021 г.....	30
Фигура 7:	Население под, във и над трудоспособна възраст в Община Враца за периода 2019-2021г.....	33
Фигура 8:	Коефициенти на заетост по тримесечия в Област Враца.....	35
Фигура 9:	Средна брутна месечна работна заплата в Област Враца.....	36
Фигура 10:	Завършили през 2020 г. по степен на образование в Област Враца.....	38
Фигура 11:	Схема на железопътната мрежа в България.....	45
Фигура 12:	Регистрирани средногодишни концентрации ФПЧ 10 от АИС "ЖП гара Враца" за периода 2012-2021 г.....	49
Фигура 13:	Средно месечни стойности на фини прахови частици < 10µm (PM10), Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г.....	54
Фигура 14:	Население по населени места обслужвани от междуселищни линии.....	66
Фигура 15:	Схема на масов градски транспорт на гр. Враца.....	73
Фигура 16:	Схема на „Синя зона“.....	81
Фигура 17:	Използван начин на придвижване на населението.....	81

I. Въведение

Планът за устойчива градска мобилност на Община Враца е с период на действие 2021-2027 г. 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 е необходима в случай на настъпили съществени изменения в качествените характеристики на средата, като е допустимо, след доказана необходимост, да бъдат правени промени по отношение на заложените мерки и проекти, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.

Настоящият документ е актуализация на ПУГМ на град Враца 2021-2027 г. от януари 2025г. мотивите за необходимостта от такава са следните:

- Населените места на територията на Община Враца запазват относителния си брой население почти постоянен през последните 3 години. Това означава, че процесите на вътрешна миграция са намалили своя интензитет или е налице имиграция към селата.
- Интензивните инвестиции в общинския център – гр. Враца изискват постоянно нарастване на броя на заетите във всички сектори на местната икономика. В тази връзка, селата от общината осигуряват значителна част от работната сила в общинския център чрез ежедневни трудови пътувания. Същевременно гр. Враца осигурява основните функции по услугите за образование, здравеопазване и административно обслужване и др. за територията на цялата община.
- Горните условия водят до екстензивна употреба на междуселищния транспорт и поставят нови изисквания, както към броя на превозните средства и техния капацитет, безопасност и сигурност, така и по отношение на интензитета на въглеродните емисии от обществения транспорт.

Това наложи извършването на актуализация на ПУГМ на гр. Враца за периода 2021-2027 г., която да отрази промените в транспортните нужди, транспортните средства, техния вид и капацитет на база на актуалните социално-икономически условия към настоящия момент.

Градската мобилност оказва въздействие върху сектори като:

- икономика – колкото по-свободно е движението в един градски регион, толкова по-голяма е вероятността за неговия икономически растеж. Според проучване на „Reason Foundation“ на тема „Gridlock and Growth:

The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance (Блокиране на движението и растеж: ефектът от задръстванията по пътищата върху регионалната икономическа ефективност)¹, в регионите с голямо задръстване преминаването към свободен поток на пътното движение може да повиши производителността на работниците с до 30%;

- околна среда – въвеждането на мерки за устойчива градска мобилност води до по-добро качество на атмосферния въздух, намаляване на шумовото замърсяване в градската среда и положително въздействие върху човешкото здраве;
- транспорт – част от мерките на плановете за устойчива градска мобилност стимулират преминаването към по-устойчиви видове транспорт (например ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и др.), въвеждат мултимодални транспортни връзки и по-ефективното използване на обществения транспорт.

Създаването на условия за устойчива градска мобилност се определя на местно, регионално и национално равнище и няма регламенти или директиви на ЕС, които да я уреждат. От друга страна, поради важността на тази тема, през последните години Европейската Комисия (ЕК) работи целенасочено в посока осигуряване на условия за създаване на устойчива градска мобилност. Основните документи, които е приела са както следва:

- През 2006 г.: „Тематична стратегия за градската среда“;
- През 2007 г.: Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност“;
- През 2009 г.: „План за действие за градска мобилност“. Това е първият всеобхватен пакет от мерки за подкрепа относно градската мобилност, с който се създава рамка за инициативите на ЕС в областта на градската мобилност;
- През 2011 г.: Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“;
- През 2013 г.: „Пакет за градска мобилност: „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“. С този пакет Комисията поставя рамка за поетапна промяна в подхода към градската мобилност. Целта е да се гарантира, че градските райони ще се развиват по по-устойчив начин и че приоритетите на ЕС за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска

¹ Gridlock and Growth: The Effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance
https://reason.org/wp-content/uploads/files/ps371_growth_gridlock_cities_full_study.pdf

транспортна система ще бъдат изпълнени;

- През 2016 г.: Насоки за държавите членки относно интегрираното устойчиво градско развитие, както и Програма за градовете, приета на неформална среща на министрите от ЕС, отговарящи за въпросите на градоустройството, на 30 май 2016 г. в Амстердам, Нидерландия;
- През 2017 г.: Програма „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“. В тази програма се съдържа набор от инициативи за модернизиране на европейската мобилност и транспорт;
- През 2020 г.: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“.

Естествено продължение на политиката на ЕС във връзка с устойчивата градска мобилност е Докладът на Съвета на ЕС от 2021 г., с който одобрява последният от гореизброените документи: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ и подкрепя визията на Комисията за промяна на европейския транспорт.

Целта на тази Стратегия е ЕС да поеме по пътя към създаването на устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето и да се стигне до промени, които са необходими за постигане на целите на Европейския зелен пакт. Част от заключенията на Съвета относно тази стратегия са, че:

- се очаква в ЕС да функционира по-екологична и по-благоприятна за климата, цифровизирана, стабилна, справедлива и конкурентна система за транспорт и мобилност;
- прилагането ѝ следва да има съществен принос от транспортния сектор за постигане на целта за неутрален по отношение на климата ЕС до 2050 г. в съответствие с Парижкото споразумение, както и на обвързващата цел за нетно намаление до 2030 г. на емисиите на парникови газове в ЕС с най-малко 55% спрямо 1990 г.;
- усилията за постигане на целите за намаляване на емисиите следва да бъдат полагани колективно с възможно най-голяма ефективност по отношение на разходите, като всички държави членки участват в тези усилия и като се имат предвид съображенията за справедливост и солидарност, както и различните отправни точки на държавите членки и специфичните обстоятелства на национално равнище;
- цифровизацията и насърчаването на иновациите в зелените технологии са основен двигател на дългосрочната конкурентоспособност на транспортната система на ЕС в световен план и те могат да увеличат устойчивостта, включително чрез намаляване на замърсяването, да донесат по-голяма ефективност, безопасност, сигурност и удобство;
- е изключително важно да се насърчава активната мобилност като

карането на велосипед и ходенето пеша, използването на обществен транспорт и на нови услуги за мобилност, ефективното управление на мобилността, мултимодалността и устойчивите превозни средства във всички видове транспорт;

- с превръщането на системата за транспорт и мобилност в по-устойчива, цифровизирана и автоматизирана, тя следва да продължи да бъде ориентирана към ползвателите и към човека.

„Планът за устойчива градска мобилност“ е стратегически план, създаден, за да удовлетвори нуждите от придвижване на хората и бизнеса в градовете и техните околности за по-добро качество на живот, въз основа на съществуващи практики на планиране при надлежно взетите предвид принципи на интеграция, участие и оценка.”² Той оценява настоящата ситуация в сферата на мобилността и поставя бъдещи цели за подобряването ѝ. В Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца е изведена визия и е предложен план за постигането ѝ като са набелязани конкретни мерки. Чрез система от индикатори ще се следи напредъкът по изпълнението на Плана. Предложените приоритети и мерки са съобразни с гореизброените документи на Европейската комисия по въпросите за градска мобилност, както и с българското законодателство и местните, регионални и национални планови и стратегически документи.

На ниво Европейски съюз основният източник на финансиране за градска мобилност са два от петте европейски структурни и инвестиционни фонда (ЕСИФ) — Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионният фонд (КФ). Други налични фондове са програмата „Хоризонт Европа“ в областта на научните изследвания и иновациите и Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) в областта на транспорта. На национално ниво са маркирани следните **източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност**:

Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ)

П25 - „Зелена мобилност“ - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи.

Дейности, които ще се подпомагат по тази инвестиция:

- Интегриране на нулево емисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете;
- Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на

² Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan, second edition

зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт и за интелигентни транспортни системи (ИТС). По схемата ще бъдат включени изграждането на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт;

- Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти. В национален мащаб се предвижда изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т.ч.: изграждане на пешеходни надлези; изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; изграждане на велосипедна инфраструктура; изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация;
- Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД). Предвижда се разработване/актуализация на ГПОД като основа за усъвършенстване на системата за регулиране на движението в зависимост от интензивността и характера му, при конкретните особености на застрояване на населеното място. С ГПОД се предлагат строителни мероприятия за реконструкции на улици, кръстовища, монтиране на светофарни уредби, изграждане на пешеходни подлези или надлези, обособяване на зони за паркиране, развитие на велосипедна инфраструктура и други дейности за подобряване условията на движение.

Програма „Развитие на регионите“ (ПРР) 2021-2027 г.

Приоритет 2: Интегрирано териториално развитие на регионите

Дейности, които ще се подпомагат по тази инвестиция:

- Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност;

ВАЖНО: Мерки за насърчаване на устойчива градска мобилност ще бъдат финансирани от ПРР само при наличие на ясно идентифицирани стратегия и мерки за развитие на устойчивата градска мобилност в съответните Планове за интегрирано развитие на общините /Интегрирани териториални стратегии за развитие на регионите (ИТСР) от ниво 2/, съдържащи всички елементи на плановете за устойчива градска мобилност. Същите следва да бъдат в съответствие с Пакета за устойчива градска мобилност на ЕК, съгласно Концепцията за планове за устойчива градска мобилност.

Ще се насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния градски транспорт.

Мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, включително, но не само: разработване на планове за управление на движението, въвеждане на ИТС и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

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

В случай на мерки за устойчива градска мобилност, които предвиждат доставка на превозни средства или интервенции върху спирки и гари, ще се изисква да се вземат под внимание нуждите на хората с увреждания (например звуково означаване на спирките и превозните средства, нископодови превозни средства и т.н.). Мерките за подпомагане на междуселищния транспорт и мобилността на територията на селските общини също са в приложение на принципите за равенство и недискриминация, защото осигуряват достъп на населението на по-малките населени места до услугите в градовете.

- Използване на финансови инструменти (ФИ) за интервенциите, които генерират приходи или водят до спестяване на разходи.

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

Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027

Предвижда се изграждане на зарядни станции за електромобили по Републиканската пътна мрежа (РПМ) на страната, което ще насърчи и

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

Програма „Околна среда“ (ПОС) 2021-2027

Предвиждат се мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта – поетапно премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността; въвеждане на зони с ниски емисии.

В Доклада на ЕК за България за 2019 г., изготвен в рамките на Европейския семестър са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност. По-специално се препоръчва изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност, които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие.

При изготвянето на ПУГМ на Община Враца са взети под внимание принципите и препоръките на Пакета за устойчива градска мобилност и са спазени стъпките по процеса на създаване на план за устойчива градска мобилност, които ЕК е поместила в своите насоки по темата.

ПУГМ на Община Враца е съобразен с местните условия и се отнася конкретно за територията, за която е създаден.

В следващата таблица е направен паралел между стандартните планове за развитие на транспорта и План за устойчива градска мобилност. Вижда се, че ПУГМ се концентрира повече върху хората, тяхното придвижване и качество на живот, за разлика от традиционното транспортно планиране, където акцентът е върху трафика и инфраструктурата.

Таблица 1 Сравнение между традиционно транспортно планиране и планиране на устойчива градска мобилност

Традиционно транспортно планиране	Планиране на 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 качеството на живот на обществото.

Основни характеристики на ПУГМ са:

- Устойчивост (икономическа, екологична, социална);
- Измеримост на ефектите/въздействията по време на изпълнението;
- Стратегически план.

Мобилността и транспортът имат високо значение в ежедневието на хората и са фактори, които способстват за икономическия и социалния живот. „Успехът на Европейския зелен пакт зависи от способността на държавите членки на ЕС да направят транспортната система устойчива в нейната цялост.“³ Усилията за постигане на по-устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето, могат да бъдат успешни само ако е налице достатъчна ангажираност

³ Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето на Европейската комисия

от страна на всички заинтересовани участници, а именно европейските институции, държавите членки и техните органи на всички равнища на управление, заинтересованите страни, предприятията и гражданите. ПУГМ на Община Враца е един от елементите за осъществяването на тази цел и неговото наличие е предпоставка за финансиране на конкретни мерки в областта на устойчивата градска мобилност.

Нормативна рамка

Планът за устойчива градска мобилност на Община Враца за периода 2021-2027 г. е нормативно обусловен документ, съответстващ на формулираните в международни и национални актове приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Основни международни документи

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия – 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия – 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия – 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия – 2011 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ – 2013 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност (Приложение към Съобщение на Европейската Комисия СОП (2013)913);
- Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли

- и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.;
- Сближаването в Европа до 2050 г. Осми доклад за икономическо, социално и териториално сближаване;
- Европейско споразумение за главните международни пътни артерии (AGR);
- Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество;
- Резолюция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. относно изоставащите региони в ЕС (2017/2208(INI)).

Национални документи:

- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;
- Наредба №2/2002 г. на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;

- Наредба №7/2003 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания;
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба №17/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт приета с ПМС №14 от 21.01.2013 г.;
- Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.;
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021 – 2027 г.;
- Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Република България (2012 – 2030 г.);
- Актуализирана Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2014 – 2030 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с РМС №336/23.06.2017;
- Национална концепция за насърчаване на активния живот на възрастните хора в България (2012 – 2030 г.);
- Национална програма за развитие: „България 2030“;
- Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени, МОСВ, 2018 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.;
- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.;

- Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.;
- Програми за териториално сътрудничество 2021-2027 г.

Документи на местно и регионално ниво:

- План за интегрирано развитие на Община Враца 2021-2027 г.;
- Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Враца 2019-2023 г.;
- Програма за опазване на околната среда в Община Враца 2021-2027 г.;
- Дългосрочна програма на Община Враца за насърчаване използването на възобновяеми енергийни източници и биогорива за периода 2021-2030 г.

II. Настоящо състояние

1. Релеф и територия

Територията на Община Враца е разположена в централните части на Северозападната част на Република България, като попада в рамките на едноименната област и Северозападния район от ниво 2. На запад граничи с общините Вършец (Област Монтана) и Своге (Софийска област), на север с общините Криводол, Борован и Бяла Слатина, а на изток с Община Мездра. В тези си граници, Община Враца заема площ от 679 кв. км, което съставлява 17,25% от територията на Врачанска област, 3,56% от територията на Северозападен район, и 0,6% от територията на България. Общината обединява 23 населени места, от които 1 град (Враца) и 22 села.

Община Враца граничи със следните общини:

- на северозапад – Община Криводол;
- на североизток – Община Борован и Община Бяла Слатина;
- на югоизток – Община Роман;
- на юг – Община Мездра;
- на югозапад – Община Своге от Софийска Област;
- на запад – Община Вършец от Област Монтана. Съседни на нея са общините Мездра, Борован, Криводол, Вършец и Своге.

Релефът на Община Враца е разнообразен - равнинно-хълмист, хълмисторидов, ниско и среднопланински, с нарастване на надморската височина от север на юг. Обусловен е от разположението ѝ в западната част на Дунавската равнина. В пояса с надморска височина от 200-299 м са разположени селата Баница, Бели Извор, Вировско, Власатица, Върбица, Горно Пещене, Мало Пещене, Мраморен, Нефела, Оходен, Тишевица, Чирен. В следващия пояс 300-499 м са разположени селата - Веслец, Згориград, Косталево, Лютаджик. Най-високо са селата Паволче и Челопек, с надморска височина от 500-699 м, а най-ниско Голямо Пещене, Девене, Лиляче и Три кладенци – в пояса от 100-199 м надморска височина. В частта от района с надморска височина 400-1 000 метра се срещат ерозионни, денудационни и карстови процеси и форми.

Релефът е прорязан от напречни и надлъжни речни долини (Медковско, Паволченско и съседни на тях дерета), които образуват сложно устроена долинна мрежа. През територията на общината преминават следните реки: Въртешница (наричана в горното течение река Лева, която преминава и през общинския град) с приток р. Дъбника, р. Рибине, р. Ботуня, Черна река – приток на р. Ботуня, р. Скът, р. Косталевска и др.

Северната и североизточните части на общината се отличават с плосък,

равнинен характер на постилаща повърхнина, с незначителни относителни превишения и сравнително малки наклони, чиито абсолютни стойности рядко превишават 10 градуса. Този равнинен характер на тази част от общината е способствал за сравнително равномерно развитата мрежа от села в северната периферия на общината, които се отличават с по-голям демографски потенциал в сравнение със селищата, формирани в южната периферия на общината.

От друга страна, така формираните землища в рамките на южните части на Дунавската равнина разполагат със значителни поземлени ресурси, което от своя страна предопределя техния земеделски стопански профил.

Южните части на общината се отличават с добре изразен планински и полупланински характер, който се явява от една страна, все още неизползван ресурс за рекреация и развитие на туризма, а от друга – сериозна пречка за достъпността до общинския център, останалата част на общината и региона като цяло.

2. Икономика

Състоянието на икономиката на общината се определя от много и разнородни по характер фактори, които оказват влияние върху развитието, състоянието и възможностите, които стоят пред общината. Такива са макроикономическа рамка, историческо развитие, природни ресурси, външни инвестиции, демографски процеси и други.

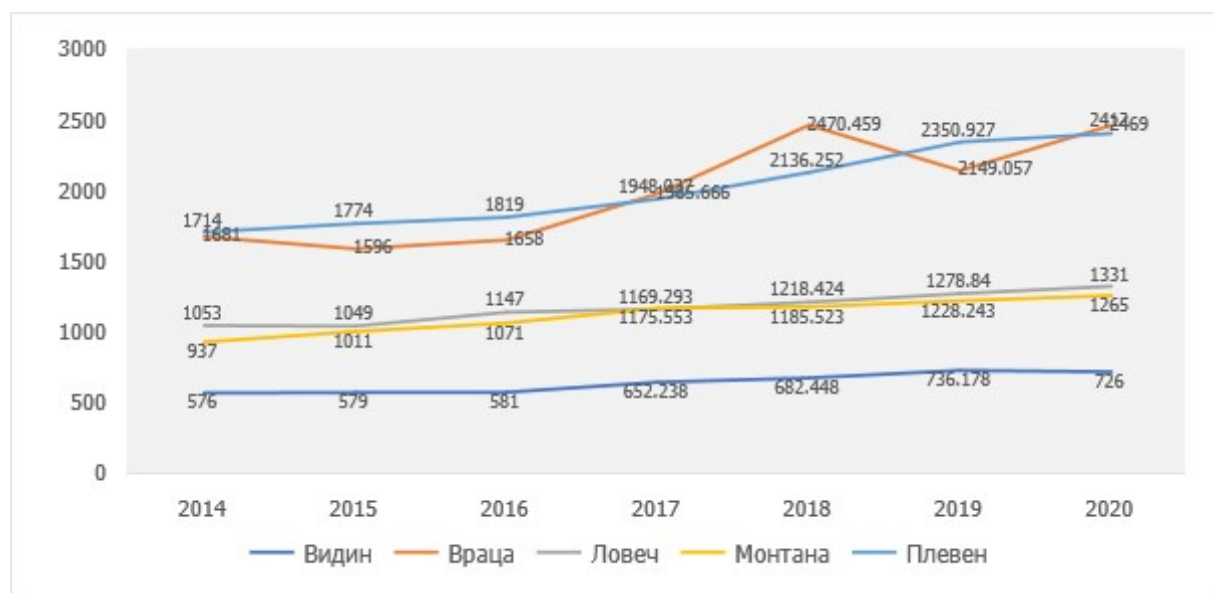
Оценката на Брутния вътрешен продукт (БВП) и Брутната добавена стойност (БДС) има важно значение за анализа на икономическата среда, в която се развива общината. Брутният вътрешен продукт представя състоянието и тенденциите в развитието на икономиката и са индикатор за определянето на икономическата политика на макроравнище.

Община Враца се намира в Северозападния район от ниво 2, който е с най-нисък принос към националния БВП. Районът изпитва сериозни проблеми в своето развитие, поради което за следващия програмен период за него е предвиден целеви инструментариум за интензифициране на развитието му, основан на подхода „Интегрирани териториални инвестиции“ (ИТИ).

През 2018 г. брутният вътрешен продукт на човек от населението в Област Враца нараства три пъти по-бързо от средния ръст за страната и почти достига средните стойности. Същевременно обаче заради сравнително неблагоприятното развитие на пазара на труда заплатите и доходите имат под средния за страната ръст. Икономическата активност и заетостта в областта нарастват, но остават далеч под средните за страната нива. Предизвикателство

за пазара на труда остава и влошената образователна структура на работната сила. Инвестиционната активност е сравнително ниска. В периода 2015-2019 г. Област Враца се намира на второ място като следва Плевен, а през 2018 г. излиза на първо място по БВП в района, следвана от Плевен и Ловеч и формира малко под една трета от БВП на района и 1,8% от този на страната. През 2020 г. Област Враца изпреварва Област Плевен и заема първото място в региона по индикатора за брутен вътрешен продукт, с 2 469 млн. лева. Така Област Враца реализира над 30% от БВП за района – факт, който показва положителната тенденция в икономическото развитие на областта. От данни на НСИ за брутната добавена стойност на Област Враца за 2020 г. е видно, че над 53% от БДС се образува от индустриалния сектор, над 39% - от сектора на услугите и под 8% - от аграрния сектор.

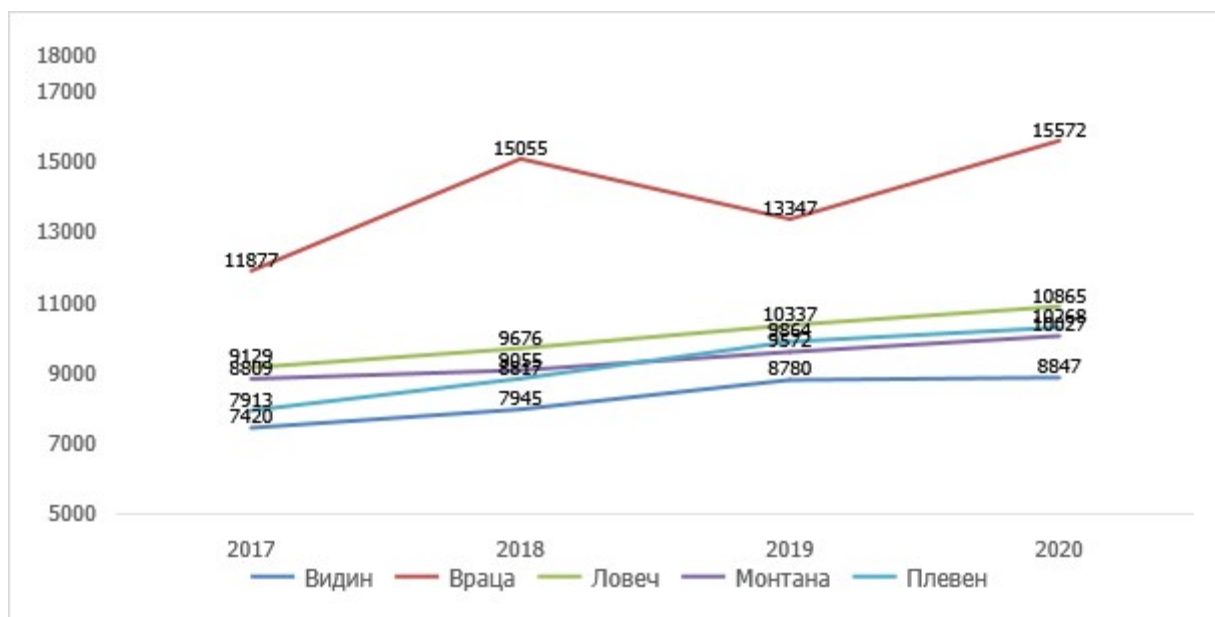
Фигура 1: Брутен вътрешен продукт по области в Северозападен район, млн. лв.



