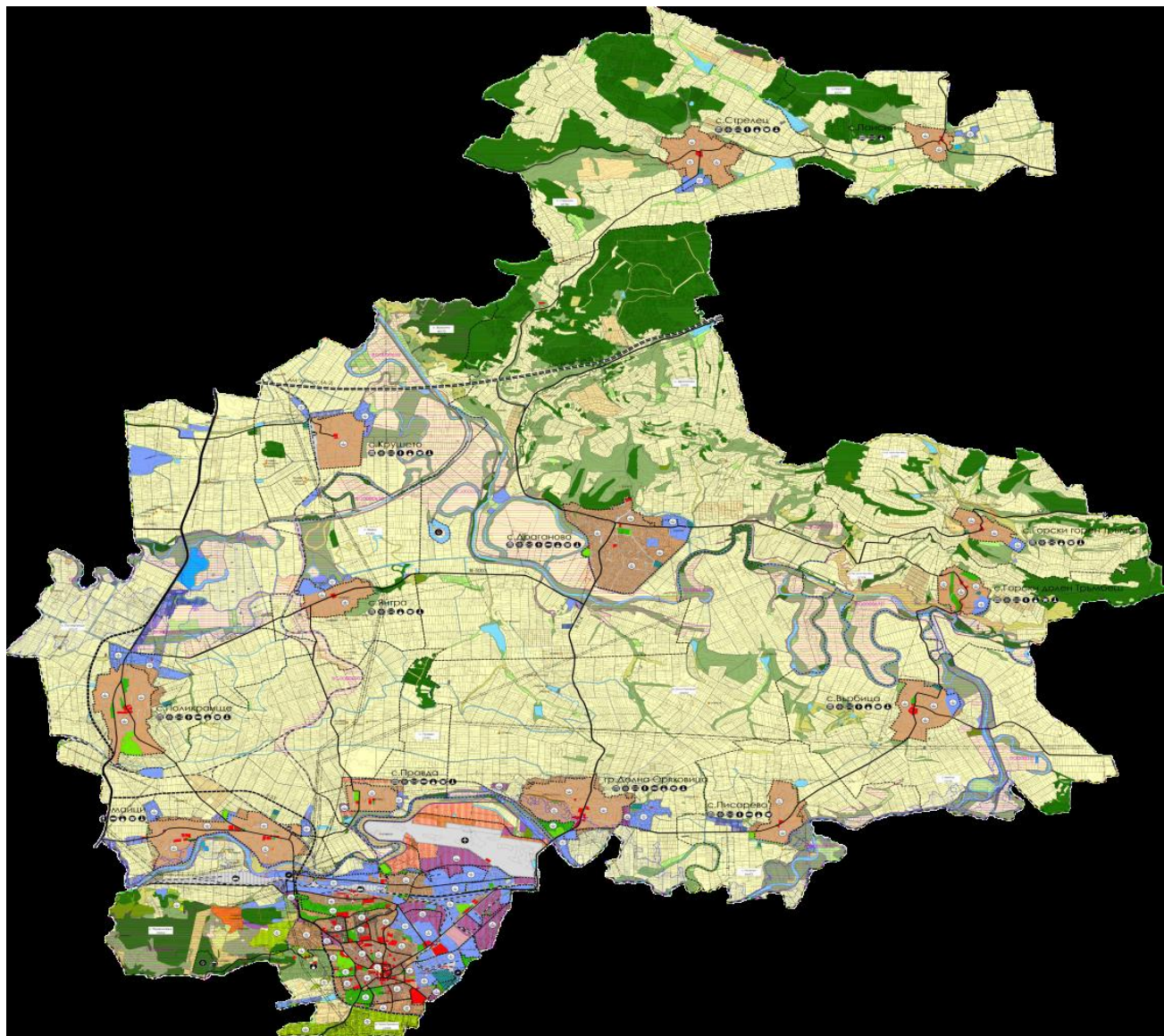


ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ГОРНА ОРЯХОВИЦА 2023-2035



Съдържание :

Въведение	5
1.0. Законодателна и стратегическа рамка за разработката на ПУГМ	5
Наредба № РД 02.20.2 от 20.12.2017 г.	
1.1. Основополагащи националните нормативни документи от значение за ПУГМ	9
1.2. Основополагащи европейски нормативни документи за разработване на ПУГМ	15
2.0. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА СИТУАЦИЯ в гр. Горна Оряховица към 1923 г.	17
2.1. Обща характеристика на община Горна Оряховица	18
2.2. Демографски параметри на населението	21
2.3. Икономика на гр. Горна Оряховица	24
2.4. Околна среда	29
2.5. Анкетно проучване на транспортните нагласи „Модал – сплит“ на пътуванията	32
3.0. АНАЛИЗ НА МОБИЛНОСТТА И ТРАНСПОРТНАТА СИТУАЦИЯ - 2023 г.	36
3.1. Анализ на пешеходното движение - 2023	40
3.2. Анализ на Велосипедното движение - 2023	44
3.3. Анализ на Обществения транспорт – 2023	47
3.4. Анализ на Уличната мрежа и Автомобилното Движение – 2023	57
3.4.1. Връзки на община Горна Оряховица с Републиканската Пътна-, ЖП, и Въздухоплователна мрежи	57
3.4.1.1. Общинска транспортна / Пътна / инфраструктура – 2023	58
3.4.1.2. Градска транспортна инфраструктура – 2023	63
3.5. Анализ на Паркирането – 2023	76
3.6. Общинска пътна мрежа състояние – 2023	78

4.0.	Визия и концепция за ПУГМ на гр. Горна Оряховица	82
4.1.	Активни форми на предвижване	83
4.1.1.	Немоторизиран индивидуален транспорт	84
4.1.2.	Масов обществен транспорт	84
4.1.3.	Автомобилно движение и паркиране	87
5.0.	Цели на ПУГМ	89
6.0.	Мерки и проекти за реализация на ПУГМ	91
6.1.	Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“	91
6.2.	Мерки и проекти по направление „Велосипедно движение“	97
6.3.	Мерки и проекти по направление „Обществен транспорт“	103
6.4.	Мерки и проекти по направление „Улична мрежа и автомобилно движение“	112
6.5.	Мерки и проекти по направление „Паркиране“	121
6.6.	Мерки и проекти по направление „Градска мобилност“	128
6.7.	Мерки и проекти по направление „Общинска пътна мрежа“	132
7.0.	Бюджет, график и източници на финансиране на ПУГМ – Горна Оряховица 2023 г.	135
8.0.	Мониторинг и оценка на ПУГМ	143
8.1.	Целина мониторинга	
8.2.	Индикатори	
9.0.	План за реализация на ПУГМ-Горна Оряховица	148

Графични приложения към ПУГМ – Горна Оряховица :

Фигура 1 : *Стратегическа и законодателна рамка*

Фигура 2 : *Структуриране на ПУГМ Горна Оряховица*

Фигура 3 : *Възрастова структура на населението -2022 г.*

Графика 1 : *Зона с жилищни и публични функции по ОУП-Горна Оряховица*

Графика 2 : *Приоритетни зони за развитие на индустриални паркове и бизнес проекти*

Графика 3 : *Схема на Градския обществен транспорт. Линии, спирки, достъпност*

Графика 4 : *Регионална и областна транспортна инфраструктура*

Графика 5 : *Община Горна Оряховица в контекста на Републиканската пътна мрежа*

Графика 6 : *Схема на Първостепенна улична мрежа на гр. Горна Оряховица*

Графика 7 : ПУМ – Горна Оряховица. Интензивност на транспортните потоци по ПУМ за сутрешен „час пик“ – 2022 .

Графика 8 : ПУМ- Горна Оряховица. Извлечение на проблемните участъци с изчерпана пропускателна способностна ПУМ – 2022 г.

Графика 9 : Транспортна инфраструктура с национално и регионално значение – НКПР 2013-2025 г.

Графика 10 : Ситуация на Северния обходен път на гр. Горна Оряховица

Графика 11 : Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“

Графика 12 : Мерки и проекти по направление „Велосипедно движение“

Графика 13 : Мерки и проекти по направление „Обществен транспорт“

Графика 14 : Мерки и проекти по направление „Улична мрежа и Автомобилно движение“

Графика 15 : Мерки и проекти по направление „Паркиране“

Графика 16 : Мерки и проекти по направление „Общинска пътна мрежа“

Въведение

Настоящия на проекта ПУГМ-Горна Оряховица **«План за устойчива градска мобилност» на община Горна Оряховица -2023-2033 г.** се изготвя съгласно приетата оферта и изискванията на ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ, в съответствие с „Методически насоки за разработване и прилагане на **«Планове за устойчива градска мобилност»** издание 2019 г, всички указания на Управляващия орган (УО), включително тези, издадени по време на изпълнение на услугата, и действащото в Република България законодателство.

- Предпроектните проучвания за ПУГМ-Горна Оряховица, се базира на информационната база на ОУП и ПС-КТС – Горна Оряховица, и новосъздадената такава, както и други актуални разработки, свързани с транспортната проблематика на града.
- ПУГМ, респективно системата МОПТ – Горна Оряховица, да бъдат решени със съвременни информационни технологии, с цел създаване на действащ инструмент за динамично управление.

Планът за устойчива за градска мобилност (ПУГМ) е стратегически документ, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града и неговите околности с цел постигане на по-добро качество на живот. Той следва европейската концепция за планиране на транспорта в градовете, която се застъпва за поетапна промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по по-устойчив път и че се стремят към изпълнение на целите на Европейския съюз (ЕС) за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система. В стремежа към постигане на тези цели планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която ще бъде следствие от съблюдаване на следните наднационални, национални и регионални изисквания и критерии .

Разработването на ПУГМ-Горна Оряховица има своята логична връзка с разработването на ОУПО-Горна Оряховица, съответно на Схемата на КТС- комуникационно-транспортната система на града, защото прогнозните постановки, които се съдържат за развитието на Първостепенната улична мрежа /ПУМ/ и системата на МОПТ в Схемата на КТС са за прогнозен период 20-25 години, а ПУГМ е средносрочен план /10-годишен/ за достигане на определени принципно важни цели във връзка с постепенната реализация на Схемата на КТС в срока на нейното действие във времето.

(Виж действащата Наредба № РД 02-20 -2,/ 2017 г., Чл. 8, ал 5 .)

1.0. Стратегическа и законодателна рамка за разработката на ПУГМ

➤ **Наредба № РД 02.20.2 от 20.12.2017 г.**

Каквато е ситуацията в момента към 2023 г. когато се разработва документ за развитие на община Горна Оряховица, а именно ПУГМ--«План за устойчива градска мобилност», по решение на Възложителя, тази разработка ще допълни и детайлира в средносрочен

план постигането на целите на Схемата на КТС на ОУП-Горна Оряховица и ще реши други съпътстващи проблеми на градската мобилност.

Както е предвидено от законодателя, принципно, решението на транспортната проблематика в градовете е подчинено на следната логика :

1. **ГПОД** – Генерален план за организация на движението - тактически план със срок на действие - **5 години** , който включва действащата организация на движението по уличната мрежа на града и мерките за нейното подобряване.
2. **ПУГМ** – План за устойчива градска мобилност - средносрочен план със срок на действие - **10 години** . 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 пред вид принципи на интеграция, участие и оценка.
3. **ПКТС** - План на комуникационно-транспортната система е стратегически план за развитие на транспортната инфраструктура на града със срок на действие - **20-25 години**.

Цялата тази последователност от планове, във възходящата йерархията, в която са подредени по срокове на действие, имат за цел да осигурят постоянното и постепенно адаптиране на транспортната проблематика към нуждите на града и още повече да насочат непрестаните и последователни усилия на градското ръководство, заедно с мандатните задачи, да реализира постановките на Схемата на КТС, който е основния, стратегически документ за развитието на транспортната система на града.

Съгласно Чл.8, ал.4 от Наредба № 02-20-2 на МРРБ от 2017г. „ При разработване на нов или изменение на действащ ОУП или на самостоятелен ПКТС, се изработва част „План за устойчива градска мобилност“ по решение на Възложителя.“

Община Горна Оряховица в момента има разработен и одобрен Общ устройствен план на града, който има характера на стратегически документ за развитието на общината и към него се разработва в настоящия момент „**ПУГМ-на община Горна Оряховица**“.

ПУГМ е предизначен да задълбочи и заостри в средно срочен план реализацията на някои от постановките на ОУПО-Горна Оряховица, особено проблематиката с Масовия градски транспорт, Вело-движението, паркирането и пешеходството. Той има да реши следните проблеми на града:

1. **Да се изследва**, чрез съответна технология, съществуващия в момента **“Modal split”**, т.е. съотношението на делът на автомобилното, пешеходно и велосипедно движение и масовия обществен транспорт за превоз на пътници. Да се предвиди промяната на **“Modal split”** в обозримо бъдеще с цел да се повиши делът на пешеходното и Велодвижението и особено делът на масовия градски транспорт за сметка на автомобилното движение.
2. По отношение на **Масовия обществен пътнически транспорт** трябва да се изяснят следните аспекти от неговото функциониране и тарифиране :
 - Синергия между различните начини на придвижване / с Автомобили, пеша, вело и МОПТ / и подобряване на интермодалните връзки по между им.
 - Мониторинг на комфорта и безопасността при ползване на МОПТ
 - Насърчаване ползването на МОПТ чрез намаляване времето за достъп и тарифата за единично пътуване.

- Осигуряване на различни тарифи при ползването на МОПТ и алтернативните превозни системи с масов характер, поощряване на ползването с прекачване
- Мероприятия за повишаване на средната скорост на МОПТ / въвеждане на BUS- ленти, споделени BUS- ленти, премахване на пресичания с ЖП-трасета , светофарни уредби с приоритетизирани времена за преминаване на МОПТ и др. /.
- Осигуряване на автоматична система за отчитане на пътничко-потоците в МОПТ – мониторинг на «качили се» и «слезли» от всеки автобус по маршрутите на МОПТ в реално време, целодневно.
- Предвиждане на мероприятия за оборудване на превозните средства на МОПТ със съоръжения за превоз на Велосипеди
- Мероприятия за оборудване на превозните средства на МОПТ и прилежащата инфраструктура за достъп на пътници с намалена подвижност / спирки, интермодални терминали, ЖП-спирки , гари и др./
- Да се предвидят мерки за насърчаване на работодатели, търговци и собственици да осигуряват облекчения при ползването на обществен транспорт за превоз на пътници