Източник: НСИ

Брутният вътрешен продукт на човек от населението в областта за 2019 г. е 13 347 лв. на човек и значително надвишава средното за района (10 380 лв.) и е с 3 483 лв. по-висок от този в Плевен. Тази иначе положителна тенденция е функция както на сравнително високия БВП, който произвежда областта, така и на намаляващия брой на населението, на което частично се дължат и тези високи разлики. Показателят изостава значително от средното за страната (17 170 лв.). През 2020 г. БВП на човек от населението в областта нараства до 15 572 лв. при средна стойност за индикатора за района – 11 116 лв. и за страната – 17 299 лв.

Фигура 2: Брутен вътрешен продукт на човек от населението по области в Северозападен район, лв.



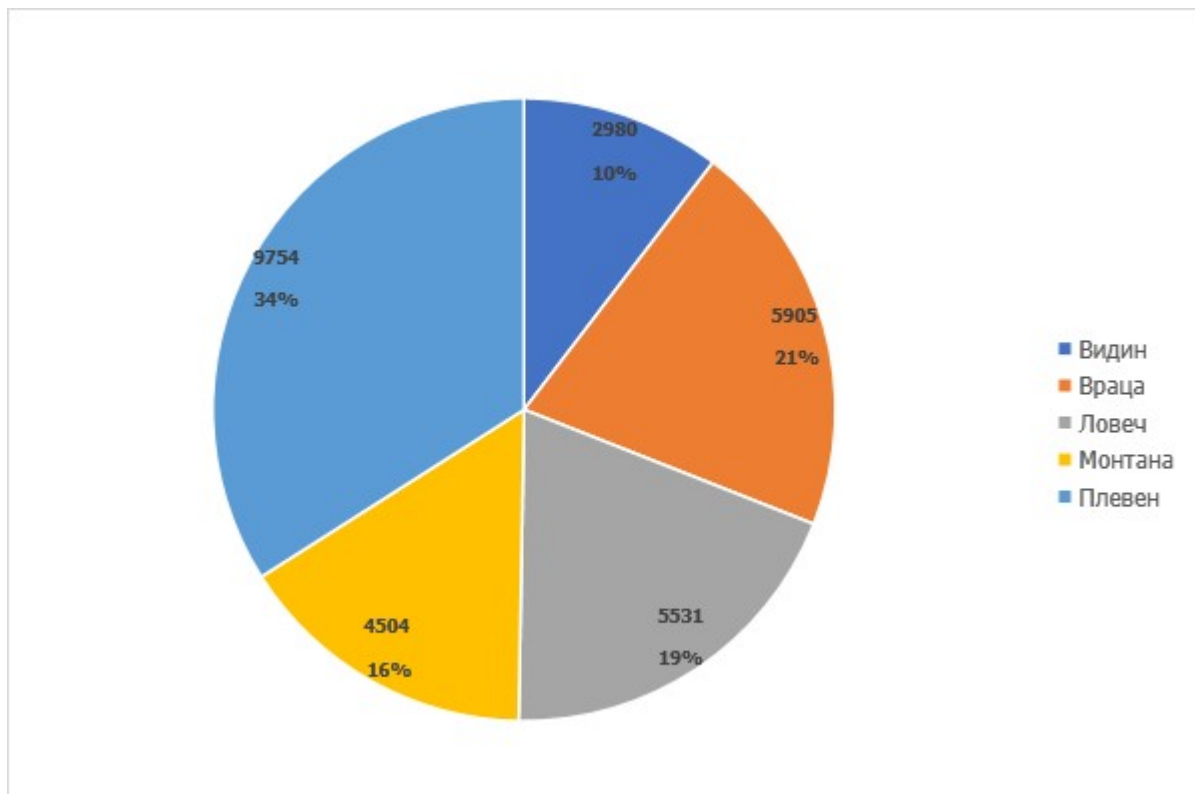
Източник: НСИ

Община Враца е една от четирите по-големи общини в областта, в която е локализиран основният икономически, административен и културен център в региона, което от своя страна обуславя концентрацията на голяма част от икономическите дейности. Това дава основание да се определи, че в икономическо отношение Община Враца е със структуроопределящо значение за развитието на икономиката не само на едноименната област, но и в рамките на целия Северозападен район, като по икономически потенциал отстъпва единствено на Община Плевен, която доминира основно на базата на значително по-сериозната концентрация на човешки ресурси.

Икономическата активност и заетостта в областта нарастват, но остават далеч под средните за страната нива. Враца е сред областите с най-малък брой предприятия на глава от населението – през 2018 г. те нарастват до 38 на 1 000 души от населението, но остават далеч под средните за страната (59 на 1 000 души). Най-голямо е увеличението в сектор „Култура, спорт и развлечение“ и сектор „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“, а най-голям спад е регистриран в сектор „Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива“ и сектор „Образование“. Предизвикателство за пазара на труда остава и влошената образователна структура на работната сила. През 2020 г. броят на нефинансовите предприятия в Област Враца нараства до 5 905, нареждайки областта на второ място със 21% от общия брой за региона.

На първо място се нарежда Област Плевен (9 754). Броят на предприятията е два пъти и половина по-малък от средното за страната (14 699).

Фигура 3: Брой нефинансови предприятия през 2020 г.



Източник: НСИ

Инвестиционната активност е сравнително ниска. Икономиката на общината има предимно индустриален облик. Преобладаващ дял в БДС в областта има индустрията (53%) при 25% за страната, докато тенденцията за страната е 71% да се формират от услугите, а за района този процент е 39%. Местната индустрия е специализирана главно в машиностроенето, металообработването, текстилната промишленост, химическо производство, производство на мебели, строителни материали, дървообработване, строително-ремонтни дейности, заготовки и строително-монтажни работи, хранително-вкусова промишленост и др.

По окончателни данни на Националния статистически институт за 2021 г. нефинансовите предприятия, осъществявали дейност в област Враца, са 5 858, или с 0.8% по-малко в сравнение с 2020 година. С най-голям относителен дял е сектор „Търговия; ремонт на автомобили и мотоциклети“ – 40.0% от общия брой на отчетените предприятия в областта. Следват сектори „Селско, горско и

рибно стопанство” – 9.2% и „Преработваща промишленост” – 7.3%⁴.

Таблица 2: Нетни приходи от продажби и дълготрайни материални активи през 2020 г., хил. лв.

Статистически райони Области	Нетни приходи от продажби - хил. лв.	Дълготрайни материални активи (ДМА) - хил. лв.
България	302 490 217	117 739 449
Северозападен район	15 014 180	5 235 303
Видин	851 380	537 689
Враца	3 360 117	1 001 961
Ловеч	2 361 925	836 363
Монтана	2 870 814	760 360
Плевен	5 569 944	2 098 930

Източник: НСИ

Област Враца е на второ място в Северозападен район, след Област Плевен по показателните нетни приходи от продажби и придобити дълготрайни материални активи през 2020 година. В рамките на района, Област Враца допринася с 22% и 19% респективно за двата ключови икономически показателя. Сходно на статистическите данни по отношение на броя предприятия, показателят „Нетни приходи от продажби” за Област Враца е три пъти под средното за страната, а този за придобиване на ДМА е четири пъти под средното ниво за страната.

За разлика от общинския център, където най-добре представеният отрасъл е индустриалният, следван от сектора на услугите и аграрния сектор, с традиционно развити машиностроене, химическа промишленост, хранително-вкусова, дърводобивна и дървообработваща, строителна промишленост, за 22-те села основният поминък на населението е земеделието, при това със значително преобладаване на зърнопроизводството (модел, характерен за почти цяла Северна България).

Вътрешните и външните инвестиции също са значително по-ниски от средните. Разходите за придобиване на дълготрайни материални активи в областта към 31.12.2020 г. достигат 289 902 хил. лв., при средна стойност за страната - 827 040,39 хил. лв. Преките чуждестранни инвестиции от своя страна достигат едва

⁴ По данни на ПИРО Враца – Актуализация 2023г.

121 983,80 хил. лв. при 960 155,43 хил. лв. средно в страната, което е малко под 8 пъти под средния обем за страната.

3. Туризъм

Привлекателността на туристическия потенциал на общината се оценява и измерва чрез динамиката на реализираните нощувки, пренощували лица и приходите от нощувки в съответната община. За развитието на туристическата функция на общината от значение е и изградената туристическа инфраструктура. Сред нея основно място заемат местата за настаняване. За сравнителен план Община Враца е разглеждана със съседните общини в Област Видин и Област Монтана.

Изчислени са и относителните показатели на предлагането: среден брой легла = брой легла/ брой места за настаняване. Анализът разкрива средно колко легла са налични в едно място за настаняване; период на функциониране (в дни) = брой легло-денонощия/ брой легла. Показва също средно колко дни на година/ месец функционират местата за настаняване.

Трябва да се има предвид, че данните на НСИ се отнасят за всички категоризирани и функционирали през отчетния период места за настаняване с 10 и повече легла. В наблюдението се включват категоризираните хотели, къмпинги и други места за краткосрочно настаняване с над 10 легла, функционирали през съответния отчетен период. В показателя други места за краткосрочно настаняване са обхванати вилни и туристически селища, хостели, къщи за гости, бунгала, почивни домове, хижи, частни квартири и апартаменти и други места за краткосрочно настаняване.

Легла-денонощия в експлоатация е максималният капацитет на разкритите легла за всеки ден от отчетния месец. В приходите от нощувки в местата за настаняване са включени сумите, заплатени от гостите, без стойността на допълнителните услуги.

Използвани са статистически данни за състоянието на хотелската леглова база в района и приходите от нощувки в тях по общини, които сформират района за периода от 2013 до 2018 г.

Заетостта на леглата е изчислена чрез отнасяне на реализираните нощувки към легло-денонощията по години. Този метод дава възможност да се разкрият структурата на хотелската леглова база и нейната използваемост, динамиката в нейното развитие, взаимната връзка между заетостта на хотелската леглова база и приходите от туристи, както и очертаващите се тенденции.

За последните години, съгласно данните на НСИ, в Община Враца не се наблюдава нарастване на легловата база, нито на броя на хотелите. Броят на местата за настаняване се запазва на сравнително постоянно ниво. При анализа на местата за настаняване по общини, прави впечатление, че Община Видин е сред общините с най-голям капацитет за периода 2013 - 2020 г.

По данни на НСИ за 2018 г. общият брой пренощували лица в местата за настаняване на територията на област Враца е 26 703, като за изследвания период е отчетен ръст, като за 2018 г. този ръст спрямо 2013 г. е с 15.9% или с 3.6 хил. души повече. През 2020 г. общия брой пренощували лица в местата за настаняване на Община Враца е 21 641, а приходите от нощувки – 1 647 379 лв. Резултата е след този на общините Плевен, Видин, Монтана.

Таблица 3: Данни за туристическия сектор в Област Враца за 2020 г.

Общини	Места за настаняване - бр.	Легла - бр.	Легла-денонощия - бр.	Стаи - бр.	Реализирани нощувки - бр.	Пренощували лица - бр.	Приход и от нощувки - лв.
Враца	26	897	288,132	503	58,195	1,641	1,647,379
Борован	-	-	-	-	-	-	-
Бяла Слатина	2	57	19,812	24	-	-	-
Враца	13	494	160,970	279	37,058	14,991	1,019,663
Козлодуй	5	182	62,698	115	15,878	4,179	463,056
Криводол	-	-	-	-	-	-	-
Мездра	4	134	37,022	71	2,371	1,232	-
Мизия	-	-	-	-	-	-	-
Оряхово	1	20	7,320	9	-	-	-
Роман	1	10	310	5	-	-	-
Хайредин	-	-	-	-	-	-	-

Източник: НСИ

За последните години, съгласно данните на НСИ, в Община Враца не се наблюдава нарастване на легловата база, нито на броя на хотелите. Броят на местата за настаняване се запазва на сравнително постоянно ниво.

Община Враца изпреварва Община Монтана и Вършец по отношение на реалното си предлагане (реално функциониращите обекти/легла), което се изразява в броя на легло-денонощията. Това се обяснява с данните за периода на функциониране на местата за настаняване с реалното предлагане, където по-големият брой легло-денонощия са отчетени за повечето месеци от годината.

Може да се направи общият извод, че на база на изчисленията за заетостта на местата за настаняване, тя се натоварва слабо и неефективно. Ниската заетост

СПЕЦИФИЧНИ ЗОНИ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ (СЗВ)

- СЗВ 5. ЗОНА ЗА УСТОЙЧИВ ТУРИЗЪМ (приоритетна)
- СЗВ 6. ЗОНА ЗА УСТОЙЧИВО УПРАВЛЕНИЕ НА ПРИРОДНИЯ ПОТЕНЦИАЛ
- СЗВ 7. ЗОНА ЗА ЕКОЛОГИЧНИ АЛТЕРНАТИВИ

ЛЕГЕНДА:

- Жилищен потенциал
- Републичен път I-II (E70)
- Пътна инфраструктура
- Железница
- Водни потоци
- Граница на община Враца

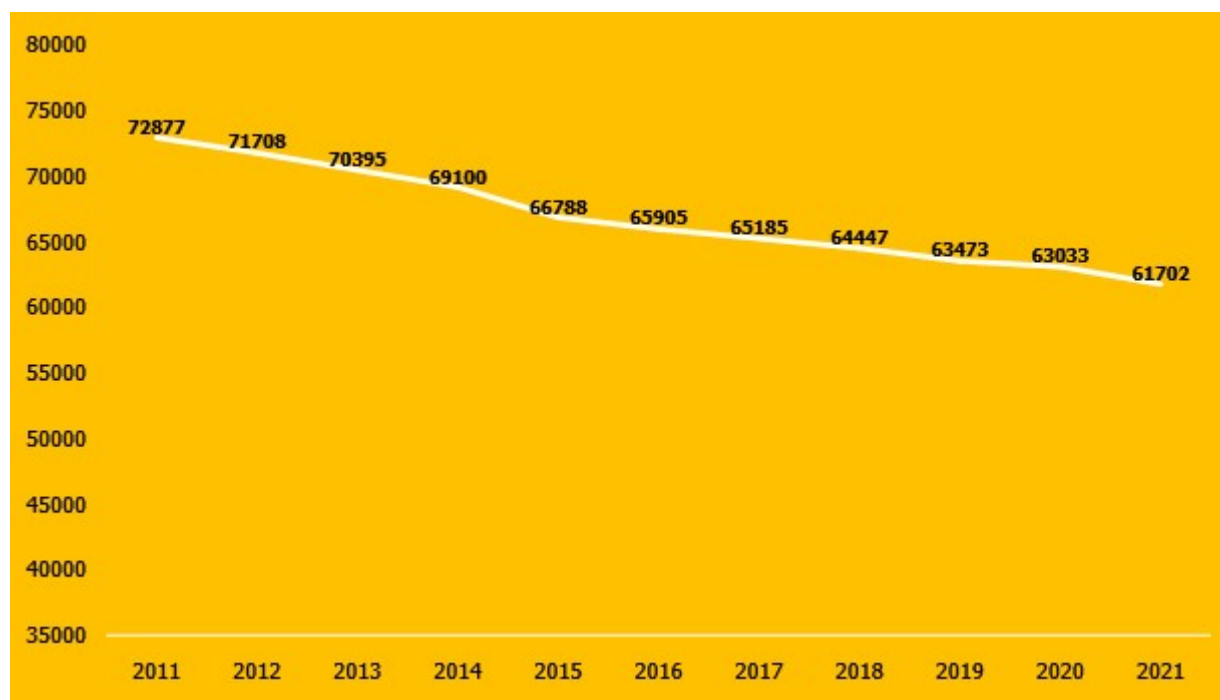
От схемата на зоните се очертават основните направления на междуселищния градски транспорт и основните оси на движение, които освен трудовите пътувания могат да подпомогнат краткотрайните туристически посещения – СВЗ 7. Зона за екологични алтернативи.

4. Демографски процеси

Брой и гъстота на населението

Населението на Община Враца към 31.12.2021 г. наброява 61 702 души (по данни от НСИ). Общината включва 23 населени места - 1 град и 22 села. Общинският център град Враца наброява 50 012 жители (към 31.12.2021 г.). Демографската ситуация в Община Враца следва тенденцията на намаляване на населението в цялата страна. Спадът в броя на жителите в общината, обаче, е около два пъти по-висок в сравнение с общото намаляване през последните години.

Фигура 5: Население на Община Враца



Източник: НСИ

Въпреки по-бързото намаляване на населението в общината в сравнение с общото в страната, демографските процеси в община Враца като цяло са по-малко негативни от тези в областта.

Общо делът на градско население на територията на Община Враца към края на 2021 г. представлява 81,05% от цялото (общо 50 012 души са регистрирани в градовете), а делът на населението, което живее в селата, съответно, е 18,95% (11 690 души).

Населението на Община Враца съставлява близо 40,14% от населението на Област Враца (към 31.12.2021 г. по данни на НСИ). По брой на населението общината се нарежда на първо място сред общините в областта. 55% от населението, живеещо в градовете в областта, се формират от живущите в градовете в Община Враца, т.е. в град Враца.

Таблица 4: Населението по общини в Област Враца

Общини	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Борован	5376	5333	5209	5120	5039	4930
Бяла Слатина	22470	22002	21481	21018	20662	20206
Враца	65905	65185	64447	63473	63033	61702
Козлодуй	19738	19357	19066	18757	18546	18196
Криводол	8977	8669	8466	8324	8170	7934
Мездра	19427	18956	18452	18053	17878	17297
Мизия	6520	6331	6134	5970	5861	5666
Оряхово	10065	9852	9598	9336	9138	8813
Роман	5772	5606	5462	5324	5261	5068
Хайредин	4477	4354	4234	4095	4049	3888

Източник: НСИ

Демографската ситуация в Община Враца е резултат от въздействието на различни фактори и влияния, специфични за територията на общината и обусловени от нейното историко-културно, социално-икономическо и демографско развитие.

За периода от 2014 до 2021 г. равномерното движение на населението на територията на Община Враца се отнася както за градското, така и за селското население, като по-голям е спадът на населението в градовете (средно с 1,77% годишно) при 1,27% среден годишен спад на населението в селата. За градовете най-голям е спадът в началото на периода – 2015 спрямо 2014 г. (-4,2%), а за селата – през 2016 г. спрямо 2015 г. (-2,4%).

През 2015 г. относителният дял на населението, живеещо в селата в Общината е най-голям и се доближава до 19%, след което постепенно намалява, но се задържа над 18,5% до 2019 г. През 2020 г. данните на Община Враца към 15 декември⁵ сочат, че нараства броят на живущите в общината с 1,9% спрямо

⁵ Данни на ГРАО, Община Враца към 15.12.2020 г. за населението с регистрация по постоянен адрес и по настоящ адрес в същото населено място. Данните не са окончателни за 2020 г. и все още липсват такива за Област Враца, поради което не се прави сравнение в тази насока.

2019 г., като се увеличава и делът на населението в града за сметка на това в селата – съответно 83,6% и 16,4% от общото население. В град Враца населението се е увеличило спрямо 2019 г. с 4,64%.

В демографско отношение тенденциите в общината до 2021 г. са сходни с тези за цялата страна, но стойността на показателя естествен прираст (-3122) е отрицателна и над средната за страната. Механичният прираст в Община Враца също е с отрицателна стойност поради засилената миграция. Тя се дължи до голяма степен на близостта на административния център до столицата София и по-добрите условия за трудова реализация там в т.ч. значително по-високата средна брутна заплата.

Освен раждаемостта, смъртността и миграционните процеси, съществено влияние върху развитието на демографските процеси в Общината оказват и измененията в половата, възрастовата, етническата и образователната структури, брачността и разводимостта на населението. Те влияят върху формирането на човешките ресурси в общината, както в количествено, така и в качествено отношение.

По данни на ПИРО Враца, актуализация 2023 г., броят на населението по населени места има следната структура:

Фигура 6: Брой жители по населени места в община Враца за период 2019-2021 г.

Населено място	2019	2020	2021	Промяна 2021/ 2019г.
гр. Враца	51674	51020	50012	-3,22%
с. Баница	984	990	960	-2,44
с. Бели Извор	560	589	579	3,39
с. Веслец	155	182	187	20,65
с. Вировско	280	289	302	7,86
с. Власатица	327	334	317	-3,06
с. Върбица	395	390	385	-2,53
с. Голямо Пещене	490	486	490	0,00
с. Горно Пещене	294	323	327	11,22
с. Девене	872	875	838	-3,90
с. Згориград	1404	1396	1397	-0,50
с. Костелево	748	776	754	0,80
с. Лиляче	779	775	738	-5,26
с. Лютаджик	131	122	114	-12,98
с. Мало Пещене	47	51	51	8,51
с. Мраморен	553	571	547	-1,08
с. Нефела	550	555	555	0,91
с. Оходен	214	218	204	-4,67
с. Паволче	589	641	612	3,90
с. Тишевица	467	454	436	-6,64
с. Три кладенци	728	724	698	-4,12
с. Челопек	443	483	464	4,74
с. Чирен	789	789	735	-6,84

Източник: НСИ, Национален регистър на населените места, ПИРО Враца, актуализация 2023г.

Полова структура

На територията на Община Враца се наблюдава тенденция, характерна за цялата страна – броят на жените превишава броя на мъжете – към 31.12.2021 г. 29 713 мъже спрямо 31 989 жени. Само при населението живеещо в селата, се наблюдава превес на населението от мъжки пол с минималните 50,04%. В градовете се наблюдава тенденция на нарастване на процента на жени спрямо мъже, и през 2021 година достига 52,83%. Факторите, оказващи влияние върху половата структура на една община са смъртност, раждаемост, продължителност на живота и миграционна подвижност на населението.

Възрастова структура

Състоянието на възрастовата структура на населението оказва решаваща роля за неговата полова структура. При по-млада възрастова структура до голяма степен е налице и по-благоприятна полова структура на населението. Освен това, влияние върху половата структура на населението оказва и неговата миграционна подвижност. Мъжете обикновено са по-мобилната част от населението, което се свързва с тяхната психологическа нагласа по отношение на условията на труд. Най-общо, възрастовата структура на населението на Община Враца представлява съотношението между отделните възрастови групи от населението.