3. По отношение на **Вело-движението**

- Предвиждане на мероприятия за внедряване на система за ползване на обществени велосипеди
- Мероприятия за реализиране на Вело-мрежи, които да са непрекъснати, обвързани, ефективни, удобни и разбираеми както и инфраструктурата за паркиране, наемане и съвместно ползване на Велосипедите.
- Организиране на система за отчитане и регулиране на велосипедните и пешеходни потоци
- Да се предвидят мерки за мониторинг на безопасността и комфорта на пешеходната и Велосипедната инфраструктура
- Да се предвидят мерки за насърчаване на работодатели, търговци и собственици да осигуряват велосипедни паркинги и други облекчения при ползване на велосипед

4. По отношение на **Пешеходното движение**

- Организиране на система за отчитане и регулиране на велосипедните и пешеходни потоци
- Да се предвидят мерки за мониторинг на безопасността и комфорта на пешеходната и Велосипедната инфраструктура
- Да се предвидят мерки за устройване на пешеходни зони, осигуряващи трайни пешеходни връзки между обектите на интерес в рамките на / или между отделните функционални зони в урбанизираната територия на населеното място

5. По отношение на **Паркирането**

- Мероприятия за реализация на интегрирани маршрути с разписание и разполагане на Паркинг-гаражи в перифериите на градовете , с цел поощряване ползването на МОПТ, вместо леки автомобили. «Планът за паркиране и гариране» се разработва самостоятелно и не е интегриран в ПУГМ.

6. **Общи мероприятия за повишаване на безопасността на движението**

- Анализ и преосмисляне на мерките за осигуряване на безопасност при пресичанията между автомобилния , пешеходния, Вело и обществения транспорт за превоз на пътници

7. Общи транспортни мероприятия за града

- Да се предвидят мерки за транспортното обслужване на обектите в обхвата на пешеходните зони за нуждите на жителите, на търговските обекти и др.
- Да се предприемат Предпроектни проучвания за създаване на система от Екобус линии , която да се внедри и интегрира в системата на МОПТ, за бъдещото икономично и екологично развитие на цялата система за обществени превози в община Горна Оряховица.

При разработването на ПУГМ – / Плана за устойчива градска мобилност /, е необходимо да се има пред вид, че той според обстоятелствата, може да включва в себе си значителен дял електронно, / компютърно / моделиране на транспортните процеси върху ПУМ - Първостепенната улична мрежа на града, ако се налага, която от своя страна също трябва да се представи като Цифров модел.

Това се отнася основно до изпълнението на точ.1 от обема и

съдържанието на ПУГМ :

«**Да се изследва**, чрез съответна технология, съществуващия в момента “**Modal split**”, т.е. съотношението на делът на автомобилното, пешеходно и велосипедно движение, както и масовия обществен транспорт за превоз на пътници». Това се прави с цел да се предвиди промяната на “**Modal split**” в обозримо бъдеще с намерение да се повиши делът на пешеходното и Велодвижението и особено делът на масовия градски транспорт за сметка на автомобилното движение. (Виж действащата Наредба № РД 02-20 -2, Чл. 8, ал 5 , точ.1)

За паркирането се разработва отделен модел.

За целите на устройственото планиране в средно-срочен план / 10 години /, се използват макроскопски или мезоскопски симулационни модели, които по-нататък ще наричаме на кратко „макро модели“ и „мезо модели“. **БТМ е вид макроскопски модел.** . Макро и мезо моделите са подходящи за оценка на влиянието на инвестиционните проекти по отношение на бъдещо транспортно натоварване.

1. Чрез **Микро моделите** се извършва моделирането на транспортния поток в достатъчна подробност, чрез което се отчитат дискретните характеристиките на превозните средства, и дискретното поведение на водачите в транспортния поток във връзка с конкретната „организация на движението“ по мрежата.
2. **Мезоскопските** симулационни модели комбинират в себе си черти от макро- и микро-симулационните модели, като при тях може да се отчита както движението на индивидуалните превозни средства (подчинено на сродни характеристики на потока за конкретната транспортна връзка), така и „пакети“ от превозни средства, които се маршрутизират едновременно по мрежата.
3. **Макроскопските** симулационни модели се базират на взаимовръзките между трите основни параметъра на транспортните потоци – интензивност на движение,

скорост на потока и плътност на потока, и са базови при dimensiонирането на ПУМ на града или териториалната единица, за която се извършва планирането. Прогнозирането на броя и вида на потребители на транспортната инфраструктура в зоната на въздействие на бъдещите инвестиционни проекти след тяхното изпълнение, дава възможност за прогнозиране и определяне на бъдещото търсене на транспортни услуги.

Ако се появят някои несъществени непълноти в матрицата, то те се запълват с очакваното търсене в сутрешен върхов час и в зависимост от вида на застрояването се определят по показателите в следващата таблица.

Търсене на транспортно обслужване в сутрешен върхов час :

Функция на застрояването	Потребители - гъстота	Пътувания
Жилищно	Зависи от броя на стаите в апартамента 1,25 човека в апартамент с 1 или 2 стаи 2,00 човека в апартамент с 3 стаи 2,75 човека в апартамент с 4 стаи 3,5 човека в апартамент с 5 и повече стаи	50% изходящи (от - произход) в сутрешен върхов час
административно и обслужващо	1 човек/работно място от 10-15 м ²	70% входящи (към-предназначение) в сутрешен върхов час

Видео визуализациите на направените симулации имат само илюстративен характер, и не са задължителен елемент от обхвата на ПУГМ. Анализа, сравнението и оценката на ПУГМ, се извършват въз основа на цифровите резултати, получени при моделирането т.е. от цифровите данни от направените симулации.

1.1. Основополагащи националните нормативни документи от значение за ПУГМ

1. Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г.

Най-важният документ, касаещ обществените превози, относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.

Регламентът влезе в сила от 03.12.2009 г. и поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ:

- уводни разпоредби (цел и обхват на договора; дейности на превозвача; финансови отговорности; общо транспортно планиране);

- права и задължения на превозвача (обществени превозни услуги; превозни средства; безопасност; качество на услугите; тарифен план; продажба на билети и билетни системи; информация за пътувания; маркетингови дейности; контрол на пътниците; обезщетения);
- права и задължения на възложителя (плащания за превозни услуги, формула за изчисление на плащанията; контрол на законовите и договорни задължения; транспортна инфраструктура и мерки за контрол на движението; оплаквания от пътници);
- общи разпоредби (срок; надзор и управление на договора; корпоративна информация; контрол и одит; фактуриране и плащане; изменения на договора; форс мажорни обстоятелства; разрешаване на спорове; прекратяване);
- приложения към договора (референтен план за обслужване; експлоатационен план; подвижен състав, технически и екологични изисквания; показатели за качество на услугите; показател за удовлетвореност на клиентите; тарифен план; стимули и санкции; формула за индексация на цените; първоначална цена на км пробег; списък на обектите за продажба на билети).

Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. По-специално, по този регламент сключването на договори за обществени услуги между органа и оператора почти навсякъде е задължително. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Това се регламентира в чл. 5 т. 2, а също при определени условия и в чл. 5 т. 4., която обаче изрично е определена в Закон за автомобилните превози като неприложима (чл. 19 ал. 3). Въпреки това, тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Основни понятия, използвани в регламента са:

- компетентен орган: всяка публична власт или група от обществени органи в една или повече държави-членки, които могат да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район, или всеки орган, на който е предоставено такова право;
- задължение за извършване на обществена услуга: изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да се гарантират услугите от общ интерес по отношение на пътническите превози, които даден оператор, ако изхожда само от своите търговски интереси, не би поел или не би гарантирал в една и съща мярка или при същите условия без право на възнаграждение;
- обществена поръчка за услуги: всички споразумения, сключени между един или повече транспортни оператори с един или повече компетентни

органи за всички права и задължения на въпросната услуга, включително всякакви едностранни публични актове.