Възрастовата структура, в аспекта на разпределението на населените в трите категории - под, в и над трудоспособна възраст, продължава да се влошава. Причините се дължат най-вече на миграционните процеси, резултат от търсене на работа в други, по-големи населени места – в Столична община, Пловдив, Варна или в други държави. Прогресивно намалява относителният дял на лицата в трудоспособна възраст в селата от общината. Намалението на населението е един от основните лимитиращи фактори за бъдещото развитие на Общината, които ще се отразят негативно най-вече върху работната сила и възпроизводствения потенциал на територията ѝ.

Влияние върху възрастовата структура на населението на общината оказват промените в раждаемостта и смъртността, продължителността на живота и жизненият стандарт на населението. От друга страна, състоянието на възрастовата структура на населението оказва влияние върху възпроизводството на населението, както и върху формирането на трудовия потенциал на общината.

Възрастовата структура на населението е определяща, както за количеството и качеството на човешките ресурси в общината, така и за демографския ѝ потенциал и не на последно място – за натовареността на социалната система на общината. Тя е с определящо значение и за естественото възпроизводство на населението. В селата като цяло се наблюдава натрупване на население във високите възрастови групи, което от една страна ограничава възможностите за естествено възпроизводство на населението, а от друга – ограничава трудовия им контингент.

Трудоспособно население

Застаряването на населението води до промени в разпределението на населението под, в и над трудоспособна възраст, което е от решаващо значение за формирането на трудоспособен контингент⁶

значение за формирането на трудоспособен контингент⁶. В резултат на относително ниската раждаемост, населението под трудоспособна възраст заема малък дял в изследваната територия. Делът население в тази възраст в Община Враца е много близък до стойностите за Област Враца, но е по-нисък от този за страната.

Към 31.12.2021 г. делът на населението в над трудоспособна възраст в Община Враца и Област Враца надвишава стойностите на показателите за страната. Тази възрастова структура определя недостатъчния потенциал за формиране на трудовия контингент на Община Враца в бъдеще.

Делът на населението в трудоспособна възраст е по-висок от показателите за Област Враца, но по-нисък от този за страната. Налице е спад в дела на населението в трудоспособна възраст като цяло за страната, но за Община Враца тази тенденция е по-силно изразена. Ако през 2011 г. делът на населението в трудоспособна възраст в Община Враца (63,39%) е надвишавал този за страната (62,15%), то през 2014 г. почти се изравняват, а през 2021 г. вече е по-нисък. Като цяло, застаряването на населението и отрицателният естествен прираст водят до нарастване дела на хората в над трудоспособна възраст за сметка на тези в трудоспособна възраст. Това се отразява неблагоприятно върху бъдещия трудоспособен контингент.

Отрицателният естествен прираст, ниското ниво на раждаемостта и миграцията на предимно млади хора ще допринесе за влошаването на възрастовия състав на населението в общината, което ще се отрази директно върху намаляване на работната сила. И в бъдеще процесът на демографско остаряване и наличието на трудов контингент ще зависи от миграцията на млади семейства. Ако не бъдат предприети мерки за задържането им в страната и в общината в частност, в близките години се очаква да продължи влошаването на стойностите на показателите на възрастова зависимост.

Последните се изчисляват като различни съотношения и са определящи за бъдещото икономическо и социално развитие на общината. Основният от тях е съотношението между броя хора в трудоспособна и под трудоспособна възраст към общия брой жители на общината. Колкото процентният показател на тази зависимост е по-висок, толкова е по-добър демографският потенциал за развитие. За Община Враца той е по-нисък от този за страната и се доближава до стойността му за областта.

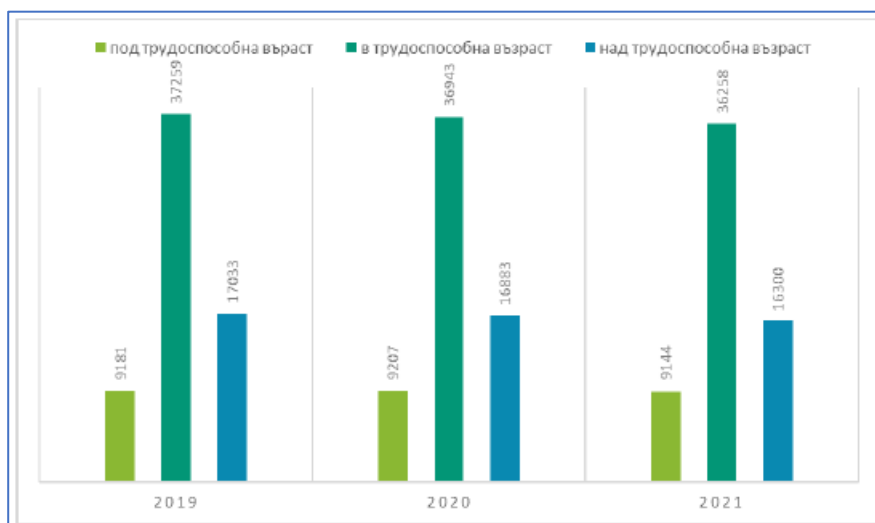
⁶ Включва лицата от началната до пределната трудова възраст според Българското трудово законодателство.

Отношението на броя на лицата под и над трудоспособна възраст към тези, които са в трудоспособна възраст, също е с най-голяма стойност за Община Враца и отново е с неблагоприятно влияние. Като цяло изменението на този показател следва общата тенденция за страната и областта, но се увеличава с по-бързи темпове – с 15% за 2019 г. спрямо 2014 г., докато за областта увеличението е с 9%, а за страната – с 10%.

Коефициентът, изразяващ отношението между лицата над 65 г. и тези между 15 и навършени 64 за общината, значително надвишава стойностите за областта и за страната като цяло. Изменението на стойностите му за общината следва тенденцията за областта и за страната като цяло, но отново е с по-бързи темпове – с над 15% докато за областта е с 11%, а за страната – с близо 12%.

Всичко това се дължи на нарастването на дела на населението в категорията на 65 и повече години и предопределя една неблагоприятна картина за формирането на трудовия контингент в общината и в страната като цяло в бъдеще.

Фигура 7: Население под, във и над трудоспособна възраст в Община Враца за периода 2019-2021г.



Източник: ПИРО Враца, актуализация 2023

Пазар на труда

Резултатът на анализа по данни на НСИ за пазара на труда в Област Враца показва положителна тенденция през периода 2016-2019 година с намаляващ процент на безработица, почти 10 пункта увеличение на коефициента на заетост през 2019 г. спрямо този от 2016 г., близо 30% по-малко регистрирани в бюрата по труда през към 31.12.2020 г. спрямо регистрираните към 31.12.2016 година. Забелязва се лек, но очакван спад в статистическите данни от 2020 спрямо 2019 година.

Таблица 5: Основни данни за пазара на труда в Област Враца

Показател	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Ср. списъчен брой на наети лица по трудово и служебно правоотношение (брой)	36089	38618	38126	38130	36189
Средна годишна работна заплата на наетите лица (лв.)	10988	11460	12489	13874	15537
Коефициент на икономическа активност - 15 - 64 навършени години (%)	57,9	62,3	60,7	64,9	63,6
Коефициент на заетост - 15 - 64 навършени години (%)	50	55,3	54,5	59,8	57,1
Коефициент на безработица (%)	13,6	11,2	9,9	7,7	10
Регистрирани в бюрата по труда безработни лица към 31.12. (брой)	11807	10498	9061	8544	8347
Дял на населението с висше образование (%)	19,2	19,9	21,5	21	22,9
Дял на населението със средно образование (%)	56,9	56,6	57,7	58,3	54,7
Дял на населението с основно и по-ниско образование (%)	23,9	23,5	20,8	20,7	22,4

Източник: НСИ

По данни на Териториално статистическо бюро – Северозапад, Отдел „Статистически изследвания - Враца“, от второто тримесечие на 2022 г. общият брой на заетите лица в Област Враца е 57.0 хил., от които 32.1 хил. са мъже, а 24.9 хил. жени. Коефициентът на заетост в областта през второто тримесечие на 2022 г. е 43.8% (при 53.7% за страната). Той е съответно 51.1% за мъжете и 36.9% за жените. По този показател областта се нарежда на едно от последните места сред областите в страната, като след нея са областите Видин (43.3%), Сливен (42.9%), Силистра (41.6%) и Монтана (37.6%).

В сравнение с първото тримесечие на 2022 г. общият брой на заетите лица в Област Враца се увеличава с 3,1%, а спрямо второто тримесечие на 2021 г. увеличението е с 8,6%.

Фигура 8: Коефициенти на заетост по тримесечия в Област Враца



Източник: НСИ

През второто тримесечие на 2022 г. заетите лица на възраст 15 - 64 навършени години са 55.3 хил., като от тях мъжете са 30.9 хил., а жените – 24.4 хиляди.

В сравнение с първото тримесечие на 2022 г. общият брой на заетите лица на възраст 15 - 64 години се увеличава с 2.0%, а спрямо съответното тримесечие на 2021 г. - с 8.4%.

Коефициентът на заетост за населението в същата възрастова група е 59.3%, съответно 64.3% за мъжете и 53.9% за жените. В сравнение с първото тримесечие на 2022 г. този коефициент бележи ръст с 1.5 процентни пункта, а спрямо второто тримесечие на 2021 г. се повишава с 6.2 процентни пункта.

По предварителни данни на Националния статистически институт наетите лица по трудово и служебно правоотношение в Област Враца в края на юни 2022 г. са 36.4 хиляди. Спрямо края на март 2022 г. наетите лица намаляват с 0.5%. Наетите лица по трудово и служебно правоотношение в края на юни 2022 г. в общественния сектор са 16.5 хил., а в частния – 19.9 хиляди. Спрямо края на март 2022 г. наетите лица в общественния сектор се увеличават с 1.0%, а в частния сектор - с 0.1%. В сравнение със същия период на предходната година наетите лица в общественния сектор се увеличават с 1.1%, а в частния сектор намаляват - с 0.8%.

Структурата на наетите лица по икономически дейности в края на юни 2022 г. показва най-голям относителен дял на наетите лица по трудово и служебно правоотношение в дейностите „Преработваща промишленост“ – 17.6%, „Търговия; ремонт на автомобили и мотоциклети“ – 12.1% и „Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива“ – 10.9%.

Средната брутна месечна работна заплата в Област Враца за април 2022 г. е 1 562 лв., за май - 1 652 лв., и за юни - 1 496 лева. През второто тримесечие на 2022 г. средната месечна работна заплата в областта е 1 570 лв., като спрямо предходното тримесечие се увеличава с 12% или е със 160 лв. по-ниска от същия показател за страната. В общественния сектор наетите лица по трудово и служебно правоотношение получават средно 2 121 лв., а в частния - 1 104 лева.

Фигура 9: Средна брутна месечна работна заплата в Област Враца



Източник: НСИ

Таблица 6: Трудови мигранти по направление на миграцията в Община Враца

	Лица, Заети, общо (брой, %)		Работят в същата община		Работят в община на същата област		Работят в община в друга област	
	Общо	Общо в друго населено място, общо	В градовете	В селата	В градовете	В селата	В градовете	В селата
Област Враца	52559	15901	3625	1192	4492	529	5811	252
		30,25%	22,80%	7,50%	28,25%	3,33%	36,54%	1,58%
Община Враца	24508	5506	1008	451	1251	317	2396	83
		22,47%	18,31%	8,19%	22,72%	5,76%	43,52%	1,51%

Източник: ПИРО Враца, Актуализация 2023

Общо 26,50% от всички трудови мигранти пътуват до населени места на територията на общината, като преобладаващата част от тях работят в град Враца – 18,31%, а в селата – 8,19%.

Образователната структура

Наред с възрастовата структура на населението, образователната степен и професионалната квалификация са показателите, които определят потенциала за бъдещо икономическо и социално развитие на един регион. Еднакво

определящи за качеството на човешките ресурси са нивото на общата образованост и степента на професионална подготовка и компетенции.

От данните от последното национално преброяване през 2011 г. се вижда, че от населението на цялата Област Враца, най-образовани са жителите на Община Враца, където всеки пети (21%) е с висше образование, следвана от общините Козлодуй и Мездра, където относителният дял на висшистите е съответно 17 и 13,5%.

Делът на хората с висше образование в общината е над средните показатели за страната и областта. Относителният дял на хората със средно образование (50% от тези над 7 години) също е по-висок от показателите за страната и областта. Делът на хората със завършено основно е 19%, а с начално и по-ниско образование е близо 10% от населението на Община Враца.

Последното показва относително благоприятна структура на местното население от гледна точка на трудовия пазар, предвид това, че икономическата активност и заетост сред тези със средно образование е далеч по-висока отколкото сред завършилите само основно. Все пак, в Община Враца тези с начално и по-ниско образование са малко по-голям дял сравнено с дела им в страната.

През 2011 г. най-голям дял от населението от българската етническа група е със завършено средно образование (51%), 22% са със завършено висше, с основно – 18%, начално и незавършили начално – 8%. При ромската етническа група преобладаваща част от населението е със завършено основно, начално или незавършено образование (83,6%), но има и завършили средно образование – 9,6% и 13 души висшисти.

През последните години се забелязва пренасочване интереса на учениците в средното образование към хуманитарния и природоматематически профил за сметка на обучението в професионалните училища, което не се отнася само за Община Враца, а е обща тенденция за страната.

Като цяло, профилът на работната сила в общината показва сходно със средното за страната разпределение според степените на образование. Намаляването на учениците в общината е продиктувано от общото застаряване на населението.

Завършилите основно образование в областта са намалели с 10% през 2019 г. спрямо 2014 г., докато общо за страната е налице увеличаване (1,8%). За Северозападен район обаче е налице спад, който е по малък от този за Област Враца (с 8%). Тези стойности за СЗР и областта вероятно се дължат на демографските промени и намалената раждаемост. Спадът в броя на

завършилите средно образование за областта е с 25%, надвишавайки с малко този за СЗР (22%), и значително над този за страната - с 11,3%.

Положителна тенденция е стабилното нарастване на броя на завършилите висше образование през всяка от годините в периода 2015-2019 г., като през 2019 г. са почти двойно спрямо 2015 г. (увеличение с 95%). Статистиката сочи, че сред висшестите в България безработицата е най-малка. От завършилите висше образование в СЗР 30% са от Област Враца, като е налице ръст в този дял (през 2015 г. е бил 20%).

По данни на НСИ завършилите образованието си през 2020 г. в Област Враца са 2 615 души. За сравнение в Област Видин броя завърши ли 1 269, а в Област Монтана 1 824.

Фигура 10: Завършили през 2020 г. по степен на образование в Област Враца



Източник: НСИ

Таблица 7: Учащи през учебната 2020/2021 г. по видове учебни институции в Област Враца

Видове учебни институции	Област Враца
Общо	18032
Общообразователни училища	12983
Училища по изкуствата и спортни училища	148
Професионални гимназии	2462
Професионални гимназии (II степен)	1150
Професионални паралелки (I степен)	171
Колежи	223
Университети	895

Източник: НСИ

5. Пътна и улична мрежа

Транспортна инфраструктура и пътна мрежа

По информация на ПИРО Враца, актуализация 2023 г., основните цели на политиката за намаляване на емисиите на парникови газове в сектор „Транспорт“ са:

- Насърчаване на производството и потреблението на електрически и други екологични превозни средства;
- Ускорено разгръщане на инфраструктурата за зареждане на електрически и хибридни автомобили;
- Насърчаване на научноизследователски и развойни дейности, свързани с екологични превозни средства;
- Организиране на кампании за повишаване на осведомеността, изграждане на капацитет на заинтересованите страни по отношение на развитието на устойчивата мобилност.
- Поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура.

Мерките в транспортния сектор с непосредствено действие са, както следва:

- Рехабилитация и модернизация на съществуващата пътна инфраструктура за осигуряване на оптимална скорост и оптимални режими на управление на автомобилните двигатели;
- Въвеждане на интелигентни транспортни системи по националната и градската пътна мрежа;
- Увеличаване дела на обществения електрически транспорт - железопътен, тролейбусен, трамваен, метро;
- Разработване и изграждане на интермодални терминали за комбиниран транспорт;
- Увеличаване на дела на биогоривата.
- Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широка гама от технически решения, предназначени да подобрят транспорта, като подобрят мобилността и повишат безопасността на движението по пътищата. Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва усъвършенствани технологии, за да отговори на нуждите на транспорта. Интелигентните транспортни системи и телематичните решения спомагат за подобряване на безопасността по пътищата, насърчават ефективността на използваната съществуваща инфраструктура и допринасят за намаляване на замърсяването на околната среда чрез контролиране на трафика и управление на обема на трафика;

- Интелигентните транспортни системи в градските условия могат да включват интегрирано управление на таксите за обществен транспорт, засилено управление на взаимоотношенията с клиентите, прогнози за трафика, подобро управление на трафика, информация за пътниците и събиране на пътни такси.

През Област Враца преминават два европейски транспортни коридора. Коридор №4 (Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена – Братислава – Дьор – Будапеща – Арад – Букурещ – Констанца/Крайова – Видин – Враца – София – Солун/Пловдив – Хасково – Истанбул) е удобна връзка към столицата и Дунав мост 2, също и Коридор № 7 (р. Рейн – р. Майн – р. Дунав). В града се намира ж.п. гара, която дава възможност за превоз на хора и товари, чрез железопътен транспорт.

Състоянието на пътната мрежа е определящ фактор за обслужването на населените места и възможностите за развитие в района и съответните области и общини. Общата картина за СЗР показва, че Област Ловеч е с най-добре поддържана пътна мрежа, с показател 45.8% пътна мрежа в добро състояние, при среден показател за страната 40%. На следващо място е Област Видин с 38% пътна мрежа в добро състояние, докато Област Враца с 22% пътна мрежа в добро състояние заема предпоследно място в страната.⁷

Териториалният анализ на обслужването на общините от района с републиканска пътна мрежа дава база за определяне на техния потенциал за развитие. Пътищата от по-висок клас ситуират определената община в по-високо териториално ниво, определяйки възможностите за пространствена организация на икономическите, социалните и административните комуникации в по-голям мащаб, респ. с повече други общини и центрове от по-висок ранг. И обратно, обслужването с по-нисък клас пътна мрежа ограничава комуникациите в по-малък периметър на територията, както и възможностите за развитие. В най-благоприятна позиция в това отношение са 13 броя центрове на общини, които се обслужват от пътищата с международно и национално значение и Община Враца е сред тях. В СЗР това са: Ябланица, обслужвана с автомагистрала; и останалите, обслужвани от първокласни пътища - Видин, Димово, Ружинци; **Враца**, Мездра; Монтана; Плевен, Д. Митрополия, Д. Дъбник, Пордим; Ловеч и Луковит.

Пътната мрежа в Община Враца от 117,5 км. IV - клас (общинска пътна мрежа) е в голямата си част в лошо състояние - около 70%. Това се отразява на екологичната обстановка, безопасността на движението и поставя под въпрос някои линии на пътническият транспорт.

⁷ Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен район 2021-2027

Републиканската пътна мрежа на територията на Община Враца се състои от:

- Републикански път I-1 /Е-79/: от км 133.550 до км 153,350 - обща дължина 19,800 км – преминава през гр. Враца от км 143+164 до км 151+01
- Републикански път II-13: „Крапчене-Девене-Борован-Бяла Слатина-Долни Дъбник“, от км 28.050 до км 36.000 - обща дължина 7.950 км - преминава през село Девене;
- Път II-15: „Враца-Борован-Мизия-Оряхово“, от км 0.000 до км 25.900 – обща дължина 25.900 км - преминава през гр. Враца и село Баница;
- Път III-101: „Враца-Криводол-Гложене“, от км 0.000 до км 13.570 - обща дължина 13.570 км - преминава през гр. Враца;
- Път III-162: „Враца-Криводол-Гложене“, от км 36.606 до км 41.654 - обща дължина 5.048 км - не преминава през населени места;
- Път III-162: „Гара Лакатник-Долно Оризово-Криводол“, от км 36.606 до км 41.654 - обща дължина 5.048 км - не преминава през населени места;
- Път III-1002: „Враца-пещера „Леденика““, от км 0.000 до км 17.608 - обща дължина 17.608 км - преминава през гр. Враца;
- Път III-1004: „Паволче-Челопек-вр. Вола“, от км 0.000 до км 16.000 - обща дължина 16.000 км - преминава през село Паволче и село Челопек;
- Път III-1306: „Глава-Върбица-Горно Пещене“, от км 46.700 до км 66.294 – обща дължина 19.594.

В по-голямата си част пътищата не са в добро състояние. Необходимо е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и товароносимостта на настилката.

През декември 2020 г. с ПМС на Община Враца са отпуснати 1,8 млн. лв. за ремонт на бул. „България“ и ул. „Илинден“ в града, а през юли – 2 млн. лв. за изграждане на нови улици и рехабилитация на бул. „Европа“.

Улична мрежа

Уличната мрежа на града е изградена в различни периоди, без ясно изразена категоризация по направления, технически параметри, вид на движението и др. Повечето от второкласните улици не могат да достигнат функционалните си параметри. От анализа на съществуващата първостепенна улична мрежа (ПУМ) се изяснява, че понятието „Първостепенна улична мрежа“ за гр. Враца е твърде условно, тъй като липсва ясно изразена категоризация по направление, технически параметри, режими на движението и други.

Тъй като магистралната ЖП - линия разделя градската структура на Враца на две части - североизточна и югозападна и по същество представлява

непреодолима физическа граница, за транспорта между тях, са изградени следните транспортни възли:

- бул. „Васил Кънчов“, бул. „Мито Орозов“ и ж.п. линията „София – Видин“;
- автомобилния подлез на централна ЖП-гара, който освобождава пешеходните връзки и оформянето на пешеходната зона;
- бул. „Васил Кънчов“ и изхода за Криводол, ж.п. линията „София – Видин“;
- обходния път „София - Враца – Оряхово“.

В централната градска част по бул. „Никола Войводов“, „Полковник Лукашов“ и бул. „Христо Ботев“ в посока север - юг е изградена пешеходна зона, обхващаща най-главните обществени и административни сгради.

Трасето на ж.п. линията София - Видин, намираща се в североизточната част на града, е свързано чрез Централната ЖП-гара и пешеходната зона с градския център.

Класификацията на съществуващата улична мрежа в гр. Враца, която е описана по-долу, е направена според нормативния документ, третиращ тази материя - Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ.

На територията на гр. Враца няма изградени Градски магистрали II-ри клас. Изградената улична мрежа към 2011 г. се състои предимно от Районни артерии III-клас, като повечето от тях отговарят на този клас улици само по изпълняваните комуникационни функции в контекста на градската структура.

А) Районни артерии III-А клас (2 x 2 ленти за движение)

Крайречният булевард е с четири ленти за движение, с разделителна зелена ивица и е в задоволително състояние.

Булевард „България“ (в най- северната част на града) е изграден като типична Ш-класна артерия с голяма пропускателна способност, която не се използва пълноценно поради мястото ѝ на периферна улица в структурата на града. Трасето на този булевард, поради изградеността си е удачно до се осмисли с нови функции, например за включване в транзитното трасе (обход) на Враца, като етапно изпълнение на генералния замисъл за извеждане на транзитните потоци Мездра-Видин.

Булевард „Мито Орозов“ минава от кръстовището на ул. „Никола Вапцаров“ на север, до изхода за Оряхово в профил 3 ленти за движение в посока с разделителна ивица (общо 6 ленти за движение) до изхода за Оряхово.

Б) Районни артерии III-Б клас (2 + 2 ленти за движение)

Булевард „Втори юни“ (изхода за София), до кръстовището с бул. „Христо Ботев“. Изградена е с 4 ленти до кръстовището с ул. „Екзарх Йосиф“, след това - 2 ленти до кръстовището с „Крайречния булевард“.

Булевард „Васил Кънчов“ минава покрай Химко, спортния комплекс, ЖП-гарата в подлез, транспортния възел при бул. „Мито Орозов“ до кръстовището с бул. „Христо Ботев“ и изхода за Видин.

Булевард „Мито Орозов“ минава от кръстовището на бул. „Христо Ботев“ (и продължава като се влива в „Крайречния булевард“), пресича през транспортен възел при бул. „Васил Кънчов“ и ж.п. линията София-Видин. В този участък - до ул. „Никола Вапцаров“ (като продължава към изхода за Оряхово) е изграден с 4 ленти за движение. Пътната настилка е в добро състояние.

Булевард „Екзарх Йосиф“ в участъка между булевардите „Васил Кънчов“ и „Втори юни“. Той изпълнява функцията на трасе от линиите на МОПТ-Враца.

Улица „Илинден“ в участъка от бул. „Христо Ботев“ до изхода за Монтана.

Булевард „Христо Ботев“ от кръстовището с бул. „Мито Орозов“ до транспортния възел с бул. „Васил Кънчов“ и ж.п. линията, до изхода за Криводол - ул. „Стоян Ц. Даскалов“) е изграден с 4 ленти за движение до кръстовището с ул. „Илинден“, 2 ленти до транспортния възел с бул. „Васил Кънчов“, 4 ленти до бл. 13 в ж.к. „Дъбника“ и 2 ленти до изхода за Криводол. Градоустройствените предпоставки за реконструкцията на бул. „Христо Ботев“ и привеждането му във функционалната класификация за III-Б клас артерия, т.е. неговото разширение е затруднено, поради реализацията на различни частични изменения на ПУП, несъобразени с действащия ОУП на града. Не е изпълнено и отклонението от транспортния възел в ж.к. „Дъбника“ с пътя за квартал „Кулата“. Състоянието на пътната настилка на булеварда е задоволително.

В) Главни улици IV- клас

Повечето от улиците на Второстепенната улична мрежа на града, т.е. улиците IV-ти клас, не изпълняват условията за параметрите, валидни за този клас улици по Наредба № 2/29.06.2004 г. на МРРБ , като има случаи когато параметрите им отиват в по-горния III-Б клас (като улица „Изгрев“ например). В северозападната част на града второстепенната улична мрежа включва улиците:

- ул. „Славянска“ - „Околчица“;
- ул. „Изгрев“;
- ул. „Дъбника изток-запад“.

В югоизточната част на града второстепенната улична мрежа включва:

- бул. „Демокрация“;
- бул. „Христо Ботев“ в участъка между улиците „Втори юни“ и „Мито Орозов“;
- ул. „Кръстьо Българията“ - Ул. „Генерал Леонов“;
- ул. „Спортна“;
- ул. „Георги Апостолов“.

В централната градска част по улиците:

- бул. „Никола Войводов“,
- ул. „Полковник Лукашов“,
- бул. „Христо Ботев“

в посока север-юг има изградена пешеходна зона, която обхваща и двустранно тангира най-главните и представителни обществени и административни сгради във Враца.

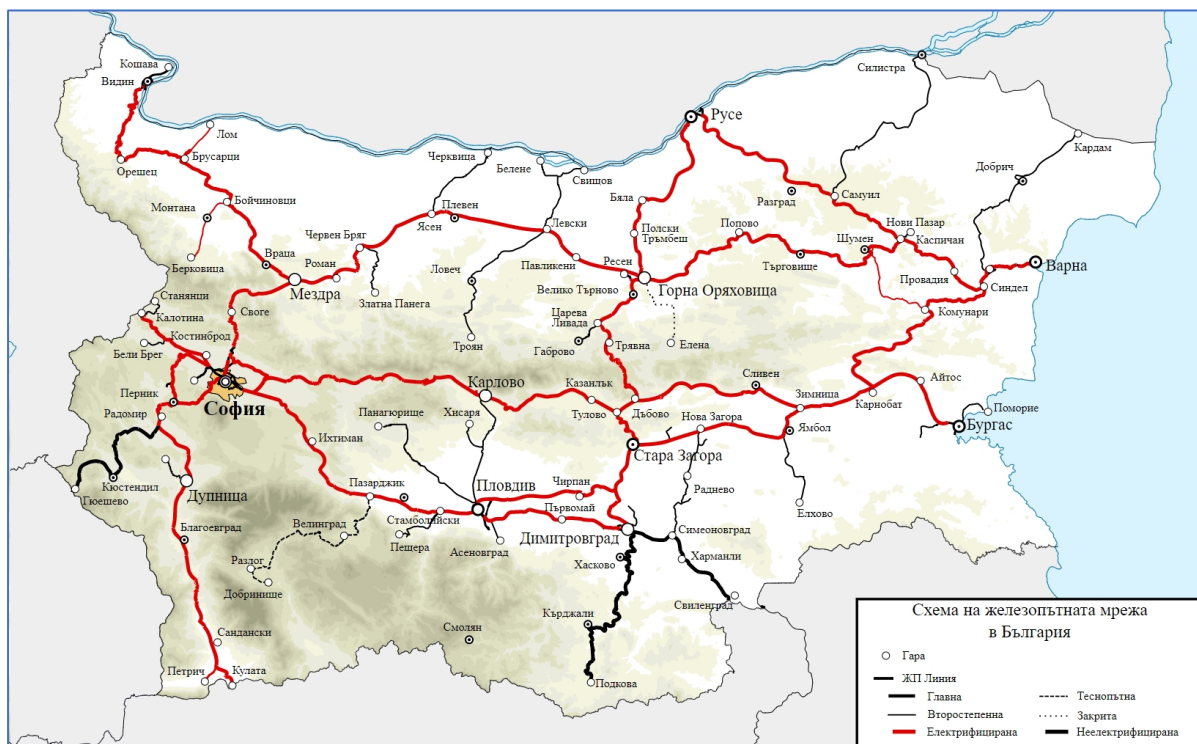
Тази пешеходна зона разделя града на две части - източна и западна и се пресича на две места за автомобилно движение (от ул. „Кръстьо Българията“ и бул. „Демокрация“) с предимство за пешеходеца. Това разделяне на градоустройствената структура, както и недостатъчното осигуряване на обслужващи улици за транспортната достъпност на централната градска част е довело до съществуващия в момента транспортен проблем в старата градска част и проблемите с паркирането. За това допринася и липсата на обходни трасета, които да поемат чистия транзит, несвойствен за централните градски райони.

Уличната уредба е съгласно Наредба за управление на общинските пътища, приета с решение №261/27.11.2008 г.

6. Железопътна мрежа

Достъпът до изградената жп мрежа в страната определя възможностите за развитие на отделните общини в района, в зависимост от вида на обслужващата жп линия и обслужващите гари и/или спирки и те могат да се разпределят в три групи. Главните жп линии, като част от инфраструктурата на ТЕН-Т мрежата, осигуряват интеграцията на жп мрежата на страната с тази на съседните страни. В пространствено отношение те имат важно значение за интегрирането на територията, както в национален, така и в европейски план. Чрез тях се осигурява достъп до пристанищата, летищата с международно значение, както и връзки между големите градски центрове, вкл. столицата София.

Фигура 11: Схема на железопътната мрежа в България



Източник: БДЖ

Общините, обслужвани от тези жп линии, имат възможности за комуникации на по-високо териториално ниво, съответно и по-добри възможности за развитие. В тази група попада и Община Враца от общо 19-те общини от Северозападния район (Видин, Димово, Грамада, Ружинци, Враца, Мездра, Роман, Криводол, Бойчиновци, Брусарци, Медковец, Якимово, Долна Митрополия, Плевен, Гулянци, Долни Дъбник, Червен бряг, Левски, Пордим).

В сравнение с пътната мрежа, жп мрежата в Северозападния район е с по-добра изграденост. Повечето области тук имат показатели близки, но под средните за страната. В Област Враца всички участъци от жп мрежата са електрифицирани, 60% от мрежата е удвоена, но гъстотата е по-ниска от средната за района и страната. В Област Враца има 24 гари от общо 48 в СЗР.

Железопътният транспорт също играе важна роля за транспортните комуникации в Община Враца и в самия град. На територия на Община Враца се намира 10 км. двойна ж.п. линия и 35 км електрифицирана.

Основната железопътна гара в града е една : ЖП - гара Враца - за пътници и товари.

Основни ЖП - линии, преминаващи през града, са :

- Железопътна линия Враца – Мездра;

- Железопътна линия София – Враца – Видин;
- Железопътна линия София – Враца – Лом;
- Железопътна линия София – Враца – Монтана.

Ежедневно на гарата се обслужват 30 броя композиции, включително пътнически и бързи влакове; 2 бързи влака обслужват града за денонощие. За 2009 г. броя на пътниците в ж.п. гара Враца е бил 414 943, а броят на вагони, натоварени и разтоварени на товарна гара Враца за същия период са 72 товарни вагони с 3 600 т товари.

7. Данни за околната среда

7.1. Екологично състояние и опазване на околната среда

За проследяване, анализиране на екологичното състояние и опазването на околната среда, Община Враца е разработила и одобрила Програма за опазване на околната среда за периода 2021-2028 г. в съответствие с Указанията на министъра на околната среда и водите относно структурата и съдържанието на общинските програми за опазване на околната среда и като е съобразена с разпоредбата на чл. 11, т. 8 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, където: "Местното самоуправление в общината се изразява в правото на гражданите или на избрани от тях органи, в рамките на предоставената им компетентност, да решават въпросите, свързани с опазването на околната". Основна цел на програмата е осигуряване на устойчиво решаване на възникващите проблеми на територията на общината и подобряване състоянието на компонентите на околната среда, като минимизират факторите, оказващи влияние върху тях.

Политиката по управление на околната среда в Община Враца се осъществява от отдел „Инвеститорски контрол и опазване на околната среда“ /ИК и ООС/ в съответствие със законодателството, местните нормативни и стратегически документи.

За решаване на проблемите на околната среда общинската администрация си сътрудничи с редица фирми.

ВиК ЕООД – задоволяване на битовите и производствени нужди – водовземане от градската водопроводна мрежа; разрешителни за заустване на производствени отпадъчни води в градската ПСОВ и емисионни норми за отпадъчните води; предписания за изграждане на локални ПС преди заустване на производствени отпадъчни води в градската канализация, събиране на утайки и други отпадъци локалните пречиствателни съоръжения (ПС).

За отпадъци: разрешителни от РИОСВ за извозване и депониране на неопасни отпадъци.

Отдел ИК и ООС следи за събирането и движението на опасните отпадъци, генерирани в съответните фирми и бизнес организации.

За осъществяване на екологични проекти Община Враца си партнира с различни неправителствени организации.

По проблемите на околната среда и здравния статус на населението Община Враца поддържа информационен обмен и е партньор със следните регионални органи на централни ведомства: РИОСВ – Враца, към МОСВ – ИАОС; РЗИ – Враца, към МЗ; “Териториално статистическо бюро” към НСИ и Гражданска защита.

Контролната дейност върху потенциалните замърсители на околната среда се осъществява от РИОСВ-Враца. Контролът върху работата с генетично модифицирани организми в контролирани условия и освобождаването им в околната среда, се осъществява чрез контрол на базите и опитните полета на Българска агенция по безопасност на храните (БАБХ) и Изпълнителната агенция по сортоизпитване, апробация и семеконтрол (ИАСАС). В обхвата на анализираната територия сортоизпитване се извършва в гр. Враца.

7.2. Качество на атмосферния въздух

В климатично отношение общината попада в умерено-континенталната подобласт от Европейско-континенталната климатична област. Дните през лятото са горещи, а нощите прохладни. Зимата не е мразовита. Близостта на гр. Враца и на селата Паволче, Челопек, Згориград и Лютаджик до планината, оказва характерно влияние върху климата, като допълва в известна степен климатичните фактори с елементи на планински климат.

Качеството на атмосферния въздух на територията на гр. Враца се следи от: ръчен пункт “РИОСВ-Враца” и АИС „ЖП гара” с код BG0043A и класификация градски фонув (ГФ). Пункт АИС „ЖП гара” е въведен в експлоатация през 1994г. Ежедневно се контролират концентрациите на следните основни показатели, съгласно Закона за чистотата на атмосферния въздух: ФПЧ10, серен диоксид, азотен диоксид/азотни оксиди, въглероден оксид, озон.

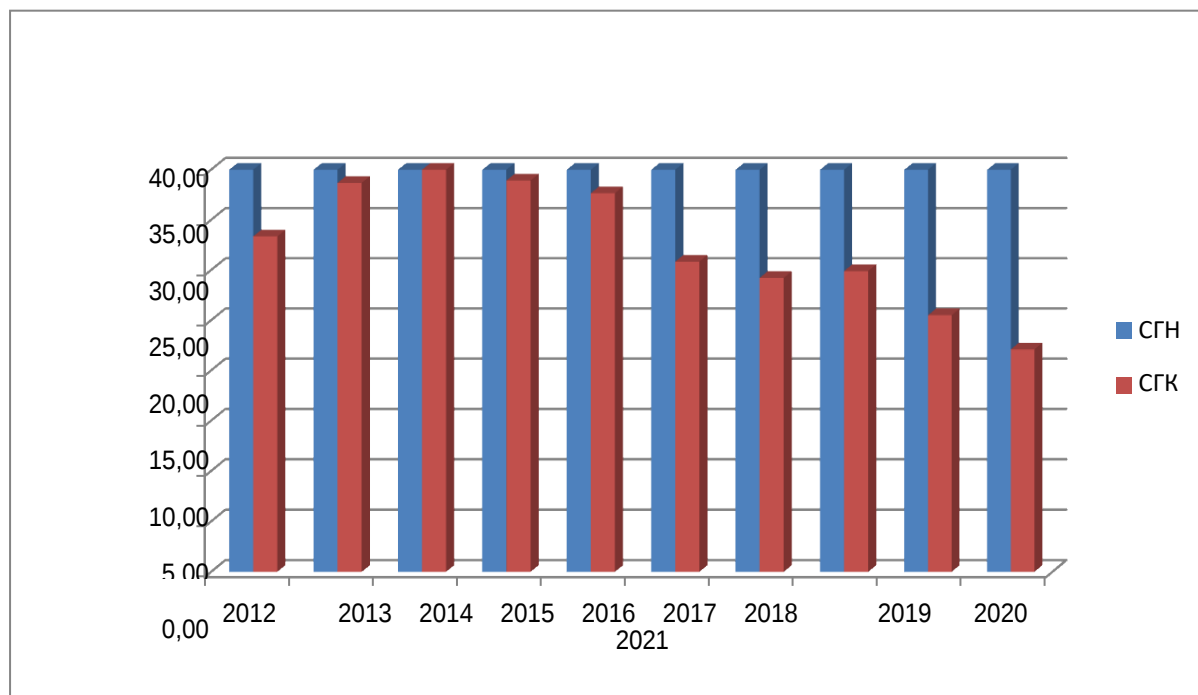
Община Враца е сред общините в Северозападен регион с продължаващи за дълъг период превишения на нормите за ФПЧ10⁸. **Основният проблем** по отношение качеството на атмосферния въздух в общината, в СЗР, както и в

⁸ По данни от докладите на РИОСВ

страната като цяло е **замърсяването с ФПЧ10**. Стойностите на концентрациите на останалите замърсители - серен диоксид, въглероден оксид, азотни оксиди (азотен оксид и азотен диоксид) и озон се запазват сравнително ниски и постоянни през последните няколко години и са значително под допустимите норми за качество на атмосферния въздух. По данни на РИОСВ за 2021 г. няма установени нарушения на нормите за нивата (концентрациите) на горепосочените замърсители съгласно Наредба №12 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух (обн. ДВ. бр.58/2010г., с изм. и доп.).

Съгласно Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2021 г. на Министерство на околната среда и водите, Регионална инспекция по околната среда и водите - Враца основни източници лошото качество на въздуха са битовото отопление и транспорта. Причина за регистрираните наднормени нива по показателя са специфичните метеорологични условия през зимния сезон и ниските комини, намаляващи възможността за разсейване на атмосферните замърсители. През отоплителния сезон основен източник на замърсяване с прахови частици е изгарянето на твърди горива в бита. Някои от превишенията през годината се дължат на трансграничен пренос на прахови частици над България.

Фигура 12: Регистрирани средногодишни концентрации ФПЧ 10 от АИС "ЖП гара Враца" за периода 2012-2021 г.



Източник: Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2021 г. на Министерство на околната среда и водите, Регионална инспекция по околната среда и водите - Враца

Контролът на основните показатели, характеризиращи качеството на приземния слой на атмосферния въздух - серен диоксид, азотен оксид, азотен диоксид, азотни оксиди, въглероден оксид, ФПЧ10 и озон, в региона контролиран от РИОСВ – Враца, се осъществява чрез постоянни измервания - Градски фонов пункт - от Автоматична измервателна станция /АИС - "ЖП Гара"- Враца/. При анализ на регистрираните от АИС — „ЖП Гара“ - Враца концентрации на контролираните замърсители, превишения на средноденонощната норма са констатирани по показателя ФПЧ10 (ПДК ср. дн. 50мкг/м3). Броят на регистрираните превишения за 2021 г. е 12, с тези за 2020г. е 23.

Таблица 8: Анализ на регистрираните от АИС - "ЖП Гара" - Враца концентрации на контролираните замърсители

ЗАМЪРСИТЕЛ	ФПЧ10	Pb аер.	SO2	NO2	CO	H2S	бензен	NH3	ПАВ	As аер.	Cd аер	Ni	ФПЧ2.5	NO	O3
Общ брой пунктове в т.ч	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
1. АИС —ЖП Гара - Враца	да	-	да	да	да	-	-	-	-	-	-	-	-	да	да
Брой пунктове с концентрация над ПС на СЧН или ПДК м.е в т.ч.															
1.АИС —ЖП Гара - Враца	да	-	не	не	не	-	-	-	-	-	-	-	-	не	не

ЗАМЪРСИТЕЛ	ФПЧ10	Pb аер.	SO2	NO2	CO	H2S	бензен	NH3	ПАВ	As аер.	Cd аер	Ni	ФПЧ2.5	NO	O3
Пунктове с концентрация над СГН, в т.ч.:															
1.АИС —ЖП Гара -Враца	не	-	не	не	не	-	-	-	-	-	-	-	-	не	не

Източник: Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2021 г. на Министерство на околната среда и водите, Регионална инспекция по околната среда и водите - Враца

Средногодишните концентрации по основните показатели регистрирани от АИС „ЖП Гара“ - Враца през 2021 г. са както следва:

Таблица 9: Средногодишни концентрации по основни показатели, регистрирани от АИС "ЖП Гара" - Враца през 2021 г.

Показател за КАВ	ФПЧ10	O3	CO	NO2	SO2
Норма (ПДК)	Средно годишна 40 µg/m³	ПИН 180.0 µg/m³	8ч норма 10.0 mg/m³	Средно годишна 40 µg/m³	ПС за СДН 125.0 µg/m³
АИС "ЖП Гара"- Враца	22.10	50.20	0.29	15.53	17.11

Източник: Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2021 г. на Министерство на околната среда и водите, Регионална инспекция по околната среда и водите - Враца

Община Враца има **разработена и актуализирана Програма за управление на качеството на атмосферния въздух** в съответствие с „Инструкция за разработване на програми за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества, в районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух“, утвърдена със Заповед №РД-996/20.12.2001г. на Министъра на околната среда и водите, както и всички нормативни актове, имащи отношение към разработката. Основната цел, която трябва да бъде постигната чрез изпълнение на настоящата актуализирана Програма е привеждането на качеството на атмосферния въздух на територията на Община Враца, по отношение на съдържанието на вредни вещества в него (ФПЧ10) в съответствие с нормативната уредба по опазване на чистотата на атмосферния въздух. Програмата цели да **планира постижими и ефективни мерки за намаляване на замърсяването** с един от основните замърсители в България – Фини прахови частици (ФПЧ10).

Със Заповед №РД-969/21.12.2013г. на Министъра на околната среда и водите за определяне на районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух и на зоните, в които са превишени нормите с допустимите отклонения, Община Враца е включена в район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух „Северен/Дунавски“ с код BG0004, и е посочена като зона/териториална единица с превишаване единствено нормите за показател: фини прахови частици (ФПЧ10).

Територия с нарушено качеството на атмосферния въздух в Община Враца

За качеството на атмосферния въздух от голямо значение са следните климатични фактори: слънчево греење и сумарна слънчева радиация, температура на въздуха, влажност, валежи, посока и скорост на вятъра, тихо време и др. Всички тези фактори влияят на разсейването и преноса на емитираните вредни вещества във въздушния басейн.

Територията на Община Враца е с обща площ 679 кв. км. Най-голям дял от площта в Община Враца заемат земеделските земи – 64.46%, след тях са горските територии – 22,63%, а площта на населените места заема 8,42%.

В частта от територията на Община Враца, в която могат да бъдат достигнати поне веднъж максимални средно денонощни концентрации (СДК) на ФПЧ10 с нива превишаващи прагова стойност на средно денонощната норма за опазване на човешкото здраве попадат: изцяло територията на град Враца и малка част от с. Згориград. Територията, в която могат да се получат поне шест средноденонощна концентрация (СДК) на ФПЧ10 в рамките на една календарна година включва единствено територията на град Враца⁹. В територията на град Враца, в която могат да се създадат повече от 35 СДК на ФПЧ10 в рамките на една календарна година с нива превишаващи праговата стойност (на средноденонощната норма за опазване на човешкото здраве (т.е. в територията, в която се нарушава средноденонощната норма за опазване на човешкото здраве) попадат единствено териториите на ЖК - 42 - „Дъбника“ (ДР №2), ЖК „Околчица“ (ДР №8) и част от територията на „Източна“ ЦГЧ, в която попада ПМ „АИС Враца – ЖП Гара“ (ДР №13).

За оценка на възможното замърсяване на въздуха¹⁰ се използва понятието „потенциал на замърсяване на въздуха“. Той се явява функция от метеорологичните и топографски параметри, които обуславят преноса и разсейването на замърсителите. По този показател, Община Враца се характеризира с висок потенциал на замърсяване, тъй като броя на денонощието, в които вятъра е със средна скорост до 1,5 m/s са 62÷78% от дните, а денонощието с вятър със средна скорост ≥ 2 m/s са между 2÷12% В обобщение, от климатична гледна точка за района на Община Враца най-неблагоприятен за качеството на въздуха е зимният сезон, когато е най-голям процентът на тихото време и най-голям броя на дните с мъгли и ниското количество слънчева радиация, което обуславя турбулентен топлинен поток.

⁹ Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Враца

¹⁰ Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Враца, стр. 169-172

Всички тези фактори водят до задържане на замърсителите от местни източници в приземния въздушен слой.