Общините са субекти, натоварени със задължението да предоставят обществени услуги в сферите, както на образованието, културата, спорта, туризма, и околната среда, на устройството и развитието на техните територии и населени места, като цяло, така и на осъществяването на обществен превоз на пътници и организацията на транспорта и движението на територията на общината.

Реализацията на техните отговорности изисква:

- развитие и подобряване на системата за планиране и управление;
- рехабилитацията, възстановяването и модернизацията на инфраструктурата;
- модернизиране и обновяване на подвижния състав;
- подобряване условията за ползване и улесняване връзките между различни видове обществен транспорт;
- подобряване градската среда и улесняване връзките между различни начини на придвижване – пешеходно, велосипеден транспорт и обществен транспорт;
- предлагане на качество и комфорт при пътуванията;
- създаване на условия и стимули за развитие използването на съществуващите и създаване на нови алтернативни и екологични начини на придвижване.

Изброените отговорности ще бъдат ефективно поети, чрез процеса на изпълнение на проекти, свързани с подобряване условията на устойчивата градската мобилност и среда в града. За целта е необходимо осъвременяването и актуализирането на съществуващия модел на движението на община Горня Оряховица, предлагането на приоритети за продължаване осъществяването на инвестиционни проекти. В тази връзка и Плана за управление на градската мобилност на града, следва да бъде насочен към развитие процеса за задоволяване нуждите от мобилност на хората и бизнеса във всички населени места на територията на общината за по-добро качество на живот.

2. НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

С нея се транспонират разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

С нея са регламентирани нормите за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии при тяхното изграждане, реконструкция и преустройство. Тези системи обхващат уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното движение, велосипедното движение, паркирането и гарирането, съоръженията за обслужване на транспорта, като сервиси, бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, автогари, автостопанства и др., както и средствата за регулиране и управление на движението. Те следва да се проектират обвързано със структурата

на урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи. Основната цел на комуникационно-транспортната система е осигуряването на бърз, удобен, безопасен и икономичен транспорт за пътниците и товарите при спазване на изискванията за опазване на здравето на населението и на околната среда от наднормен шум, опасни газове, пари и/или вещества. При планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система и нейните елементи се правят проучвания и прогнози за степента на моторизация, транспортните навици и потребности на населението, използваемостта и дела на ползващите различните форми на обществен транспорт за превоз на пътници, дела на пешеходното и велосипедното движение и др.

С наредбата са регламентирани и изискванията към обществения транспорт за превоз на пътници. Според тези изисквания, мрежата на обществения транспорт за превоз на пътници се проектира в съответствие със структурата на урбанизираната територия и с първостепенната улична мрежа, като пътническият транспорт поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението и икономична експлоатация.

Регламентирано е и пешеходното движение. Организацията на пешеходното движение е неразделна част от плана на комуникационно-транспортната система и е свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план. С наредбата е предвидена възможността да се създават пешеходни зони, транспортно обезопасени пешеходни маршрути - пешеходни и велосипедни алеи, уширени тротоари по обслужващи улици, оградни съоръжения, напречни неравности за намаляване на скоростта на превозните средства, пътни знаци, маркировка и др., насочени към повишаване на безопасността на пешеходното движение и отделянето му от моторното движение

С наредбата, в съответствие с Директива 2014/94/ЕС, се урежда режима за паркиране и гариране. Регламентиран е начинът за определяне на необходимият брой на местата за паркиране и гариране на МПС и велосипед

разработването и проучването за въвеждане на системата "П + П" ("Паркирай и пътувай"), съобразена със системата на обществения транспорт за превоз на пътници, за ограничаване на паркирането по време ("синя зона") и/или за въвеждане на платено паркиране. Обществени велосипедни паркинги се проектират и изпълняват в съответствие с плана за развитие на велосипедния транспорт и/или ПУГМ на съответната община. Въведени са и изискванията за велосипедното движение. То се планира и проектира като цялостна система, като се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски, екологични и здравно-хигиенни особености, както и навиците, традициите и нагласите на населението, предвижданията на общия устройствен план и при спазването на принципите за безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство. Изборът на подходящия начин на провеждане на велосипедното движение се извършва в съответствие с предвижданията на ОУП и с ПУГМ на съответната община.

С тази наредба се определят принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС) в урбанизираните територии. Изискванията на наредбата се прилагат при планиране

и проектиране на нови КТС, както и при реконструкция, основен и текущ ремонт на съществуващи улици.

При извършване на основни и текущи ремонти на съществуващи улици, чиито функционални, транспортни и технически характеристики не могат да бъдат приведени в съответствие с изискванията на тази наредба, се предвиждат организационно-технически мероприятия за осигуряване на безопасността на движението. Комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии обхваща:

1. уличната мрежа, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други, осигуряващи пешеходното движение, включително в парковете и градините;
2. системата на обществения транспорт за превоз на пътници, включително мрежата на релсовия селищен транспорт;
3. системата от велосипедни трасета и велопаркинги, осигуряващи велосипедната инфраструктура, включително в парковете и градините;
4. системата от автомобилни паркинги и гаражи, осигуряващи паркирането и гарирането на леките и другите видове автомобили, включително и уличните паркинги;
5. съоръженията за обслужване на транспорта - спирки, сервиси, станции за зареждане (бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, в т.ч. за електробуси и др.), гари (жп, морски, речни и аерогари), интермодални терминали, стопанства на подвижния състав (депа за трамваи, локомотиви, вагони, автобуси, трелеи и др.), пристанища;
6. бази и комплекси за обучение на водачи на ППС, велосипедисти и на деца - предучилищна възраст и ученици;
7. средствата за регулиране и управление на движението.

(Доп. - ДВ, бр. 79 от 2022 г., в сила от 06.04.2023 г.) Комуникационно-транспортната система и нейните елементи се планират и проектират обвързано със структурата и нуждите на населеното място или урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи в съответствие с предвижданията на концепциите и схемите за пространствено развитие и устройствените планове.

Изчисляването на транспортните потоци по уличното платно в урбанизираните територии след анализите и прогнозите се извършва в транспортни единици, приведени към лек автомобил (ЕЛК). Коефициентите за приравняване на различните видове МПС към разчетната единица лек автомобил са посочени в приложение № 1 и влизат в сила от 06.04.2023 г.

Планирането и проектирането на КТС на урбанизираните територии се осъществява на три равнища:

1. общ устройствен план (ОУП); ПС-КТС, ПУГМ
2. подробен устройствен план (ПУП);
3. инвестиционен проект (ИП).

Системата на обществения транспорт за превоз на пътници се планира и проектира въз основа на проучвания, анализи, оценки, модели и прогнози в съответствие със структурата на урбанизираната територия, нейните топографски и екологични особености и наличната и проектна улична мрежа.

С ПС-КТС се осигурява възможност за въвеждането в експлоатация на мрежата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници. При планирането на градската мобилност общественият транспорт за превоз на пътници поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението, екологична среда и икономична експлоатация.

При планиране на мрежата и инфраструктурата на обществения транспорт за превоз на пътници се спазват следните принципи

1. достъпност;
2. интегрираност;
3. безопасност;
4. ефективност;
5. привлекателност;
6. удобство.