Най-високите средноденонощна концентрация и средно месечни концентрации (СМК) са регистрирани през студените месеци от година. В тези месеци са регистрирани и основния брой средноденонощна концентрация с нива превишаващи ПС на средноденонощната норма за опазване на човешкото здраве. Причина за това е едновременното действие на двата фактора: значително по-неблагоприятни климатични условия и функциониране на битовото отопление с преобладаващо изгаряне на твърди горива. Тук трябва да отбележим, че използваните в бита горивни инсталации (печки, камини) са с високи индивидуални емисии и не са съоръжени с необходимите очистни съоръжения за редуциране на емисиите на ФПЧ10 (сажди и пепел). Въпреки заложената мярка в Действащата програма на Община Враца за намаляване на нивата на замърсителите в атмосферния въздух и достигане на установените норми за вредни вещества не се води статистика и не се контролира количеството на използваните горива и вида на горивните инсталации от населението на град Враца и Община Враца като цяло.

РИОСВ - Враца публикува ежемесечни данни за измерените концентрации на ФПЧ10 в пункт за мониторинг на територията на общината, както и представя ежегодни годишни справки за измерването на замърсяването с фини прахови частици.

Таблица 10: Справка за фини прахови частици < 10µm (PM10), Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г.

Период:	01.01.2021 - 31.12.2021
Станция:	Враца - ЖП Гара
Показател:	Фини прахови частици < 10µm (PM10)
Мерна единица:	ug/m3
Брой валидни СЧ данни:	8585
% регистрирани СЧ данни:	1,0
Максимална СМ концентрация:	34,76
ПС за СДН:	50,00
Брой превишения на ПС за СДН:	12
ГОП:	35,00
Брой превишения на ГОП:	49
ДОП:	25,00
Брой превишения на ДОП:	109

Източник: <https://riosv.vracakarst.com/>

Събраните данни представят синтезирана информация за броя на превишенията на средно денонощната норма (СДН $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) за 2021 година. Таблицата по-долу допълва информацията за броя на повишенията, като представя конкретните дни, в които е регистрирано превишение, както и с колко пъти е превишената норма за 2021 г.

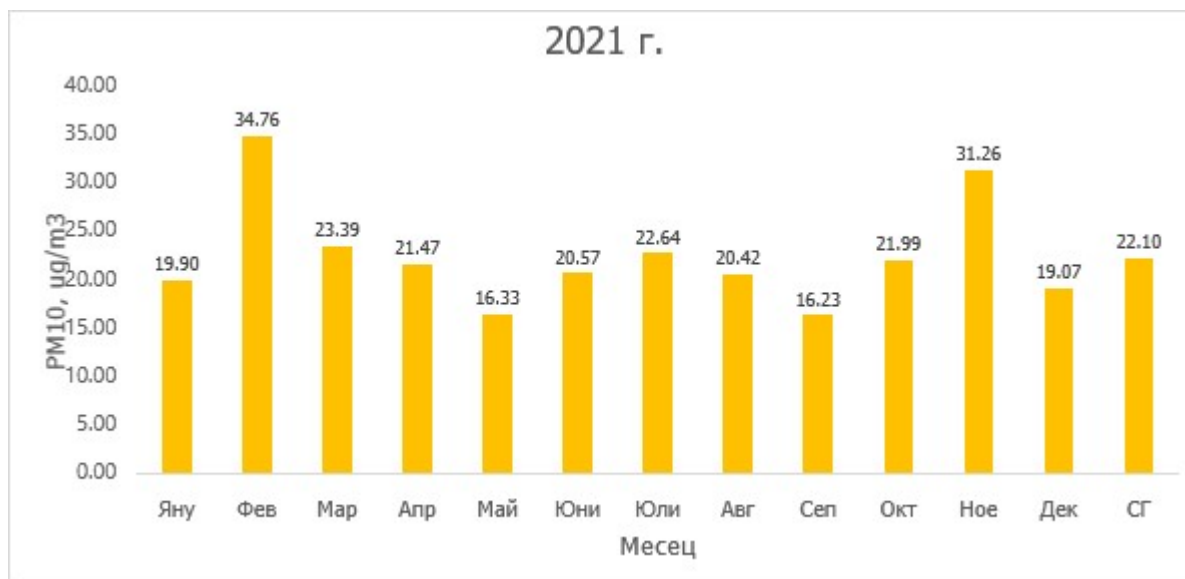
Таблица 11: Превиишения на ПС за СДН, Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г.

Дата	Измерена стойност	Пъти превишение
19.01.2021	50,20	1,0
20.01.2021	50,28	1,0
04.02.2021	51,22	1,0
22.02.2021	52,35	1,0
26.02.2021	55,75	1,1
27.02.2021	55,43	1,1
28.02.2021	60,24	1,2
24.06.2021	53,67	1,1
26.06.2021	54,29	1,1
01.08.2021	51,89	1,0
13.11.2021	50,20	1,0
14.11.2021	57,44	1,1

Източник: <https://riosv.vracakarst.com/>

Положително е, че се отчита тенденция на значително намаляване на броя на превишенията на средно денонощната норма (СДН $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) за последните три приключили години. Данните за 2019 г. отчитат 44 броя превишения или над три пъти и половина повече от тези през 2021 г. За 2020 година регистрирания брой превишения е 23.

Фигура 13: Средно месечни стойности на фини прахови частици < 10 μ m (PM₁₀), Станция "ЖП Гара" - Враца за 2021 г.



Източник: <https://riosv.vracakarst.com/>

Разпределението на средно месечни стойности на фини прахови частици за Община Враца през годините показва, че през първото и последното тримесечие стойностите надвишават значително тези през периода април – септември. Това показва, че основен източник и замърсител на атмосферния въздух с ФПЧ10 е битовото отопление на твърдо гориво през студените месеци от годината.

Общината е предвидила следните мерки в подобряване качеството на въздуха в актуализираната Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Враца за периода 2019-2023 г. по показател фини прахови частици до 10 μ m (ФПЧ10):

Краткосрочни мерки

Група в сектор транспорт:

- (техническа мярка) Системно машинно миене на уличната мрежа и улиците, по които се движи обществения транспорт;
- (техническа мярка) Системно машинно метене с ръсене с вода на уличната мрежа и машинно метене на улиците по които се движи обществения транспорт;
- (регулаторна мярка) Повишаване контрола върху изпълнението на дейностите по мокро метене и миене на уличната мрежа и обществените територии с приоритетно прилагане целогодишно на мокро почистване;

- (техническа мярка) Ограничаване на използването на инертни материали и замяната им с химически заместители при зимното поддържане на уличната мрежа;
- (регулаторна мярка) Повишаване контрола върху дейностите по превозването на насипни товари и стриктното следене то да става само с автомобили с покривала по предварително съгласуван маршрут;
- (информационна мярка) Подробно проучване на нагласите на населението към ползването на нови маршрутни линии на електрически градски транспорт на къси разстояния в рискови от замърсяване райони, ползването на организиран електрически транспорт до и от образователни и административни институции.

Дългосрочни мерки

Група в сектор транспорт:

- (техническа мярка) Оптимизиране на транспортната схема в гр. Враца;
- (техническа мярка) Системно машинно миене на основната улична мрежа на града;
- (техническа мярка) Ръчно или машинно почистване на уличните регали, по които се е натрупал значителен пътен нанос само след предварително оросяване на участъците;
- (административна мярка) Осъществяване на контрол за възстановяване на улици и тротоари при ремонт/изграждане на елементи на техническата инфраструктура;
- (административна мярка) Осъществяване на ефективен контрол за спазването на мерки за недопускане замърсяване на атмосферния въздух от строежите, вкл. по спазването на маршрутите за транспортиране на отпадъците от строителните обекти;
- (информационна мярка) Провеждане на информационни кампании и насърчаване използването на обществения транспорт;
- (административна мярка) Стриктен контрол за недопускане неправилно паркиране в зелените площи;
- (административна мярка) При провеждане на обществени поръчки, търгове за транспортни услуги и закупуване на транспортни средства в обществения транспорт, да се въведе задължително изискване към превозните средства, които да покриват най- малко стандарта за вредни емисии EBPO 5;
- (техническа мярка) Изграждане /реконструкция/ рехабилитация на пътната и уличната мрежа в Общината;
- (техническа мярка) Благоустройство и озеленяване на крайпътните и междублоковите пространства, с цел защита от прах и газове и недопускане влошаване състоянието на зелените площи;

- (техническа мярка) Изграждане на велоалеи на територията на Враца;
- (техническа мярка) Разработване на методика за въвеждане и въвеждане на зона с ниски емисии на територията на Община Враца;
- (техническа мярка) Осъществяване на проект за организиран училищен електрически транспорт;
- (административна мярка) Въвеждане на мерки за специфично поведение при установени наднормени нива на ФПЧ10;
- (административна мярка) Въвеждане на забранителен режим за движение по пътищата в райони с повишен риск от влошено КАВ за определен тип МПС и при определени условия- атмосферни и/или временни превишения на нормите;
- (техническа мярка) Оптимизиране на транспортната схема в Община Враца.

В резултат на проучването на Община Враца сред нейните жители от началото на 2021 г. се вижда, че 44,2% от анкетираните считат замърсяването на въздуха в общината за един от сериозните проблеми. С най-голямо превишение на средните стойности от проучването се открояват кв. Химик, кв. Дъбника и кв. Сениче, където съответно 85%, 75% и 67% от анкетираните считат недоброто качество на въздуха за водещ проблем в общината.

7.3. Шум

Шумът в околната среда, причинен от транспортните, промишлените и ремонтните дейности, е един от главните екологични проблеми в урбанизираните територии. Шумът е един от основните фактори с неблагоприятно въздействие върху населението в големите градове. Развитието на промишленото производство, интензивното развитие на пътническите, товарните и въздушните транспортни средства и масовият градски транспорт, са източници на шум, които предизвикват сериозни смущения върху хората.

Вредното влияние на шума зависи от неговите физически характеристики. Най-дразнещи са високите честоти, а най-неприятни усещания предизвикват шумове, чиито ниво и спектър се променят непрекъснато и неравномерно. Високите шумови натоварвания довеждат, при продължителна работа в среда с шум 85 dB(A), до отслабване на слуха с 15 dB за честоти от 500 до 2000 Hz. Шум с такова ниво е често срещано явление по натоварените градски магистрали, в средно шумни производства, незаглушени големи помещения. Тези нива са високи в много заведения, а нива от 90-100 dB(A) са обичайни в дискотеки, на концерти и др.

Източниците на шум в Община Враца са от различно естество:

- **От транспорт** - основните източници на шум в града са **транспортните средства**. Интензивният автомобилен трафик е основният фактор, който влияе върху акустичната среда на града. Автотранспортният шум е в пряка зависимост от интензивността на движението, скоростта и структурата на транспортния поток, пропускателната способност на пътните артерии, възрастта на автомобилния парк, вида и качеството на пътната настилка, ситуационното и нивелетно разположение на пътя и характера на терена встрани от него. **Основният шумов фон се създава от автомобилите – леки и товарни, и тези на масовия градски транспорт.** През последните години в резултат на масовия внос на автомобили предимно „втора употреба“ автомобилният парк е основно подменен. Въпреки че повечето от автомобилите са втора употреба, нивото на излъчвания от тях шум е значително по-ниско от използваните преди това, но същевременно техният брой се увеличава интензивно.
- **От битов характер** - строителни и ремонтни дейности, товаро-разтоварни работи, събиране на сметта, игри на деца (училища, детски градини, детски площадки), разговори, викове, и др. Тук се включва и шума, излъчван от заведения за обществено хранене, увеселителните заведения, различните сервиси и авторемонтни работилници, разположени в непосредствена близост до жилищни сгради.
- **Индустриален шум** - Шумът от производствените дейности е на трето място. В голямата си част те са обособени в промишлените зони и/или са извън границите на населеното място. Проблем биха могли да създават малки производствени предприятия, разположени в близост до жилищните сгради, а именно предприятия за алуминиева дограма, дървообработващи предприятия и др.

Шумовото натоварване в града се контролира от Дирекция „Опазване на общественото здраве“ съвместно с Дирекция „Лабораторни изследвания“ на РЗИ. РЗИ-Враца провежда ежегодно мониторинг на шума, който се изразява в системни наблюдения за определяне нивата на шумовото натоварване, средно часовата интензивност на движението и структурата на транспортния поток в урбанизираните територии, тоест в населените места в обхвата на агломерация Враца. РЗИ-Враца е провела измервания на градския шум в общо 15 пункта.

Таблица 12: Шумово ниво в гр. Враца през 2021 г. на улици с интензивно движение на МПС и висока гъстота на обитаване

Пункт (вид, адрес)	Измерена / изчислена стойност	Норма	Над / под нормата
I. Пунктовете върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета.			

Пункт (вид, адрес)	Измерена / изчислена стойност	Норма	Над / под нормата
1. Пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик			
1.1. пл. "Руски" – НУ "Св. Софроний Врачански"	61,7 dB	60 dB	над норма
1.2. Червения площад – ул. „Поп Сава Катрафилов“	61,5 dB	60 dB	над норма
1.3. бул. "Мито Орозов" – Бубарска станция	70,1 dB	60 dB	над норма
1.4. бул. "Демокрация" – ППМГ "Акад. Иван Ценов"	64,0 dB	60 dB	над норма
1.5. бул. "Втори юни" – Първа частна МБАЛ База 2	64,0 dB	60 dB	над норма
1.6. Надлез КАТ - бл.50	61,3 dB	60 dB	над норма
2.Пунктове върху територии, подложени на въздействието на релсов, железопътен и трамваен транспорт			
2.1. бул. "Васил Кънчов" – Митница	63,9 dB	65 dB	над норма
3. Пунктове върху територии, подложени на въздействието на авиационен шум.	-	-	-
II. Пунктовете върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони.	-	-	-
III Пунктовете върху територии, подлежащи на усилен шумозащита			
1. Жилищни зони и територии			
1.1. ж.к. "Дъбника" между бл.17 и бл.15	58.8 dB	55 dB	над норма
1.2.СУ "Васил Кънчов" - ул. "Стоян Заимов"	57.9 dB	55 dB	над норма
1.3. жк. "Младост"- бл. 8 и бл. 9	49.5 dB	55 dB	под норма
1.4. ж.к. "Сениче" - бл. 57	52.1 dB	55 dB	под норма
1.5. ж.к. "Дъбника" СУ "Д. Тодоров"	48.0 dB	55 dB	под норма
1.6. ул. "Кръстьо Бързаков" - ж.к. "Младост"	58.8 dB	55 dB	над норма
1.7. РЗОК - ул. "Веслец"	57.5 dB	55 dB	над норма
2. Зони за обществен и индивидуален отдих	-	-	-
3. Зони за лечебни заведения и санаториуми			
3.1. СБАЛПФЗ – ЕООД ул. "Леорова" – „Генерал Леоров“ 93	57.7 dB	45 dB	над норма
4. Зони за научно-изследователска дейност	-	-	-
5.Тихи зони, извън урбанизираните територии	-	-	-
Общ брой на пунктовете с нива над нормата	-	-	11

Източник: Доклад за шумовото натоварване в гр. Враца през 2023 г.

Извършените измервания показват, че **допустимите шумови нива са превишени в 12 бр. от контролните пунктове в гр. Враца, което представлява 80 % от общия брой контролирани зони.**

Тенденцията за целия наблюдаван период 2012 г. – 2021 г. е към намаляване на някои от шумовите нива под нормата, в пунктовете под 58 dB, като за 2021

г. се дължи на приключила рехабилитация на пътната настилка на уличната мрежа в гр. Враца.

Таблица 13: Разпределение по диапазони на регистрираните шумови нива в урбанизираните територии за периода 2012 - 2021 година в 15 брой пунктове

Година	Общ брой пунктове	Разпределение на регистрираните шумови нива по диапазони, в брой пунктове						
		под 58 dB(A)	58-62 dB(A)	63-67 dB(A)	68-72 dB(A)	73-77 dB(A)	78-82 dB(A)	над 82 dB(A)
2012	15	7	3	2	3	0	0	0
2013	15	7	5	2	1	0	0	0
2014	15	6	4	4	1	0	0	0
2015	15	8	4	2	1	0	0	0
2016	15	3	4	7	1	0	0	0
2017	15	2	3	9	1	0	0	0
2018	15	4	2	8	1	0	0	0
2019	15	6	3	5	1	0	0	0
2020	15	4	3	6	2	0	0	0
2021	15	6	5	3	1	0	0	0
2022	15	5	6	3	1	0	0	0
2023	15	6	5	3	1	0	0	0

Източник: Доклад за шумовото натоварване в гр. Враца през 2023 г.

Съгласно Доклад за шумовото натоварване в гр. Враца през 2023 г.:

- Шумовият фон в гр. Враца през 2021 г. е в границите на нормата в четири пункта;
- Запазват се шумовите нива с пунктовете в диапазон 63 - 67 dB и 68-72 dB;
- Остава тенденцията от целият наблюдаван период 2014-2023 г., шумовите нива измерени в пунктовете с интензивна натовареност да са в стойност над нормата;
- Във всички пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик стойностите на шума превишават нормата в границите от 1,3 до 10,1 dB;
- В четири пункта върху територии с усилена шумозащита измерените стойности над норма са в границите от 2,5 до 3,8 dB. В останалите пунктове се запазва стойности под нормата.

Съгласно Закона за защита от шума в околната среда (обн. ДВ. бр.74/2005г.), РИОСВ – Враца извършва мониторинг, оценка и контрол на шума излъчван в околната среда от промишлени инсталации и съоръжения. Осъществяваният контрол е превантивен, текущ и последващ. Приоритетно са проверявани оператори – източници на промишлен шум излъчван в околната среда, разположени в жилищни зони или в близост до тях, с цел избягване, предотвратяване или намаляване на шумовото натоварване в урбанизираните територии. Съгласно Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2021 г. на Министерство на околната среда и водите, Регионалната инспекция по околната среда и водите – Враца контролира шума излъчван в околната среда от дейността на 36 броя оператори, източници на промишлен шум в околната среда. През 2021 г. са проверени на 100 % планираните в плана за контролна дейност обекти (21 броя), като в т.ч. на 100% е осъществен контрол на заложените 15 броя обекти в утвърден от ИАОС - София- „Съгласуван годишен график на РИОСВ- Враца с РЛ - Враца за извършване на контролни замервания на нивата на шум, излъчван в околната среда от промишлени източници през 2021г.“.

При извършените контролни измервания, нивата на промишлен шум излъчван в околната среда и нивата на шум в мястото на въздействие - отговарят на изискванията на Наредба №6 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.

Извършени са и 6 броя планови проверки във връзка с изпълнение на Условие №12. „Шум“ от издадени Комплексни Разрешителни на:

- „Регионално депо за неопасни отпадъци за общините Враца и Мездра— с оператор — „Екопроект“ ООД, гр. Враца;
- „Регионално депо за неопасни отпадъци за общините Оряхово, Козлодуй, Хайредин, Мизия, Бяла Слатина, Борован и Кнежа— с оператор Община Оряхово, гр. Оряхово;
- „Холсим (България)“ АД, с. Бели Извор, общ. Враца- „Инсталация за производство на циментов клинкер“;
- „АСК-БУЛ“ ЕООД, гр. Враца (производствена площадка гр. Мездра, общ. Мездра, обл. Враца, източна промишлена зона) - „Инсталация за преработка на отпадъчни нефтопродукти“;
- „Яйца и птици“ АД, гр. Мизия- „Инсталация за интензивно отглеждане на птици с повече от 40 000 места“, площадка гр. Козлодуй, общ. Козлодуй, обл. Враца;

- „Метизи“ АД, гр. Роман, общ. Роман, обл. Враца- „Инсталация за производство на стоманени телове, стоманени въжета, арматурни снопове, пирони, сита и сапани“.

В проверените дружества, няма констатирани нарушения по изпълнения на Условие №12. „Шум— от издадените им Комплексни разрешителни.

Допълнителни данни за социално-икономическата ситуация, демографските процеси, околната среда и други елементи от развитието на Община Враца могат да бъдат намерени в Актуализиран План за интегрирано развитие на Община Враца 2021-2027 г., (актуализация 2023 г.) ¹¹

8. Съществуваща мобилност

8.1. Пешеходни зони

Пешеходните зони в град Враца са концентрирани в централната част на града – това са е зоната, която е оформена по бул. „Никола Войводов“, „Полк. Лукашов“ и бул. „Христо Ботев“ в посока север - юг е изградена пешеходна зона, обхващаща най-главните обществени и административни сгради. Та разделя югозападната част на града на две части Източна и Западна. В централната градска част има обособена пешеходна зона, която се намира на бул. „Н. Войводов“, ул. „Лукашов“, ул. „Христо Ботев“, ул. „Търговска“ и площад „Христо Ботев“.

Освен това в града има множество паркове. Това са:

- Парк Дъбника – В парка има площ от 30 декара и в него има изградени пешеходни алеи, пеещи фонтани, открита амфитеатрална сцена с оборудвани гримьорни, репетиционна зала, тоалетни и кафе сладкарница. Обособени са множество зелени площи, в които са засадени над 3 000 дървета, а също така храсти и цветя. До парка е обособен паркинг за автомобили с 68 паркоместа. На цялата територия е осигурено осветление и видеонаблюдение;
- Градска градина пред Съдебната палата;
- Парк „ДНА“ и пл. „Руски“;
- Парк „Могиланска могила“;
- Парк „Хижата“.

С изпълнение на проектите за възстановяване на градска среда – част от ИПГВР на Община Враца за периода 2014-2020 г., са изградени и възстановени следните площи – зелени площи и пешеходни зони:

¹¹ <https://www.vratza.bg/bg/1591352320.html>

- Изграждане на обществена зелена площ в ж.к. „Дъбника“, кв. 124, УПИ III, IV, V;
- Рехабилитация и обновяване на обществен парк „Хижата“;
- Изграждане на паркова зона в района на Медковско дере, от бул. „Втори юни“ до бул. „Васил Кънчов“;
- По Проект BG16RFOP001-1.019-0005-C01 "Обновяване и модернизиране на пешеходната зона в централната градска част на гр. Враца" са възстановени/изградени следните зелени и пешеходни зони:
 - о Зона 3 – бул. „Никола Войводов“ (от ул. „Кръстьо Българията“ до ул. „Полковник Лукашов“);
 - о Зона 4 – пространството между ул. „Полковник Лукашов“, бул. „Христо Ботев“ и ул. „Гладстон“;
 - о Зона 5 – пространството между бул. „Христо Ботев“ и ул. „Стефанаки Савов“;
 - о Зона 6 – пространството между бул. „Христо Ботев“ и ул. „Поп Сава Катрафилов“ (площад „Христо Ботев“ и парк при църква „Свети Николай“).

8.2. Светофарна уредба

През 2018 г. светофарната система е била оптимизирана чрез изпълнение на дейности по обществена поръчка за „Оптимизация работата на светофарните уредби в гр. Враца – Инженеринг – проектиране, авторски надзор и изпълнение на СМР.

В обхвата на поръчката са включени следните обекти:

- бул. „Мито Орозов“- бул. "Христо Ботев" – (пл. „Руски“);
- бул. „Мито Орозов“- ул. "Стоян Заимов";
- бул. „Демокрация“- ул. "Екзарх Йосиф" – (до ж. бл. „Космос“);
- бул. „Втори юни“- ул. "Екзарх Йосиф" – (до" Турската чешма");
- бул. „Втори юни“- ул. "Кръстьо Бързаков" – (ж.к. „Медковец“);
- бул. „Мито Орозов" - ул. „Никола Вапцаров" - (Стария пазар);
- ул. „Околчица" - бул. „Европа“;
- ул. „Околчица" - ул. „Славянска“;
- ул. „Георги Бенковски" - „Крайречен Булевард“;
- бул. „Христо Ботев“- ул. "Славянска".

Чрез изпълнението на тази оптимизация целите са да се синхронизира режима на работа на светофарните уредби, с измененото транспортното натоварване на кръстовищата, да се подменят физическо и морално амортизирани, обикновени /крушкови/ светофарни секции, с икономически ефективни, изпълнени по LED технология светофарни секции и да се подобри организацията и безопасността на движението, по уличната мрежа в гр. Враца.

8.3. Велосипедни маршрути и зони

Към момента няма изградени подобни маршрути и зони. Частично ограниченията са и поради факта, че уличната мрежа не позволява да бъдат изградени велосипедни алеи поради навлизане в тротоара. С подготовката на следващи проекти за ремонт на булевардите в града (част от интегриран градски транспорт) ще бъдат планирани и изградени велоалеи, където това е възможно.

8.4. Масов обществен пътнически транспорт

В момента в гр. Враца преобладаващо се използват два вида превозни системи - автобусен и тролейбусен транспорт, като последният в повечето случаи се дублира.

Нормалният ритъм и ежедневието на живота във всеки град е възможно, когато неговата обществена транспортна система за пътнически превози работи нормално. Още по-ефикасна е тя, когато е оптимизирана спрямо нуждите на пътническия поток и икономическите и екологични параметри за нейното функциониране. По настоящем в град Враца функционират три вида превозни системи, т.е. транспортни средства, които обслужват населението:

- лични автомобили;
- таксиметров транспорт;
- автобусите и тролейбусите на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ).

Особено място в системата на МОПТ, заема електротранспортът, по-конкретно тролейбусният.

Общинското ръководство полага целенасочени усилия за създаване на условия за стимулиране енергоспестяващите видове транспорт, оптимална организация на транспорта на територията на града, като един от сериозните фактори за повишаване качеството на живота на гражданите и опазване на околната среда чрез намаляване на вредните емисии в атмосферата.

Тролейбусният транспорт е алтернатива на автомобилния транспорт, който е един от най-големите замърсители на околната среда. Автомобилният транспорт има значителен дял в замърсяването на въздуха в гр. Враца с прах, оловни аерозоли, въглеродни оксиди, въглероден диоксид и фини прахови частици (ФПЧ10).

Масовият транспорт се регулира чрез приетата Наредба за превоз на пътници и условия за пътуване с превозни средства, собственост на „Тролейбусен транспорт – Враца“ ЕООД ((Загл. изм. с Решение № 501 по Протокол № 36/27.06.2017 г. на Общински съвет – Враца), (приета с решение № 278 /

30.10.2012г. на ОбС - Враца; изм. и доп. с Решение № 501 по Протокол № 36/27.06.2017 г. на Общински съвет – Враца, изм. и доп. с Решение № 639 по Протокол № 43/28.11.2017 г. на Общински съвет – Враца).

Фирмата „Тролейбусен транспорт“ ЕООД - Враца е 100% собственост на Община Враца. Компанията е самостоятелно юридическо лице, което се управлява от управител и започва своята дейност от 09.08.1990 г. Основната задача на дружеството е осигуряване на срочни, гарантирано безопасни и с повишена култура на обслужване превози на пътници по маршрутните линии. Фирмата е оператор на тролейбусния и автобусния транспорт в град Враца.

Междуселищен транспорт – изходно състояние към януари 2025г.

Междуселищните линии са тринадесет:

- Линия 6 – за и от с. Челопек;
- Линия 8 – за и от с. Веслец;
- Линия 10 – за и от с. Косталево;
- Линия 20 – за и от с. Згориград;
- Линия 23 – за и от с. Лиляче.
- Още девет линии свързват гр. Враца със селата Голямо Пещене, Върбица, Три Кладенци, Лютаджик, Мало Пещене и хижа Леденика.

Настоящата структура на междуселищните линии има следният вид:

Таблица 14: Междуградски линии в Община Враца, анализ на направленията и интензивност на пътуванията

№	ЛИНИИ	ВРЕМЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	БРОЙ КУРСОВЕ	
			ДНЕВНО Делник / празник	МЕСЕЧНО
1	Враца – Паволче - Челопек- Враца	40 мин.	7 курса/4 курса	186 курса
2	Враца – х. Леденика- Враца	120 мин.		
3	Враца – Лютаджик- Враца	100 мин.	2 курса седмично	10 курса
4	Враца – Чирен – Девене - Три кладенци;	100 мин.	6 курса седмично	30 курса
5	Враца – Баница – Мало Пещене	120 мин.	2 крса седмично	10 курса
6	Враца – Горно Пещене - Тишевица – Върбица	100 мин.	3 курса /1 курса	68 курса
7	Враца – Баница - Оходен- Враца	120 мин.	2 крса седмично	10 курса
8	Враца – Мраморен - Голямо Пещене- Враца	80 мин.	3 курса /1 курса	68 курса
9	Враца-Нефела-Враца	40 мин.	12 курса / 8 курса	304 курса
10	Враца-Косталево-Враца	60 мин.	8 курса/5 курса	80 курса
11	Враца-Веслец-Враца	60 мин.	4 курса/4 курса	112 курса
12	Враца-Лилляче-Враца	80 мин.	5 курса /2 курса	116 курса

№	ЛИНИИ	ВРЕМЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	БРОЙ КУРСОВЕ	
			ДНЕВНО Делник / празник	МЕСЕЧНО
13	Враца-Згориград-Враца	40 мин.	10 курса/4 курса	232 курса

Географската структура на Община Враца предполага ограничена възможност за извършване на комбинирани междуселищни превози. Географското положение на селата и изградената пътна инфраструктура определя превозното средство да пътува до конкретно населено място и ограничава възможността една линия да обслужва няколко населени места. Причината е, че ежедневните трудови пътувания ще станат твърде дълги и неефективни, които са най-важни за икономическата структура. Както е видно от горната таблица, от 13 линии само 6 обслужват повече от 1 населено място. Това поставя сериозни предизвикателства за броя на превозните средства и техния капацитет, за да се осигури равнопоставеност по отношение на качеството и възможностите на обществената транспортна услуга.

От друга страна, броят на населението в населените места от Община Враца за периода 2021-2023 запазва постоянен темп на прираст¹². Вътрешните миграции са намалили своя интензитет. Най-значим положителен прираст имат селата Чирен, Оходен и Нефела. Най-висок отрицателен прираст имат селата Лютаджик, Три Кладенци, Мало Пещене и Косталево.

Данните за населението за селата, които се обслужват от междуселищни линии за периода 2021-2023, имат следния вид:

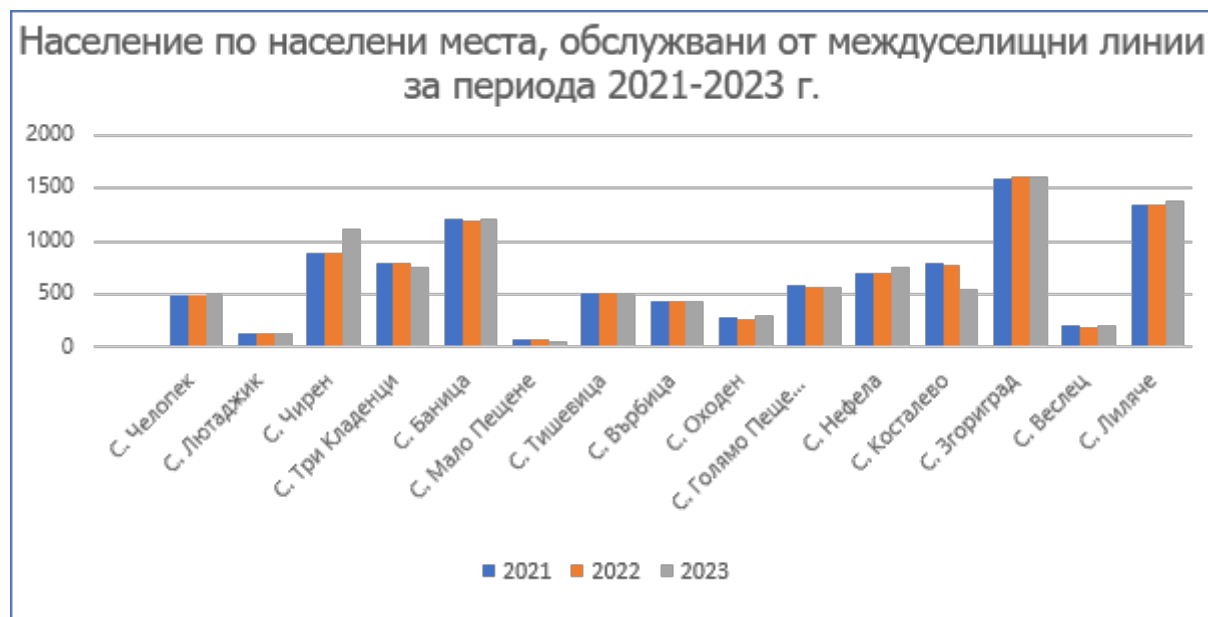
Таблица 15: Темп на прираст на населението в населените места, обслужвани от междуселищните линии за периода 2021-2023 г.

НАСЕЛЕНО МЯСТО	2021	2022	2023	Темп на прираст
с. Челопек	489	487	490	0,20
с. Лютаджик	126	118	117	-7,14
с. Чирен	873	872	1100	26,00
с. Три Кладенци	791	788	747	-5,56
с. Баница	1208	1175	1192	-1,32
с. Мало Пещене	59	57	51	-13,56
с. Тишевица	497	496	495	-0,40
с. Върбица	421	424	431	2,38
с. Оходен	268	252	283	5,60
с. Голямо Пещене	578	555	565	-2,25
с. Нефела	690	689	739	7,10

¹² Темпът на прираст е статистическа величина. Той може да има както положителна, така и отрицателна стойност.

НАСЕЛЕНО МЯСТО	2021	2022	2023	Темп на прираст
с. Косталево	785	760	545	-30,57
с. Згориград	1582	1594	1603	1,33
с. Веслец	194	186	191	-1,55
с. Лиляче	1331	1328	1368	2,78

Фигура 14: Население по населени места, обслужвани от междуселищни линии



Фигурата визуализира относително постоянния темп на прираст на населените места и доказва водещата роля в структурата на населените места на селата Згориград, Лиляче, Баница, Чирен, Три Кладенци, Нефела, Косталево и Голямо Пещене.

Прогноза и обосновка за броя превозни средства след януари 2025 г.

Съставянето на обосновка и прогноза за броя превозни средства се извършва на база следните изходни данни и методика:

Таблица 16: Обобщени данни за междуселищните линии

№	ЛИНИИ	ВРЕМЕ ЗА	ЧОВЕКО	БРОЙ КУРСОВЕ	Осреднени
---	-------	----------	--------	--------------	-----------

		ИЗПЪЛНЕНИЕ на 1 курс	ЧАСОВЕ ЗА 1 МЕСЕЦ	ДНЕВНО Делник / празник	МЕСЕЧНО	интервали между пътуванията в минути
	1	2	3	4	5	6
1	Враца – Паволче - Челопек- Враца	40 мин.	124	7 курса/4 курса	186 курса	114,84
2	Враца – х. Леденика- Враца	120 мин.	0	0	0	
3	Враца – Лютаджик- Враца	100 мин.	16,67	2 курса седмично	10 курса	2780,00
4	Враца – Чирен – Девене - Три кладенци;	100 мин.	50	6 курса седмично	30 курса	860,00
5	Враца – Баница – Мало Пещене	120 мин.	20	2 курса седмично	10 курса	2760,00
6	Враца – Горно Пещене - Тишевица – Върбица	100 мин.	113,33	3 курса /1 курса	68 курса	323,53
7	Враца – Баница - Оходен- Враца	120 мин.	20	2 курса седмично	10 курса	2760,00
8	Враца – Мраморен - Голямо Пещене- Враца	80 мин.	90,67	3 курса /1 курса	68 курса	343,53
9	Враца-Нефела- Враца	40 мин.	202,67	12 курса / 8 курса	304 курса	54,74
10	Враца- Косталево- Враца	60 мин.	80	8 курса/5 курса	80 курса	300,00
11	Враца-Веслец- Враца	60 мин.	112	4 курса/4 курса	112 курса	197,14
12	Враца-Лиляче- Враца	80 мин.	154,67	5 курса /2 курса	116 курса	168,28
13	Враца- Згориград- Враца	40 мин.	154,67	10 курса/4 курса	232 курса	84,14
	Общ брой / средно		1138,67	64 / 29	1226	Средна величина 895,52

Към настоящия момент 4 линии се изпълняват с по две превозни средства, което е взето под внимание в крайния анализ:

- Враца-Косталево-Враца;
- Враца-Челопек-Враца;
- Враца-Згориград-Враца;
- Враца-Нефела-Враца.

Анализ на интензивността на пътуванията

- От данните за броя на пътуванията от таблица 15, основани на маршрутите през делничните и празнични дни от седмицата, се достига до заключението, че:
 - Общият брой на курсовете за 1 работен ден е 64 по всички направления;
 - Общият брой на курсовете за 1 празничен ден е 29 по всички направления;
 - Общият брой на курсовете за месец е 1226 по всички направления.

Продължителност на пътуванията

- Измереното време, необходимо за един курс (от началната до крайната спирка и обратно) е представено в колона 2. То включва времето за престой по спирките и очакваните задръствания в участъка в града. На база изходната информация се доказва, че месечното време за пътуване на всички междуградски линии е 1138,67 часа.

Интервал между курсовете

- Желаната честота на курсовете е резултат от нуждите за пътувания и зависи от техния интензитет. На база Таблица 15 се определя, че дневната честота на пътуванията е най-значима за селата Челопек, Нефела, Згориград, Косталево, Лиляче, Веслец, Мраморен, Голямо Пещене, Горно Пещене, Тишевица, Върбица. Останалите населени места не се обслужват ежедневно, а на седмична база.

Определяне на броя на необходимите превозни средства

Броят на необходимите автобуси (N) може да се изчисли с помощта на следната формула:

$$N = \frac{T}{I} \times R$$

Където:

- T е времето за един курс (включително времето за престой и завръщане в депото).
- I е интервалът между курсовете в минути.
- R е броят на активните маршрути.

Определяне на T

По данни от таблица 15 времето за 1 курс на територията на Община Враца е резултативна величина от общото време разделено на броя на курсовете. Следователно $T = 1138,67/1226 = 0,92$ часа или **55,72 минути средна величина**.

Определяне на I

Интервалът между тръгването на автобусите е резултативна величина между броя на часовете в един месец (30 дни/720 часа) минус часовете на курсовете, в които автобусите са в движение, разделено на броя на курсовете в месеца. Един месец има 720 часа (30 дни), колона 6 от таблица 15. На база получените данни средният интервал между пътуванията на автобусите е **895,52 минути** за цялата община, като те варират за различните пътувания, изпълнявани на дневна или седмична база.

Определяне на R

Величината R е предварително определена от нуждите на Община Враца. Към момента има 13 активни линии, което означава, че R е 13.

Изчисления:

- Средно време за един курс (T): 55,72 минути.
- Среден интервал (I): 895,52 минути
- Брой маршрути (линии) (R): 13

Прилагането на горната формула дава следните резултати:

- **При настоящите условия на работа, честота, време за пътувания, интервали и брой курсове за обслужването на една линия са необходими средно 1,18 електроавтобуса.**
- **Тъй като линиите са 13, резултатът е $1,18 * 13 = 15,34$ електроавтобуса или ~ 15 превозни средства.**

Предвиждане на резерв

Необходимо е да се добави резервен капацитет за случаи на технически проблеми, задръствания или промяна в потока на пътниците. Нормата е до 8-9% над нормалния брой автобуси. В този случай, общината трябва да предвиди увеличение на автобусния парк до $15 + 9\% = 16,35$ електроавтобуса или **~ 16 електробуса**.

Препоръки на насоки за развитие на междуселищния транспорт

Препоръки за развитие

- При възможност от допълнително финансиране, освободен финансов ресурс, допълнителни проекти или други, Община Враца трябва да продължи разширяването на броя на превозните средства до достигане на **16 броя електроавтобуси** на база настоящите нужди.
- Този процес трябва да засегне и броя на зарядните станции като за обезпечаването на нормалната работа на всеки три автобуса са снабдени с една зарядна станция за нощно зареждане или $15/3=5$ зарядни станции. За да се осигури резерв за зарядните станции се препоръчва закупуването на един допълнителен брой или **общо 6 зарядни станции**.
- Допълнително се препоръчва по локациите на обръщало или междинни спирки, където се допуска по-дълга почивка да се изграждат и допълнителни зарядни използващи зелена енергия (ФЕЦ или друго).
- В бъдеще може да се предвиди превозните средства за линиите - Враца-Косталево-Враца, Враца-Челопек-Враца, Враца-Згориград-Враца, Враца-Нефела-Враца, които към момента се изпълняват с 2 превозни средства, следва да бъдат с по-висок капацитет (12 метра), което да премахне нуждата от второ превозно средство.
- Препоръчва се разширяване на обхвата на **Интегрираната електронна система за таксуване на пътниците (ИЕСТП)** чрез внедряването ѝ и в междуселищния градски транспорт на територията на Община Враца

Проекти, подобряващи състоянието на междуселищния транспорт

Проект „Мобилност и зелен транспорт в общините Враца и Монтана“

По процедура BG-RRP-8.013 „Екологосъобразна мобилност“ Община Враца в партньорство с Община Монтана има одобрен за финансиране проект с наименование „Мобилност и зелен транспорт в общините Враца и Монтана“. Проектът е стартирал през април 2024 и се предвижда да завърши през април 2026 г. Общата стойност на проекта е в размер на 11 113 229.97 лева, БФП 8 333 558.97 лева, а съфинансирането е в размер на 2 779 671.00 лева. Основната цел на проекта, кореспондира с целта на процедурата - да се изпълнят мерки за устойчива градска мобилност в партньорство, осъществено между общините Враца и Монтана и операторите на обществена услуга за превоз на пътници, с цел подобряване транспортната система и свързаност по между им.

Изпълнението проекта ще допринесе за удовлетворяване потребностите на целевите групи в общините Враца и Монтана от модерен, екологичен, безопасен, функционален и енергийно ефективен градски и междуселищен транспорт.

Планирана е **доставка на 6 електрически автобуса за Община Враца и 6 за Община Монтана**. В изпълнението ще бъдат реализирани и съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции (3 броя зарядни станции за Община Враца) за новите електрически превозни средства за общините, както и ще се разработят генерални планове за организация на движението (ГПОД).

Основните целеви групи в обхвата на предложението, са населението на общините Враца и Монтана (вкл. населените места), гости на общините и региона имащи нужда от транспорт – градски и междуселищен, туристи, групи от потенциални пътници на масовия градски и/или междуселищен транспорт, включително хора в неравностойно положение.

С изпълнението на проекта се очаква да бъдат постигнати следните резултати:

- стимулиране на ниско емисионен транспорт;
- замяна използването на превозни средства за обществен транспорт на дизелово гориво, с електрически;
- развитие на устойчив, модерен и екологичен градски и междуселищен транспорт.

Концепция "Зелени решения за устойчиво развитие на СЗР", дейност "Мобилност и зелен транспорт в общините Враца и Монтана - етап 2".

По процедура „Концепции за интегрирани териториални инвестиции“ BG16FFRP003-2.001 е подадено проектно предложение с наименование "Зелени решения за устойчиво развитие на СЗР" с водещ партньор Община Враца. Концепцията е одобрена за финасиране и се намира на етап разработване на детайлна апликационна форма. Концепцията е многофондова и предвижда дейности по Програма "Развитие на регионите" 2021-2027, Ос „Интегрирано градско развитие“. В нея се предвижда реализирането на дейности които ще подпомогнат мобилността и зеления транспорт в общините Враца и Монтана. Концепцията пряко надгражда гореописаните проекти и допълнително изгражда капацитета на междуселищния електротранспорт. Планирано е доставката на 8 електрически автобуса и 2 зарядни станции. Планираният финансов ресурс е 9 852 800 лева (100% БФП) и след одобрението на окончателната апликационна форма ще се реализира за период от 36 месеца.

Градски автобусни линии

Автобусните линии са седем броя – Линия 3, Линия 4, Линия 5 – за и от кв. „Бистрец“, Линия 7 – от и за кв. „Кулата“, Линия 9, Линия „Вилна зона“ и Линия „Гробищен парк“.

Градска линия: № 3. ж.к. „Дъбника“, бл. 26 – Ученически комплекс

Сpirки по маршрута: ж.к. „Дъбника“ бл. 26, ж.к. „Дъбника“ бл. 128, Опитно поле, Ученически комплекс.

Градска линия: № 4. ж.к. „Дъбника“, бл. 26 – кв. „Медковец“

Сpirки по маршрута: ж.к. „Дъбника“ бл. 26, ж.к. „Дъбника“ бл. 32, ж.к. „Дъбника“ бл. 40, ДАП, Стари гробища, Баба Илийца 1, Баба Илийца 2, Шипка, Никола Вапцаров 1, Никола Вапцаров 2, Ст. Пазар, ж.п. гара, пл. „Благоев“, пл. „Родина“, СУ „Христо Ботев“, Болница, OMV, Медковец.