Принципите се приоритизират в зависимост от целта на мрежата на обществения транспорт, зададена от общините, като достъпността и интегрираността са с най-висок приоритет. Делът на пътуващите с обществен транспорт за превоз на пътници и неговите различни форми се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и Програма за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове.

3. НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

С наредбата се определят условията и редът за внедряване и използване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. Наредбата се прилага за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и техните инте

рфейси с други видове транспорт, без да се засягат въпросите, свързани с националната сигурност или които са в интерес на отбраната.

Внедряването на приложения и услуги по чл. 2 на територията на Република България се осъществява в съответствие с приетите от Европейската комисия спецификации за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи и приетите от органите по стандартизация стандарти.

По смисъла на наредбата: "Интелигентни транспортни системи (ИТС)" са системи, при които се прилагат информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността, както и за интерфейси с останалите видове транспорт.

1.2. Основополагащи европейски нормативни документи за разработване на ПУГМ

През последните години, Европейската Комисия (ЕК) работи целенасочено в посока осигуряване на условия за създаване на устойчива

градска мобилност, поради важността на тази тема. Основните документи, които е приела са следните:

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 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;

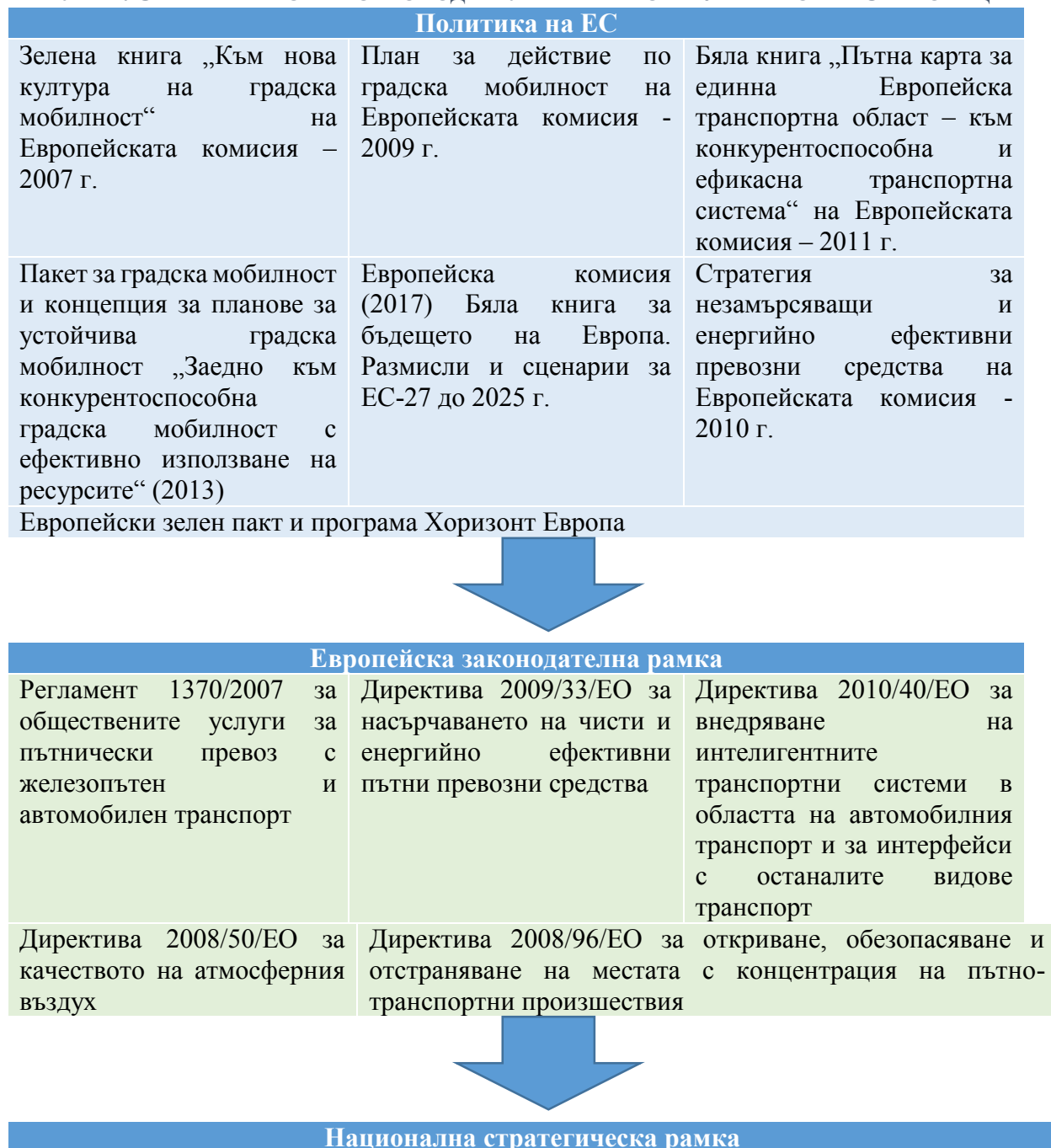
През 2020 г.: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“.

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.

Съвсем в резюме можем да посочим стратегическата и законодателна рамка в която ще се развива проекта ПУГМ.

ФИГУРА 1. СТРАТЕГИЧЕСКА И ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА ЗА ПУГМ -ГОРНА ОРЯХОВИЦА



Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.	Национална програма за развитие: „България 2030“	Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. ¹
Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2021 - 2030 г.	Национална програма за електрическа мобилност – България 2025 г	Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени ²
Проект на национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018 – 2024 г.)	Регионален план за развитие на северен централен район 2014-2020 г.	



Общинска законодателна рамка		
Общ устройствен план на Община Горна Оряховица	План за интегрирано развитие на община Горна Оряховица 2021-2027 г.	Интегриран план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) 2014-2020 г.
Програма за Управление и подобряване за качеството на атмосферния въздух 2021 - 2025 г.	Наредба за обществения ред при използване на пътни превозни средства и осигуряване безопасността на движението на територията на община Горна Оряховица	

2.0. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА СИТУАЦИЯ в гр. Горна Оряховица към 1923 г.

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Горна Оряховица се очерта като приоритет за общината и неговото разработване беше инициатирано от общината.

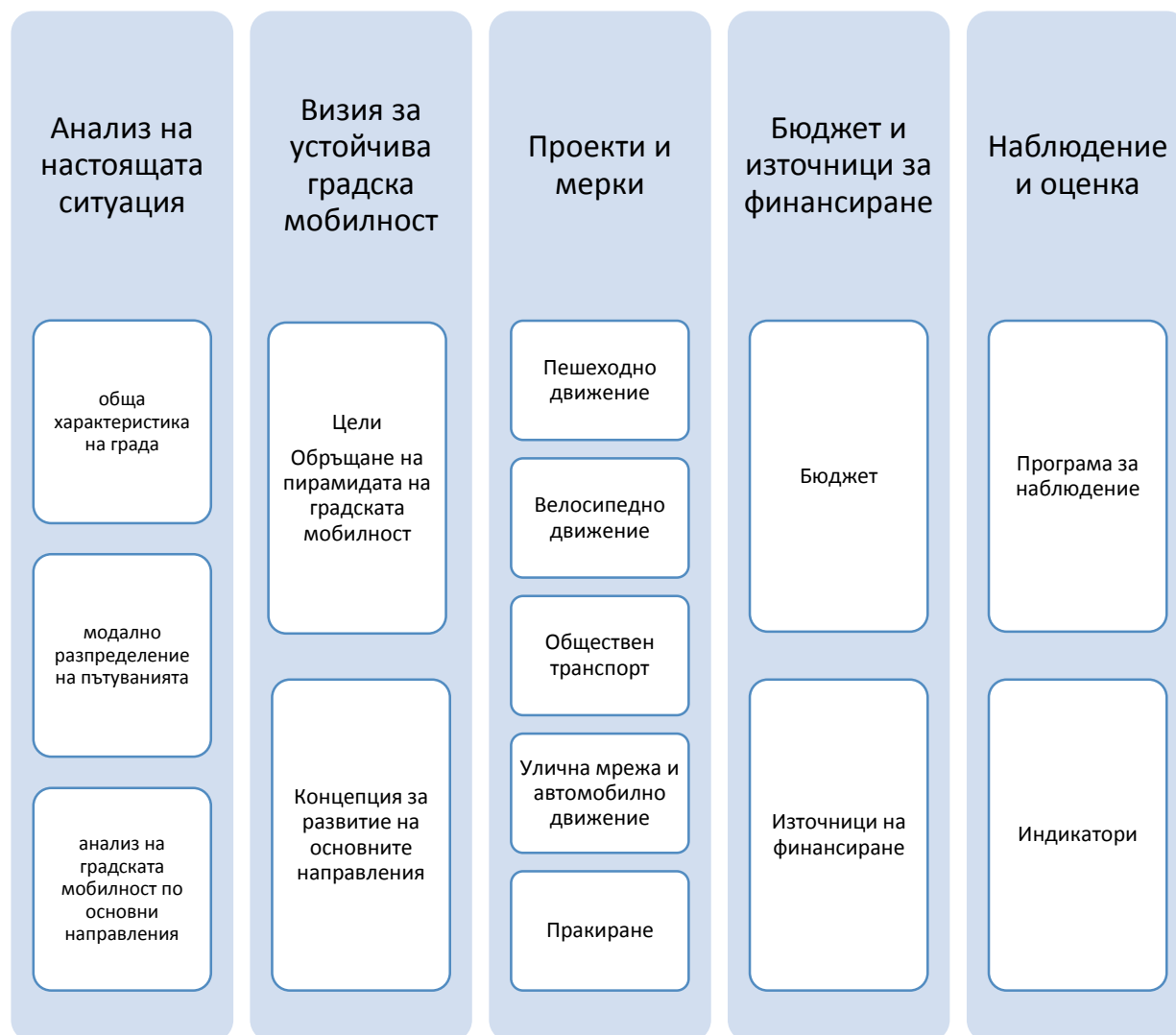
Необходимостта от създаването на такъв стратегически документ се обуславя от съществуващата доминираща роля на автомобила в транспорта на съвременните европейски градове. Това от своя страна води до ниско ниво на устойчивост на системите за градска мобилност и други отрицателни последици, като високи емисии на вредни вещества, шумово замърсяване и повишен риск от пътно-транспортни произшествия.

Основните цели на документа включват подобряване на качеството на живот, социалната справедливост, транспортната достъпност, интермодалната

интеграция, икономическата жизнеспособност, градската привлекателност, устойчивостта и качеството на околната среда в град Горна Оряховица, като гарантира, че всички хора, предприятия и други засегнати страни са включени и се възползват от този процес.

Планът за устойчива за градска мобилност на град Горна оряховица е структуриран в няколко основни раздела:

ФИГУРА 2. СТРУКТУРАНЕ НА ПУГМ ГР.ГОРНА ОРЯХОВИЦА



2.1. Обща характеристика на община Горна Оряховица

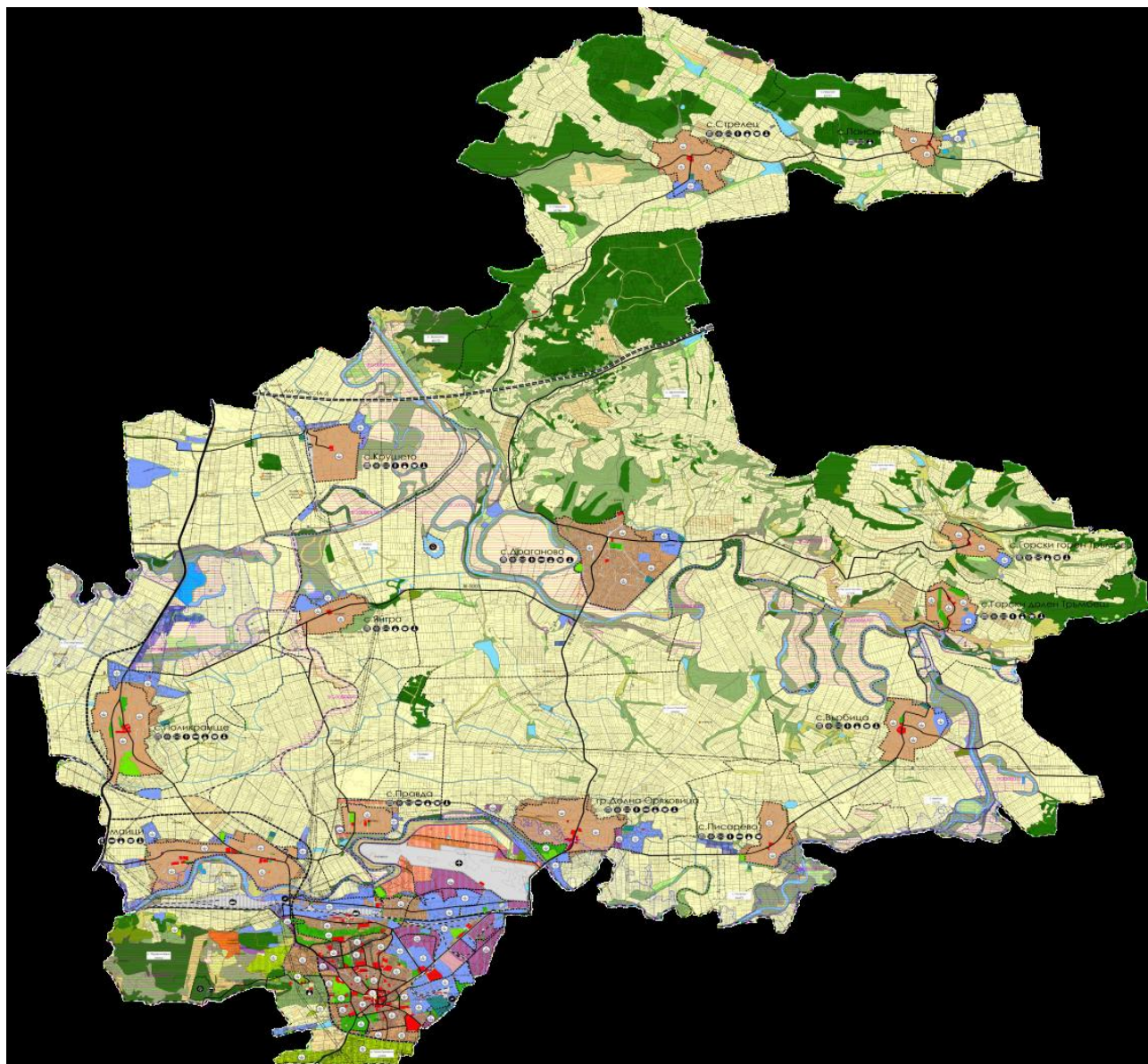
Община Горна Оряховица е разположена в Централна Северна България, в подножието на Арбанашката планина, по поречието на река Янтра. На изток общината граничи с Община Стражица, на запад с Община Велико Търново, на

север с община Полски Тръмбеш, на юг с общините Лясковец и Велико Търново. Община Горна Оряховица е една от съставните общини на област Велико Търново и Северен централен район. Общината е с обща площ 318 км², а общинският център е вторият по големина икономически център в Област Велико Търново. Град Горна Оряховица е административен център на общината. Община Горна Оряховица включва 14 селища (2 града и 12 села).