Градска линия: № 5. Наименование: ж.к. „Дъбника“, бл. 26 – кв. „Медковец“

Сpirки по маршрута: ж.к. Дъбника бл. 26, ж.к. Дъбника бл. 18, ж.к. Дъбника Поща, ж.к. Сениче Лидл, Май 5, Аванти, пл. Руски, „Крайречен булевард“, Червен площад, пл. „Христо Ботев“, Ахат, Болница, OMV, Медковец

Градска линия: № 6. кв. „Бистрец“ – Източна индустриална зона

Сpirки по маршрута: Бистрец – площад, Бистрец 1, Бистрец 2, Техн. Надзор, Затвора, Беана, ЗММ, Механотехникум, БКС, бенз. Аванти, пл. Руски, ДНА, пл. Благоев, пл. Суми, Космос, Експрес, ст. „Христо Ботев“, Диспансера, Г. Апостолов, ж.к. Младост бл. 10, Житара, ТЕЦ Химко, Чехпласт, Славянка М

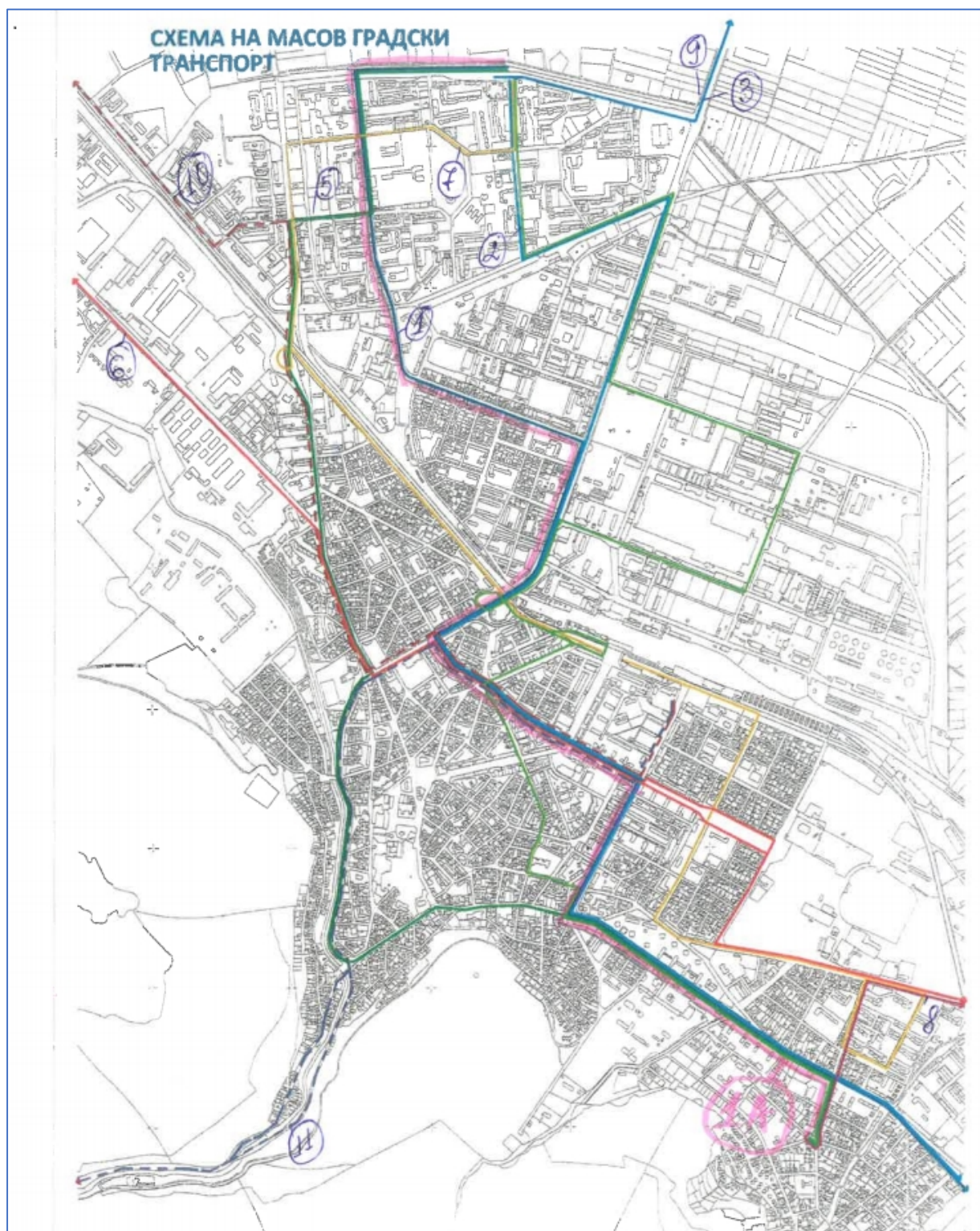
Градска линия: № 7. ж.к. „Дъбника“, бл. 26 – ж.к. „Младост“, бл. 10

Сpirки по маршрута: ж.к. Дъбника бл. 26, ж.к. Дъбника бл. 24, ж.к. Дъбника бл. 18, ж.к. Сениче бл. 76А, ж.к. Сениче Лидл, Васил Кънчов 1, Васил Кънчов 2, Васил Кънчов 3, Ж.П. Гара, ЕГ, пл. Левски, Диспансера, Г. Апостолов, Кр. Бързаков, С. Соколов, ж.к. Младост бл. 10

Градска линия: № 8. кв. „Медковец“ – Нов гробищен парк

Сpirки по маршрута: кв. Медковец, Хим. техникум, Химко 1, Химко 2, Нов гробищен парк

Фигура 15: Схема на масов градски транспорт на гр. Враца



Градска линия: № 9. ж.к. „Дъбника“, бл. 26 – Химко

Сpirки по маршрута: ж.к. Дъбника бл. 26, Опитно поле, Ученически комплекс, Околовръстен път 1, Околовръстен път 2, Околовръстен път 3, Околовръстен път 4, Околовръстен път 5, Химко 1, Химко 2, Хим. техникум, кв. Медковец

Градска линия: № 10. АГ Враца – Нефела

Сpirки по маршрута: АГ Враца, пл. Суми, пл. Благоев, пл. Руски, кв. 72, КАТ, ж.к. Сениче бл. 51, ж.к. Сениче бл. 57, ж.к. Сениче бл. 202, кв. Кулата 1, кв. Кулата 2, кв. Кулата 3, Нефела

Градска линия: № 11. АГ Враца – Згориград

Сpirки по маршрута: АГ Враца, пл. Суми, пл. Благоев, ДНА, бул. Крайречен, Червения площад, Чайка, с. Згориград

Тролейбусни линии

Обслужват се три тролейбусни линии:

Линия 1 – Маршрутна линия ж.к. „Дъбника“ бл. 26 - Химко

Маршрутната линия се изпълнява ежедневно. По избрания маршрут са обособени 15 броя спирки и продължителността на пътуването по целия маршрут е приблизително 30 минути.

Линия 1А – Маршрутна линия ж.к. „Дъбника“ бл. 26 – Медковец

Маршрутната линия се изпълнява ежедневно. По избрания маршрут са обособени 12 броя спирки и продължителността на пътуването по целия маршрут е приблизително 30 минути.

Линия 2 – Маршрутна линия ж.к. „Дъбника“ бл. 26 – Химко

Маршрутната линия се изпълнява ежедневно. По избрания маршрут са обособени 15 броя спирки и продължителността на пътуването по целия маршрут е приблизително 30 минути.

Община Враца е изпълнила проект „Модернизиране на градския транспорт в Община Враца“ BG16M1OP002-5.004-0001-C02, на стойност

32 027 090,00 лв., приключил през 2023 г.

Основните дейности на проекта са: Закупуване и доставка на електрически превозни средства и зарядни станции; Оптимизиране експлоатацията на новопридобитите превозни средства – Осигуряване на елементи на Интегрирани системи; Оптимизиране експлоатацията на новопридобитите

превозни средства – Осигуряване на необходимата инфраструктура; Оптимизиране експлоатацията на новопридобитите превозни средства – строителен надзор; Първоначална регистрация и застраховки на превозните средства; Специализирани услуги.

По-конкретно в дейностите е включено оптимизиране експлоатацията на новопридобитите превозни средства – осигуряване на елементи на Интегрирани системи, което включва:

1. Интегрирана система за управление на транспорта (за електронно таксуване и за информация на пътниците в реално време)

Въведени са електронна система за таксуване и електронна система за информиране на пътници: Доставени са централна система за таксуване (софтуер, хардуер), централна система за информиране на пътници, бордови устройства, контролорски устройства, устройства за първоначално издаване, зареждане и продажба на документи за пътуване, електронни и статични табла за спирките на градския транспорт и др.

2. Системи за избягване на сблъсък

Доставени и инсталирани са 22 интелигентни системи за електрически автобуси и тролейбуси за избягване на сблъсъци и подпомагане на водачите при движение и маневриране в градска среда. Интегрирани са множество функции в една хардуерна платформа, която използва параметри в реално време, за да определя съответни прагове, като странично време за сблъсък и опасни зони, и генерира необходимия сигнал за предотвратяване на опасни ситуации между превозното средство и пешеходци, велосипедисти или друго превозно средство. Системата съдържа минимум 5 предупреждения при движение напред за предотвратяване или смекчаване на сблъсък.

По проекта са закупени и доставени 13 нови електрически автобуса и 9 нови тролейбуса за нуждите на обществения транспорт в Община Враца. Новият подвижен състав отговаря на всички европейски директиви, а всяко превозно средство е с осигурена достъпна среда за хора със специални потребности.

В резултат са постигнати следните подобрения:

- Нова система за таксуване и информационни услуги на градския транспорт във Враца
- Нова електронна система за таксуване на пътниците, както и софтуер за информиране на гражданите, използващи обществения транспорт в Община Враца.

- По-високи нива на удобство за пътниците, мониторинг в реално време от страна на администрацията и подобряване на предоставяните услуги от транспортното дружество на Враца.
- Нови 15 електронни информационни табла на спирки, които са разположени на местата, с най-голям пътничкопоток и предоставят в реално време информация за маршрутното разписание.
- Въвеждане на нови електронни форми на зареждане, таксуване и контрол върху валидността на превозните документи.
- Закупуване и зареждане на електронните смарт карти в две билетни каси, разположени в ж.к. Дъбника, бл. 26 и на пл. „Суми“.
- Превозните средства на обществения градски транспорт са оборудвани с валидиращи устройства, както и с бордови компютри.
- Пътниците валидират превозните си документи при качване в съответното превозно средство, като при доближаване на смарт картата към валидатора, същият потвърждава дали проверката е успешна, чрез текстово съобщение на дисплея, както и чрез звуков сигнал.
- Инспекторите по контрол на пътниците разполагат с електронни портативни четящи устройства, посредством които упражняват контрол върху валидността на превозните документи.
- Електронните смарт карти са под формата на пластики, за да позволяват многократно зареждане в тях на превозни документи като зелена политика на общината.
- За стимулиране на гражданите да използват електронните способи за таксуване, цената на еднократно пътуване с тях е в размер на 1 лв., докато билета на хартиен носител продаван от водача, се продава за 1,30 лв., като второ ниво на стимулиране, както на дигитализацията така и на зелените политики.
- Всички преференциални превозни документи също могат да бъдат зареждани на електронни смарт карти.

Други проекти и предвидени дейности:

1. Проект „Модернизация и разширение на тролейбусния градски транспорт на територията на гр. Враца“, включващ следните дейности:

- Изграждане на нова контактно-кабелна мрежа и нейната конструкция по новопроектираното тролейбусно трасе на МОПТ;
- Модернизиране и обновяване на контактно-кабелната мрежа и нейната конструкция по съществуващото тролейбусно трасе на МОПТ;
- Обновяване и подобряване на базите за ремонт;

- Допълване и подновяване на автопарка.

2. Проект „Рехабилитация и реконструкция на улични мрежи и съоръжения“:

- реконструкция и рехабилитация на съществуващи улици, по които минава новото тролейбусно трасе на МОПТ, реновация на уличната настилка, бордюри, тротоари, велоалеи, озеленяване, модернизиране на остарялата инфраструктура под тях, енергоефективно осветление.
- Изграждане на ново улично съоръжение (кръгово кръстовище), където минава съществуващ МОПТ: бул. „Мито Орозов“ и ул. „Братя Миладинови“; бул. „Мито Орозов“ и ул. „Околчица“; бул. „Мито Орозов“ и ул. „Ник. Вапцаров“; бул. „Васил Кънчов“ и ул. „Алеко Константинов“; бул. „Мито Орозов“ и ул. „Стоян Заимов“; бул. „Мито Орозов“ и бул. „Христо Ботев“; „Крайречен булевард“ и ул. „Георги Бенковски“; „Крайречен булевард“ и ул. „Поп Сава Катрафилов“; бул. „Втори юни“ и ул. „Екзарх Йосиф“; бул. „Демокрация“ и ул. „Екзарх Йосиф“ с изграждане на нов пешеходен подлез под него и рампа за инвалиди. Предвиждат се нова улична настилка, бордюри, тротоари, велоалеи, озеленяване, енергоефективно осветление.
- Изграждане на ново улично съоръжение (кръгово кръстовище), по което се предвижда да минават нови маршрутни линии: бул. „Васил Кънчов“ и нов околовръстен път (северозападна дъга); бул. „Васил Кънчов“ и нов околовръстен път (североизточна дъга); бул. „Мито Орозов“ и бул. „България“. Предвижда се изграждане на нова улична настилка, бордюри, тротоари, велоалеи, озеленяване, енергоефективно осветление.
- Изграждане на нова пътна връзка, по която се предвижда да минават нови маршрутни линии (доизграждане на северозападната дъга на град Враца): от бул. „Васил Кънчов“ през жп линията чрез жп прелез, покрай блок 62, 63 и 65 в ж.к. „Сениче“ до кръстовище на ул. „Стоян Даскалов“ и бул. „България“ и от бул. „Васил Кънчов“, северно от стадион „Христо Ботев“ през жп линията чрез жп прелез по околовръстен път до бул. „Мито Орозов“. Включват се нови бордюри, тротоари, велоалеи, озеленяване, модернизиране на остарялата инфраструктура под тях, енергоефективно осветление.
- Изграждане на нови и ремонт на съществуващи спирки, кошчета за боклук, информационни табла и др.

3. Оборудване и обзавеждане на оперативните центрове на системата за безопасна градска среда и превенция на риска (СБГСПР) (във фаза предпроектно проучване)

4. Оборудване и обзавеждане на „Център за наблюдение и управление на нарушенията“ в КАТ (във фаза предпроектно проучване).

С цел регулация на трафика, намаляване на престъпността и вандализма в град Враца, е разработен проект за видеонаблюдение – единна интегрирана система за безопасна градска среда и превенция на риска, която да обхване най-натоварените от трафик на хора и автомобили места. Проектът има за цел да създаде по-сигурна и организирана среда за живот за местното население, гостите и туристите. Системата включва добре организирани и ситуирани елементи за видеонаблюдение на централни обществени пространства – централна градска част, паркове и детски площадки, входно-изходни артерии на град Враца.

8.5. Товарен транспорт

В централната част на град Враца са въведени ограничения за достъп на товарен транспорт. Влизането на автомобили за зареждане на търговски обекти, извършване на услуги на граждани, строително-монтажни и други дейности в центъра на града се осъществява след заплащане на пропуск. Таксите за издаването на пропуските са диференцирани в зависимост от времето за достъп до централата градска част и от товароносимостта на автомобила (товароносимостта). По този начин се стимулират нощните доставки на стоки в търговските обекти и използването на по-нови и екологично чисти автомобили. За останалата част на града към момента няма ограничения за достъп на товарни автомобили. Таксите и реда за получаване на пропуски се уреждат с Наредба за таксите за определянето и администрирането на местните такси и цени на услуги и права на територията на Община Враца (чл. 42, актуализация февруари 2021 г.)

8.6. Таксиметров транспорт

В град Враца има добре развит таксиметров транспорт. Максимално определеният брой таксите, които могат да са в движение е 400 броя таксите, което представлява 0,65 таксиметрови автомобили на 100 обитатели, при обичайно приета норма в развитите европейски държави от ЕС между 0.15 и 0.2/100. Разрешителните, които са издавани от общината в последните три години варират в рамките до 250 броя на годишна база.

8.7. Паркиране

Община Враца има общинско предприятие ОП „Паркинги и гаражи“ в чиито дейности са включени Управление, инвестиране, изграждане, експлоатация, поддържане, отдаване под наем или на концесия на паркинги, гаражи и места за паркиране, общинска собственост, администриране на обезщетения по възлагане на Кмета, както и всяка друга стопанска дейност, незабранена от закона.

ОП „Паркинги и гаражи“ са получили за управление следното недвижимо имущество:

- Поземлен имот обособен за охраняем паркинг в ж.к. „Дъбника“ до жилищен блок №25, кв.119 по плана на гр. Враца, с 32 броя паркоместа, с обща площ 350.00 кв.м.;
- Общински терен представляващ част от ул. „Софроний Врачански“ в отсечката между блока и края на улицата до бившето кино. Площта обхваща източната част на улицата и тротоара /до бетонната ограда на градинката/, за паркоместа с площ от 68.00 кв.м.;
- Общински недвижим имот, представляващ терен, в поземлен имот №12259.1026.254, находящ се в ж.к. „Младост“ пред жилищен блок №8, кв.23 по плана на гр. Враца, с обща площ 1000.00 кв.м.;
- Поземлен имот с идентификатор 12259.1023.219 по Кадастралната карта на гр. Враца, находящ се в ж.к. „Околчица“, кв.200, актуван с АПОС №1257/26.06.2007г., с обща площ 1263.00 кв.м.;
- Общински терен, находящ се в ж.к. „Дъбника“ поземлен имот №12259.1012.9, част II, в кв.168 до КАТ, с обща площ от 724.00 кв.м.;
- Общински недвижим имот, представляващ терен находящ се в кв.253, „Хранително-вкусова зона“-по плана на гр. Враца в частта пред входа на АРЗ „Вола“- гр. Враца, с площ от 300.00 кв.м.;
- Общински терен, представляващ паркинг пред сградата на бившия „РУМ“ в ж.к. „Дъбника“, кв.146 по плана на гр. Враца, с обща площ 750,00 кв.м.;
- Общински терен, обект№1, находящ се на „Криводолско шосе“ в ж.к. „Дъбника“ срещу жил. блок №12, между кв.110 и кв.114 по плана на гр. Враца с обща площ 2000.00 кв.м.;
- Общински терен, обект№2, находящ се на „Криводолско шосе“ в ж.к. „Дъбника“ срещу жил. блок №12, между кв.110 и кв.114 по плана на гр. Враца с обща площ 1800.00 кв.м.;
- Общински недвижим имот, представляващ 3-три броя паркоместа, организирано съгласно одобрена транспортна схема за уличното движение, находящо се на ул.„Лукашов“№8, с обща площ 45.00 кв.м.;

- Общински имот, обособен за паркинг, находящ се в ж. к. „Сениче“ между блок 55 и кв.112, УПИ – I (югозападно от блок 55), с 48 броя паркоместа;
- Общински имот, обособен за паркинг, находящ се в ж. к. „Сениче“ между блок 57 и кв.111, УПИ – I (югозападно от блок 57), с 76 броя паркоместа;
- Общински терен в поземлен имот с 12259.1020.334 по Кадастралната карта на гр. Враца, находящ се на ул. „Стефанаки Савов“, зад Съдебната палата, между училище „Иванчо Младенов“ и РПУ – Враца, с обща площ 1100 кв.м.

В централната част на град Враца е обособена Синя зона с 3 паркинга с над 150 места. Чрез изградената смарт система - Интелигентна система за подобряване на градската среда (<https://vratza-smart.bg/>) в Община Враца може да се проследява наличността на паркоместа в указаните зони.

Паркирането в Синята зона се регулира чрез издадената от Община Враца Наредба за организация на движението при кратковременно платено паркиране – „Синя зона“ – гр. Враца. Наредбата е приета с решение № 125/29.05.2008 г., изм. и доп. с Решение № 144/08.07.2008 г.; изм. и доп. с Решение № 560/28.01.2010 г. ; изм. и доп. с Решение № 138/24.04.2012 г.; изм. и доп. с Решение № 511/25.06.2013 г. на Общински съвет – Враца; изм. и доп. с Решение № 369 от 31.01.2017 г. на Общински съвет Враца; изм. и доп. с Решение № 557 от 29.08.2017 г. на Общински съвет Враца; изм. и доп. с Решение № 604 от 31.10.2017 г. на Общински съвет Враца; изм. и доп. с Решение № 685 от 30.01.2018 г. на Общински съвет Враца; изм. и доп. с Решение № 1025 от 30.04.2019 г. на Общински съвет Враца; изм. и доп. с Решение № 707 от 30.08.2022 г. на Общински съвет Враца.

В сила е и наредбата за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците в Община Враца, чрез която се регулира паркирането – места за паркиране, забрани, работата на „Синя зона“, цените за кратковременно паркиране.

Фигура 16: Схема на „Синя зона“



8.8. Начини на пътуване (modal split)

На базата на анализи и проучвания, проведени в периода октомври 2019 г. – октомври 2020 г., относно начините на придвижване на населението, преброяване на пътниците във всички маршрутни линии с цел определяне на неравномерностите на движението, структурата на транспортните потоци и актуалните натоварвания, както и предпочитан/използван начин на придвижване могат да се направят следните изводи относно начините на пътуване в град Враца (modal split):

Фигура 17: Използван начин на придвижване на населението

Начин на пътуване	Процентен дял
С автомобил	54%
С обществен транспорт	28%
Пеша	14%
С велосипед	2%
Друг (например комбиниран)	2%

Община Враца предвижда провеждането на регулярни проучвания по всички линии с цел проучване на индивидуално ниво на база на брой пътувания, причина за пътуване и достъпност. Освен това анкетата ще бъде структурирана така, че да се получи информация за:

- Вид на транспорта, използван по време на сутрешния и следобедния пиков период;
- Час на тръгване от дома и час на пристигане в дестинацията на пътуването;
- Обществено възприятие на решенията на проблемите с трафика в град Враца;
- Обществено възприятие на масовия градски транспорт и придвижването с него.

Целесъобразно е да се извършват специализирани изследвания на пътничкопотоците, за да се постигне максимална организация на обществения транспорт и не на последно място удовлетвореност и достъпност от страна на гражданите и да се намали употребата на лични превозни средства, което от своя страна ще намали задръжките на кръстовищата. Мрежата на обществения транспорт, следва да отразява всички експлоатационни характеристики на различните превозни системи –тролейбус, автобус, включително и личен транспорт. Там, където възниква смяна – местата за прекачване, кодирането трябва да е изключително подробно. Трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници осигуряват преки и удобни връзки между всички квартали, според нуждите на потоците, а спирките се съобразяват с местата на концентрация на пешеходци, както и с основните обособени пешеходни трасета и зони.

Трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници трябва да осигуряват преки, икономични, ефективни и удобни връзки.

Транспортното обхващане зависи от трасетата на отделните маршрути и по – точно – от местата на спирките по тях, като се има предвид, че приемливото за пешеходно преминаване разстояние от дома или обекта до спирката е в границите между 200 и 400 м. Наличието на по-големи разстояния налага да се предвиждат междинни спирки или да се организират допълнителни маршрути.

8.9. Анализ на пътните инциденти

Анализът на пътните инциденти е изготвен въз основа на данните от системата на МВР и статистическите доклади. Прегледани са данните за 2020, 2021 г. и първите осем месеца на 2022 г.

В град Враца, най-много са регистрираните произшествия по булевардите „Мито Орозов“, „Втори юни“ и „Васил Кънчов“, улиците „Христо Ботев“, „Екзарх Йосиф“, „Околчица“ и „Илинден“.