Селищната структура на община Горна Оряховица обхваща 14 населени места, от които два града (Горна Оряховица и Долна Оряховица) и дванадесет села. Средната гъстота на населените места е - 4 населени места/100 кв. км. Тя е по-ниска от средната за страната (4,9 населени места/100 кв. км.) Населените места са разположени сравнително равномерно на територията на общината.

Общинският център - Горна Оряховица - е разположен ексцентрично в границите на общината. Този факт донякъде затруднява връзките с населените места, намиращи се в периферията на общината. От центъра на Горна Оряховица до най-близките населени места разстоянието е около 3 км (гр. Долна Оряховица, с. Първомайци, с. Правда). Най-отдалечените селища се намират на около 25 км (с. Стрелец, с. Паисий).

Местоположение на Община Горна Оряховица



Източник : ПИРО на община Горна Оряховица 2021-2027

Релефът на Общината е равнинно хълмист и платовиден, като в по-голямата си част е предимно равнинен и само в североизточната и в най – югозападната си част по границата на общината преминава в хълмист. Общината е разположена по поречието на река Янтра, в непосредствена близост до областния център Велико Търново. Най-ниската точка на града се намира край брега на р. Янтра, докато най-високата точка е платото Камъка, с надморска височина 440 m.

Общинският център е разположен в северното подножие на Търновските височини, имащи формата на подкова, отворена на изток. Височините са прорязани от пролома на р. Янтра, наречен Дервент. На запад от него е Беляковското плато, а на изток остават Камъка и Арбанашкото плато - остатъци от силно разрушена антиклинала, изградена от долнокредни глини, пясъчници и варовици. Тя

представлява плато, спускащо се на юг към Балкана, а на север към Дунавската равнина.

Понастоящем, Община Горна Оряховица заема важна роля в социално-икономическото развитие, на Област Велико Търново и е от голямо значение за общини: Велико Търново, Лясковец, Стражица, Полски Тръмбеш, Златарица, Елена доколкото в административния център на общината - гр. Горна Оряховица са концентрирани икономически дейности, транспортни връзки, квалифицирана работна сила и обекти на социалната и техническата инфраструктура с надобщинско значение. Тези фактори създават интеграционни връзки със съседните общини в сферата на здравеопазването, образованието, правното обслужване, транспорта. По-високия икономически потенциал на община Горна Оряховица спомага и за развитие на трудовите пътувания основно към общинския център.

На територията на общината функционират: сухоземен, железопътен и въздушен транспорт.

Подотрасъл транспорт, складиране и пощи е на второ място по генерирани нетни приходи от продажби за 2019 г. с показател от 29 919 хил. лв. или 6,0 % от общите нетни приходи от продажби за сектора, с което бележи повишение спрямо 2018 г., когато показателят е 35 възлизал на 4,5%. Заетите лица са общо 420 души като се бележи минимално повишение спрямо показателите за 2018 .

2.2. ДЕМОГРАФСКИ ПАРАМЕТРИ НА НАСЕЛЕНИЕТО

Като част от Северен централен регион, в община Горна Оряховица се наблюдават сходни тенденции с останалите общини от със статут на средно урбанизирана община. Към 31 декември 2018 г. населението на Северния централен регион е 784 168 души, което представлява 11,2 % от населението на България. В сравнение с края на 2011 г. населението на региона намалява с 69 300 души, или с 8,1 % (средногодишен темп на намаление 1,2 %).

Селищната структура на община Горна Оряховица обхваща 14 населени места, от които два града (Горна Оряховица и Долна Оряховица) и дванадесет села. По-голяма част от населението на община Горна Оряховица е съсредоточено в града.

Останалото население в общината е неравномерно разпределено в съставните селища. Данните за населението към 31.12.2020 г. на Националния статистически институт общият брой жители в община Горна Оряховица е 40 751 души, като в сравнение с 2019 се наблюдава номинално намаление с 583 души.

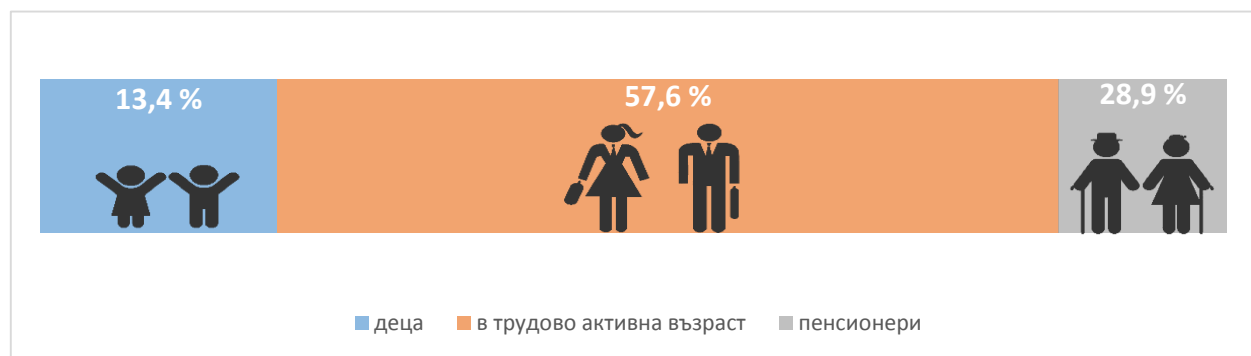
Според преброяването на населението през 2011 година в община Горна Оряховица, най-голям е дялът на българската етническа група, която наброява 38 642 лица (около 83 % от общия брой на населението). За същата година групата на турската етническа общност наброява 2 264 души (около 5% от общия брой). Като представители на ромската етническа група са се самоопределили 626 лица, което възлиза приблизително на 1%.

Възрастова структура на населението е по данните от преброяването през 2011 г., както и данните за 2020 г. сочат, че община Горна Оряховица е с проблемна възрастова структура на населението. Населението в под трудоспособна възраст е 13,4%, под

средното за областта /13,6%/ и страната /15,3%/ и в същото време е недостатъчно за нормалното възпроизводство на населението. Стандартните възрастови групи (под трудоспособна, трудоспособна и над трудоспособна възраст) имат отношение към броя на активното население, в т.ч. към броя на заетите лица и др., т.е. към трудовия потенциал на общината. Специфичните възрастови групи са демографски фактор, отчитан основно при оразмеряване на потребностите от инфраструктура на образованието, на някои дейности от детското здравеопазване и др.

Показатели	2011 г.	Отн. дял % за 2011г.	2020 г.	Отн. дял % за 2020 г.
Население - общо	46111	100%	40 751	100%
под трудоспособна възраст	6063	13,1%	5 483	13,4%
в трудоспособна възраст	27881	60,5%	23 490	57,6%
над трудоспособна възраст	12167	26,4%	11 778	28,9

ФИГУРА 3. Възрастова структура на населението към 2020 год.