Данните от системата на МВР на ниво Област Враца са следните:

Таблица 17: Данни за ПТП на територията на Община Враца и Област Враца

ПТП в област Враца	ПТП с:						загинали			ранени		
	Щети			Пострадали								
	2022	2021	2020	2022	2021	2020	2022	2021	2020	2022	2021	2020
ПК-СЕКТОР ПП Община Враца Община Криводол	126	252	236	63	101	78	11	11	5	78	130	115
РУ Б.СЛАТИНА общ.Б.Слатина, общ.Борован	47	75	74	24	32	32	1	7	2	36	41	38
РУ ОРЯХОВО общ.Оряхово, общ.Мизия	25	46	39	8	9	11	2	1	4	7	12	12
РУ МЕЗДРА общ.Мездра	74	95	87	17	17	18	0	1	2	20	26	25
РУ КОЗЛОДУЙ общ.Козлодуй, общ. Хайредин	16	26	62	5	12	13	1	2	1	8	21	16
РУ РОМАН общ.Роман	Част от РУ Мездра	11	15	-	6	0	-	0	0	-	10	0
РУ"АЕЦ- Козлодуй" АЕЦ-Козлодуй	14	29	9	3	6	3	0	1	0	4	8	3
ОБЩО	302	534	522	120	183	155	15	23	14	153	248	209

Източник: Анализи на пътнотранспортната обстановка на територията на област Враца, изготвени от ОД на МВР – Враца

По дни от седмицата за 2022 година, най-много ПТП са регистрирани в събота, когато са настъпили общо 79 бр., с 2 бр. убити и 40 бр. ранени граждани. В петък са настъпили 62 бр. ПТП, като убити са трима и са ранени 19 бр. граждани, а в понеделник са настъпили общо 57 ПТП, с 5-ма убити и 14 ранени граждани.

Анализът на пътнотранспортната обстановка на територията на Област Враца за първите осем месеца на 2022 година достига до извода, че е необходимо е засилено полицейско присъствие в понеделник, както и в петък и събота, когато автомобилния трафик е най-голям интензитет. През почивните дни е необходимо да се наблюдават транспортните потоци и при необходимост да се

регулира движението ръчно с цел недопускане на задръствания и тапи на пътищата от републиканската пътна мрежа на територията на областта.

Най-много ПТП са настъпили в светлата част на денонощието, когато са настъпили общо 323 бр. ПТП, при които имаме 13 убити и 116 леко и тежко ранени.

Най много ПТП са настъпили след движение с несъобразена скорост – над 46% от общия брой произшествия. При най-големия дял от тежките ПТП, като причина за настъпването им се посочва: От страна на водачите на МПС – не достатъчна предпазливост към уязвимите участници в движението /пешеходци/, а от друга страна – неправилното движение на тези пешеходци по платното за движение.

На базата на статистиката на ПТП могат да бъдат дефинирани основните причини за произшествията: несъобразената скорост с пътните условия, рискови изпреварвания и навлизане в лентата за насрещно движение; неспазване на пътните знаци и сигнали; неизползване на обезопасителните колани и каски и защитните устройства в леките автомобили; употреба на алкохол, умора и стрес, недостатъчна квалификация на голяма част от водачите и особено на начинаещите; непознаване опасностите на пътя, пропуски в обучението от гледна точка на навици за безопасно управление и избягване ситуациите за ПТП; преобладаващо остарял автомобилен парк и ниска степен на неговата активна и пасивна безопасност и други субективни фактори влияещи върху пътнотранспортната обстановка в региона.

Установените участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия са обезопасени, като същите са обозначени със съответните пътни знаци, намалена е скоростта на движение и забранено изпреварването. Контролът е насочен в зоните на тези участъци.

Община Враца предприема различни действия за повишаване на безопасността на движение, включително изграждане на система за видеонаблюдение. През 2020 г. Община Враца получава награда за пътна безопасност в рамките на конкурса „Най-добър град за живеене“, организиран от Дарик радио. Заедно с това общината предприема редица мерки и внедрява иновации за постигане на все по-ниски нива на пътния травматизъм. Пред всички училища и на отделни улици в общината са монтирани светодиодни пътни знаци със соларно хранване; в участъка от път Е-79, който преминава през територията на общината, е монтирана радарна система, показваща моментната скорост на преминаващите МПС; предприети са мерки за успокояване на скоростта в централната градска част и в жилищните райони, в това число с шумяща маркировка и изкуствени гумени ограничители на скоростта и др.

С цел регулация на трафика, намаляване на престъпността и вандализма в град Враца, е разработен проект за видеонаблюдение – единна интегрирана система за безопасна градска среда и превенция на риска, която да обхване най-натоварените от трафик на хора и автомобили места. Проектът има за цел да създаде по-сигурна и организирана среда за живот за местното население, гостите и туристите. Системата включва добре организирани и ситуирани елементи за видеонаблюдение на централни обществени пространства – централна градска част, паркове и детски площадки, входно-изходни артерии на град Враца.

В града е изградена и системи за видеонаблюдение. На практика всяко натоварено кръстовище има монтирани камери, като се следи и недопускане навлизането на тежкотоварния трафик в централната градска част, допълнително са сигнализирани пешеходните пътеки.

8.10. SWOT анализ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
• Напреднал е процесът на модернизация на градския транспорт с електрически транспортни средства; • Въведени са интегрирана електронна система за таксуване на пътниците и система за информирание на пътниците в Община Враца; • Създадена е Интелигентна система за подобряване на градската среда в Община Враца, която включва информация за местата за паркиране, както и за градския транспорт – маршрути, спирки, честота на движение; • Общината поддържа висока степен на проектна активност с нарастващ обем на усвоените средства по национални,	• Интензивен трафик, което допринася за замърсяване на въздуха и шум в норми над допустимите; • Съотношението между ползването на масов градски обществен транспорт (автобуси и тролейбуси) и личен превоз (автомобил-шофьор и автомобил-пътник) е неоптимално; • Използваните двигатели и конвенционални горива не отговарят на стандартите за екологосъобразност и икономическа ефективност; • Броят на превозните средства нараства, с което трафикът става все по-интензивен, с всички негативни последствия -

европейски и международни програми; • Подобрява се физическото състояние на градската среда и основните инфраструктури – инженерна и социална; • Въвеждат се целенасочено мерки за намаляване на енергопотреблението и повишаване на енергийната ефективност; • Общината е с висока степен на транспортна достъпност; • Транспортната система и транспортната инфраструктура са добре развити, вкл. Ж.П. гара и автогара; • Пътната мрежа се поддържа системно с текущи и основни ремонти.	замърсявания, ПТП, забавяния; • Превозите на хора в групи не са привлекателни, респективно са непредпочитани, освен ако не са наложителни; • Уличната мрежа се поддържа в състояние на средното ниво на качество, чрез извършване на текущи и основни ремонти; • Липса на обществена информираност относно устойчивата мобилност и нейното положително въздействие върху туризма; • Липса на обучение по мобилност сред подрастващите; • Негативни демографски тенденции – продължаващ процес на застаряване на населението.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
• Изпълнение на ПУГМ като предпоставка за превръщане на Враца в модел на транспортна устойчивост; • Въвеждане на алтернативни форми на транспорт; • Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища; • Поддържане и разширяване възможностите за гъвкави	• Влошаване състоянието на общинската пътна мрежа поради ограничени финансови средства за поддържането ѝ; • Ръст на новорегистрираните автомобили; • Увеличаващ се транзитен, сезонен и товарен трафик; • Продължаващо усилване на негативното влияние на

транспортни решения; • Изграждане на опериращ на територията на града център за градска мобилност; • Усвояване на средства от европейски фондове за подобряване инфраструктурата, мобилността, туризма, благоустрояването и повишаването на предприемачеството и иновациите; • Засилен интерес към алтернативния туризъм, вкл. риболова като атракция и екотуризма; • Поддържане състоянието на общинската пътна и улична мрежа; • Внедряване Интегрирана система за управление на транспорта - градски и междуселищен обществен транспорт; • Разработка и въвеждане на Система за контрол и управление на обществения транспорт - Център за видеонаблюдение на трафика.	климатичните промени; • Ограничени финансови средства от структурните фондове за реализация на ПУГМ; • Недостатъчно обществена подкрепа.
--	--

III. Стратегическа рамка

Визия

В контекста на ПУГМ визията е качествено описание на желаното бъдещо развитие на Община Враца по отношение на градската мобилност. Визията е основата, на която са разработени цели и са избрани подходящи мерки. Посочената по-долу визия е формулирана като баланс между амбициите на Общината и реалистичността за постигане на мерките спрямо времевата рамка на ПУГМ и възможностите за тяхното финансиране.

Визия на План за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:

Постигане на устойчив модел на градска мобилност чрез създаване на условия за гражданите и посетителите на Община Враца, при които да разполагат с екологично чисти, бързи, удобни и достъпни транспортни средства, спомагащи за подобряване на достъпността както в градската среда, така и в периферните и селските райони на общината и превръщането на системата за транспорт и мобилност в по-устойчива, цифровизирана, автоматизирана и ориентирана към ползвателите.

Цели

Планът за устойчива градска мобилност на Община Враца за периода 2021-2027 г. поставя следните цели:

Основаната цел е да се постигне висока степен на мобилност в градските зони на общината при условията на придвижване с осигурена максимална достъпност, сигурност, безопасност и гарантирано опазване на околната среда, в интерес на местната общност и като основа за стимулиране на устойчивото развитие на региона.

Конкретните цели са:

- Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението;
- Да се обнови общественят транспорт, не само по отношение на подвижния състав, но и съпътстващата инфраструктура – контактната мрежа, нови спирки и смарт система за таксуване на пътници;
- Да се превърне транспортът в ресурсно ефективен отрасъл;

- Да се подобри привлекателността на териториите и качеството на живот в града и неговите околности;
- Да се подобри връзката между транспорта и туризма.

Ползите от реализирането на плана ще бъдат в няколко аспекта:

Подобрена мобилност и достъпност - насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа до градските части и услуги.

Потенциал за привличане на повече хора - устойчивата градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора – нови жители и посетители на града и общината, и по-добро задоволяване на техните нужди;

По-добро качество на живот - ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата;

Ползи за здравето и околната среда - постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване;

Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица – планирането за хората означава планиране с хората. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.

Приоритети и мерки

Приоритетите и мерките в Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца за периода 2021-2027 г. са формулирани при съобразяване на националното и европейско законодателство в тази сфера. Като отправна точка е ползвана Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето на Европейската комисия, приета през 2021 г. Стратегията на Комисията включва средносрочна и дългосрочна визия за по-екологична и по-благоприятна за климата, цифровизирана, стабилна, справедлива и конкурентна система за транспорт и мобилност. Целта е ЕС да поеме по пътя към създаването на устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето и да се стигне до коренните промени, необходими за постигане на целите на Европейския зелен пакт.

Съгласно горесцитираната Стратегия на ЕК, ще бъдат предприети действия за изграждане на цялостна транспортна система, в която инвестициите от ЕС, държавната помощ, правилата за разпределяне на капацитета и задълженията за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) са насочени към посрещане на нуждите от мобилност и насърчаване на различни варианти за мултимодален транспорт.

**Приоритети на Плана за устойчива градска мобилност
на Община Враца 2021-2027 г.:**

Мерки по Приоритет 1 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:

Като част от дейностите по проект

BG16M1OP002-5.004-0001-C01

„Модернизиране на градския транспорт в Община Враца“ по Процедура BG16M1OP002-5.004 „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“ по Оперативна програма „Околна среда“, през

2023 г. е извършена рехабилитация на тролейбусната инфраструктура в града, в т.ч. реконструкция на контактната мрежа, оборудване на Токоизправителна станция 1 и 2 и инсталиране на техническо оборудване.



С цел подобряване на услугата на междуселищния обществен транспорт и подобряване на връзките между населените места в общината е планирано закупуването на 16 бр. нови електрически автобуси. За нуждите на тяхната експлоатация ще бъдат изградени 6 бр. зарядни станции.

Предвидено е също извършването на ремонт и реконструкция на административната сграда и халетата на съществуващото съвместно тролейбусно и електробусно депо, като ще бъдат монтирани фотоволтаични системи върху покривните пространства, както и ще бъде внедрена система за съхранение на енергията, произведена от тях.

Мерки по Приоритет 2 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:

За подобряване на градската и междуселищната мобилност е предвидено изграждането на 2 бр. нови улици, както следва:

- Изграждане на улица в ж.к. „Сениче“ за връзка между бул. „Европа“ и Криводолско шосе;
- Рехабилитиране на път към РДНО-Враца (отсечка от главен път до РДНО-Враца).

В рамките на периода за изпълнение на ПУГМ е заложено посредством привличането на външно финансиране да бъде извършен ремонт/реконструкция на Автогара Враца, в т.ч. прилагане на мерки за енергийна ефективност на сградата, поставянето на фотоволтаична система на покрива, монтиране на зарядни станции за електрически превозни средства на обществения транспорт, както и извършването на необходими интервенции за осигуряването на достъпна физическа среда.

Условията за паркиране в града ще бъдат подобрени посредством два нови обществени паркинга – до СУ „Христо Ботев“ с капацитет 45 паркоместа и в ж.к. „Дъбника“ с 60 паркоместа.

Ще бъдат изградени 9 бр. зарядни станции за електрически автомобили на следните локации:

- Зарядна станция на паркинг до СУ „Христо Ботев“, ул. „Георги Бързашки“;
- Зарядна станция на паркинг до СУ „Христо Ботев“, ул. „Мито Бояджиев“;
- Зарядна станция на паркинг в ж.к. „Дъбника“, бл.104 до комплекс РУМ;
- Зарядна станция на паркинг в ж.к. „Дъбника“, бл.26;
- Зарядна станция на паркинг в ж.к. „Сениче“ до паркинга на магазин Лидл;
- Автогара Враца – бул. „Васил Кънчов“ №78;
- бул. „Никола Войводов“ (от ж.п. гара до бул. „Демокрация“);
- бул. „Христо Ботев“ в района на парк „Руски“;
- бул. „Втори юни“ (МБАЛ „Христо Ботев“).

Предвижда се още осигуряването на институционална подкрепа на граждани при придобиване на електрически автомобил като за целта ще бъде изградена информационна точка за предоставяне на консултации по темата.

Мерки по Приоритет 3 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:



С цел подобряване на физическата и жизнената среда в гр. Враца ще бъде реализиран проект за изграждане на нова пешеходна зона – Етап II (Зона 1 – бул. „Никола Войводов“ – от ж.п. гара до бул. „Демокрация“; Зона 2 – с бул. „Никола Войводов“ – от бул. „Демокрация“ до ул. „Кръстьо Българията“).

За стимулиране на алтернативните начини на придвижване се залага и въвеждането на услуги за споделена градска мобилност, като ще бъде търсен външен инвеститор за отдаване под наем на електровелосипеди/тротинетки/скутери.

С оглед навлизането и масовото използване на индивидуални електрически превозни средства ще бъде разработен и въведен план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери на територията на Община Враца, с което се очаква да бъде ограничен броят на инцидентите, свързани с тяхното неправилно използване.

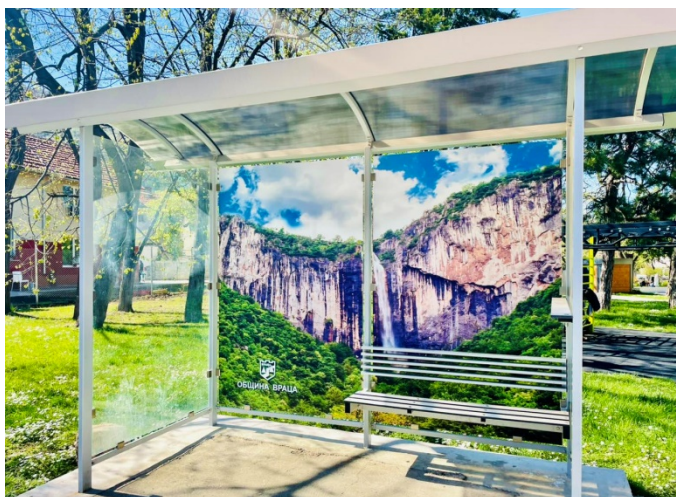
Чрез привличането на външно финансиране се планира да бъде подновено придвижването с лифт като част от системата за интегриран градски транспорт, като ще бъде извършено възстановяване и модернизация на въжен лифт „Леденика“ („Згориград“), чрез което да се осигури удобна и атрактивна форма за придвижване на гражданите и гостите на Община Враца. Предвижда

се също и създаването на екстремни веломаршрути, които да бъдат използвани както от жителите, така и от гостите на общината.

Мерки по Приоритет 4 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:

Централен елемент на този приоритет е Интегрираната система за управление на градския и междуселищния обществен транспорт, включваща електронно таксуване и информация на пътниците в реално време. Ще бъде внедрена също и Система за контрол и управление на обществения транспорт чрез изграждането на Център за видеонаблюдение на трафика в сградата на Общинска администрация на ул. "Стефанаки Савов" 6.

По спирките на обществения градски транспорт вече са инсталирани 15 бр. електронни информационни табла за предоставяне на информация относно часовете на пристигане на превозните средства по съответните линии.



За повишаване на сигурността и оптимизиране на автомобилния трафик ще бъде внедрена система за видеонаблюдение на ключови кръстовища в града чрез монтирането на куполни камери. Към настоящия момент са идентифицирани 55 бр. кръстовища, на които да бъдат монтирани камери за видеонаблюдение, но в периода на изпълнение на плана ще се изследват и ще бъдат извършени допълнителни сравнителни анализи за възникналата необходимост от поставяне на видеонаблюдение. С цел безопасност и опазване на общинско имущество ще осигурено видеонаблюдение и в близост до училища, детски заведения, паркове и т.н.

За оптимизиране организацията на пътното движение пилотно ще бъдат инсталирани „умни светофари“ по „Крайречен булевард“, бул. „Христо Ботев“, ул. „Екзарх Йосиф“, бул. „Васил Кънчов“, бул. „Демокрация“ и бул. „Мито Орозов“ и ще бъде въведена мярка „Зелена вълна“ за автомобили със специален режим на движение.

Мерки по Приоритет 5 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Враца 2021-2027 г.:

По отношение на осигуряването на безопасни и приятни условия за пешеходно придвижване на гражданите и посетителите на Община Враца се предвижда изграждането на 3 бр. нови пешеходни надлеза на следните локации:

- на кръстовището на бул. „Васил Кънчов“ с бул. „Мито Орозов“ – ж.к. Металург;
- на бул. „Васил Кънчов“ до КАТ;
- на бул. „Васил Кънчов“ с ул. „Хан Аспарух“ и ул. „Дико Илиев“.

Ще бъдат изградени и безопасни повдигнати и осветени пешеходни пътеки на конфликтни и натоварени локации по бул. „Втори юни“ (10 бр. пътеки) и по бул. „Васил Кънчов“ (4 бр. пътеки).



Интервенции за достъпна физическа среда на спирки на градския транспорт, в т.ч. поставяне на тактилни плочки и снишаване нивата на тротоарите в близост до спирките, ще бъдат изпълнени на следните места:

- Автогара Враца – бул. „Васил Кънчов“ №78;
- 2 бр. спирки на площад „Софроний Врачански“;
- 2 бр. спирки на площад „Суми“;
- 2 бр. спирки при МБАЛ „Христо Ботев“.

За стимулиране на велосипедното придвижване в града ще бъдат позиционирани 8 бр. общински велосипедни станции на следните локации:

- ул. „Петропаволска“ №70 /паркинг до Община Враца/;
- бул. „Втори юни“, в района на МБАЛ „Христо Ботев“;
- ж.к. „Медковец“ /обръщалото на тролейте/;
- бул. „Васил Кънчов“ №78 /Автогара Враца/;
- ж.к. „Дъбника“ №104 /паркинг в района на парк „Дъбника“/;
- ж.к. „Дъбника“, бл. 25 /наказателен паркинг/;
- ул. „Войнишка“ № 6 /Втора база на Младежки център/;
- кв. „Бистрец“.

За осигуряването на безопасно, бързо и икономично придвижване на пътници и товари на територията на общината ще бъде разработен нов Генерален план за организация на движението (ГПОД). Планът ще обхваща цялата територия на общината и ще включва всички райони, жилищни комплекси и комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътните превозни средства. Въвеждането на новия ГПОД следва да даде необходимата

рамка за по-ефективното използване на пропускателната способност на изградената пътна мрежа, спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт.

За подобряване на услугата на обществения градски транспорт, в т.ч. оптимизиране на маршрути и линии, време за придвижване от точка до точка, обхващане на важни локации от града и съответно по-голям брой ползватели на обществения транспорт, в рамките на периода на изпълнение на ПУГМ Община Враца ще разработи и внедри нова транспортна схема за територията на Община Враца.

IV. Териториален обхват и времева рамка за изпълнение на плана

1. Териториален обхват на плана

Планът се изпълнява на територията на Община Враца.

2. Времева рамка

Планът за устойчива градска мобилност на град Враца е с период на действие 2021-2027 г. и съвпада с периода на действие на ПИРО. Планът е отворен и може да бъде надграждан и актуализиран по всяко време и без ограничения.

Планът се реализира на основа на изпълнението на останалите стратегически документи на Община Враца:

- План за интегрирано развитие на Община Враца 2021-2027;
- Програма за управление на качеството на атмосферния въздух в Община Враца 2019-2023 г.
- Програма за опазване на околната среда в Община Враца 2021-2027 г.
- Дългосрочна програма на Община Враца за насърчаване използването на възобновяеми енергийни източници и биогорива за периода 2021-2030 г.

Планът за устойчива градска мобилност на Враца попада в обхвата на горепосочените стратегически документи, като ги надгражда и конкретизира. Планът ще бъде изпълняван и в рамките на настоящия и следващия програмен период на ЕС.

По тази логика, на определен етап, реализацията на ПУГМ се постига посредством осъществяването на действия, предвидени във всичките планови документи.

В този смисъл постигането на целите и приоритетите на Плана за устойчива градска мобилност на Враца (2021-2027 г.) е функция на сборния ефект от успешната реализация на посочените планови документи за същия период.

V. Програма за изпълнение и финансов план

Програмата за изпълнение и финансов план на ПУГМ са представени в Приложение №1 към настоящия документ.

VI. Индикатори за наблюдение и оценка на плана

Индикатор за въздействие	Източник на информация	Изходни данни	Цел 2027 г.
Област на въздействие: Мобилност			
% от населението, придвижващо се с автомобил	Община Враца	54% към 2020 г.	41%
% от населението, придвижващо се обществен транспорт	Община Враца	28% към 2020 г.	36%
% от населението, придвижващо се пеша	Община Враца	14% към 2020 г.	17%
% от населението, придвижващо се с велосипед	Община Враца	2% към 2020 г.	3%
% хора, придвижващи се с друг транспорт (например комбиниран)	Община Враца	2% към 2020 г.	3%
Област на въздействие: Околна среда			
Брой превиишения на ПС за СДН по показател ФПЧ10	РИОСВ	12 към 2021 г.	9
Брой пунктове с шумови нива над нормата	РЗИ	12 (от общо 15 пункта) към 2021 г.	9
Област на въздействие: Безопасност			
ПТП с материални щети в обхвата на РУ Враца	ОД на МВР Враца	252 към 2021 г.	210
Тежки ПТП в обхвата на РУ Враца	ОД на МВР Враца	101 към 2021 г.	84
Област на въздействие: Икономически растеж			
БВП на глава от населението (Област Враца)	НСИ	15 572 лв. към 2020 г.	17 000 лв.

Коефициент на заетост (Област Враца)	НСИ	57,1 % към 2020 г.	60%
--------------------------------------	-----	--------------------	-----

VII. Актуализация на плана

Планът за устойчива градска мобилност на Община Враца е с период на действие 2021-2027 г. 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 е 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, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.

Актуализацията от януари 2025 г. не засяга мерките и проектите, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.