Икономическата активност на населението определя параметрите на работната сила. В тази категория от населението попадат лицата във възрастовата група от 15 до 64 годишна възраст. По данни на НСИ броят на лицата в тази възрастова група към 31.12.2019 г. е 23 865 души или 57,7% от общото население на общината.

Гъстота на населението - броят на населението по населени места е разпределен неравномерно в територията на общината. От цялото население на общината към 2020 г., в общинския център е съсредоточено 68,4% от него. Намаленият брой на населението на общината, при непроменената площ на територията ѝ, дава отражение и върху гъстотата на населението. Средна гъстота на населението през 2020 г. е 128,15 д./км², което е в пъти над средното за страната.

Имаме данни от «ГРАО» за населението на гр. Горна Оряховица и към **01.05.2023 год.** То възлиза на :

Град Горна Оряховица - 32 246 броя обитатели.

Община Горна Оряховица – 45 930 броя обитатели.

/ Виж долу представената Таблица /.

	население до 7г. по ПА	население от 7-до 16г. по ПА	население от 16-до 65г. по ПА	население от 65-80г. по ПА
	родени в периода 01.01.2016г- 01.05.2023г.	родени в периода 31.12.2007 до 01.01.2016г.	родени в периода 01.01.1958г.- 31.12.2007г.	родени в периода 31.12.1943г. до 31.12.1958г.
Горна Оряховица	1815	2361	21468	6602
Долна Оряховица	136	163	1670	635
Първомайци	113	135	1531	470
Поликраище	66	97	1102	487
Драганово	156	189	1573	636
Върбица	76	112	681	142
Писарево	73	115	726	136
Г.Г.Тръмбеш	3	5	31	23
Г.Д. Тръмбеш	36	42	225	32
Крушето	41	52	506	129
Янтра	52	50	335	64
Правда	22	46	298	123
Стрелец	28	23	167	33
Паисий	4	9	70	15
Общо	2621	3399	30383	9527

	Общо население
	Към 31.12.2023г.
Горна Оряховица	32 246
Долна Оряховица	2 604
Първомайци	2 249
Поликраище	1 752
Драганово	2 563
Върбица	1 011
Писарево	1 050
Г.Г.Тръмбеш	62

Г.Д. Тръмбеш	335
Крушето	728
Янтра	501
Правда	489
Стрелец	251
Паисий	98
Общо -община Г.О.	45 930

Образование

В община Горна Оряховица преобладава населението със средно образование 21 636 души (49,2%), следвано от това с основно образование 25 840 души (22,5%). Хората завършили висше образование на територията на общината са едва 7 933 (18,0%).

Съгласно Анализ за образователните потребности за учебна 2019/2020 г., образователната система в община Горна Оряховица има следния обхват:

- 10 детски градини (ДГ), от които 2 с яслени групи, 1 със седмична организация на дейността и 5 детски градини с филиали;
- 2 средни училища (СУ);
- 9 основни училища (ОУ), от които 2 средищни;
- 5 професионални гимназии (ПГ), от които 1 общинска и 4 държавни;
- 1 център за подкрепа за личностно развитие (ЦПЛР).

Изводи относно демографския профил на населението:

- Подобно на почти всички региони в страната, в Община Горна Оряховица се наблюдава задълбочаваща се демографска криза и отрицателни нива на естествения и механичен прираст на населението;
- Установяват се трайни тенденции за преместване на активното население извън селата в общината в посока общинския център, както и извън границите на общината и страната. Тези процеси водят до устойчиво обезлюдяване на селата в общината и отлив на работници извън пазара на труда в общината;
- Като цяло не се наблюдават по-високи от средните нива на безработица. Нивата на безработица варират в различните населени места в общината;
- Образователния профил на работещите на територията на общината към момента би затруднил до известна степен широкото въвеждане на НИРД в производството и услугите, доколкото жителите с образование над средното са едва 18 %, което ще изисква инвестиции в допълнителна квалификация на работниците и служителите за успешното имплементиране на иновации.

2.3. Икономика на гр. Горна Оряховица

Обликът на общинската икономика дават микро предприятията и малките предприятия, които заедно представляват 98.14% от всички регистрирани предприятия.

За икономическото развитие на община Горна Оряховица може да се съди по броя на регистрираните фирми. За 2019 г. техният брой е бил 1 777 с 9 298 заети лица.

Спрямо предходни години се наблюдава увеличение в общия брой регистрирани фирми, както и в общия брой заети лица, като намаляване на показателите се наблюдава в сегменти големите предприятия над 250 нает персонал и малки предприятия от 10 до 49 души. В динамиката на предприятията в общината, измененията се дължат основно на структурните промени и икономическата криза.

За фирмите, функциониращи в пазарни условия, инвестирането е важно условие за повишаване на тяхната конкурентоспособност и за развитието им. В най-общия смисъл инвестирането е процес на влягане на парични средства за набавяне на ресурси с цел реализиране на стратегията на фирмата. Поради тази причина следва да бъдат създадени условия за повишаване на инвестициите, извършвани от фирмите, за да бъде повишена тяхната устойчивост и готовност за иновации.

През 2019 г. се наблюдава повишение както в показателите за произведена продукция, така и в показателите за приходи от дейността и нетни приходи от продажби. За да се запази тенденцията към повишаване на икономическите показатели, инвестициите са особено важни за устойчивото общинско икономическо развитие, тъй като в тяхната основа стоят финансови средства, които се влагат за по-продължителен период от време. На базата на направените инвестиции се очаква нарастване на доходите след определен срок от време.

Като положителен, може да се отчете факта, че спрямо преброяването от 2011 година има увеличение на използваемата земя в общината. Най-голям дял заемат зърнените култури – 58,42% и техническите култури – 39,9%. От трайните насаждения преобладават лозовите такива.

Животновъдството се развива с колебливи темпове и в сертифицирани стопанства и до много голяма степен зависи от субсидиите и националните доплащания..

Вторичният сектор включва добивна и преработваща промишленост, строителство, производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива, доставяне на води, канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване. В общината секторът е представен от 270 производствени единици през 2019 при 264 през 2018, като се наблюдава увеличение не само на броя регистрирани компании, но и на броя на заетите лица в сектора.

Третичният сектор, според Националната класификация на икономическите дейности (НКИД) включва отрасли от обслужващата сфера (услуги). В последните 15 години той се изяснява като най-адаптивен в съвременните условия. На територията на общината, в сектора през 2019 г. са заети 4 489 души, а дялът му в показателя „нетни приходи от продажби“ в общинската икономика е 56,28% и бележи минимално повишение спрямо 2018 г., когато показателят е бил 55,43%.

Търговията и услугите представляват основния двигател на икономиката в общината с най-голям брой предприятия, ангажирани с тези дейности – към края на 2019 г. са налице 1 227 регистрирани фирми в които са заети 3 790 души, като подотрасълът

генерира 92,48% от нетните приходи за третичния сектор и 52,05% от нетните приходи от икономиката на Общината. Подотрасъл транспорт, складиране и пощи е на второ място по генерирани нетни приходи от продажби за 2019 г. с показател от 29 919 хил. лв. или 6,0 % от общите нетни приходи от продажби за сектора, с което бележи повишение спрямо 2018 г., когато показателят е възлизал на 4,5%. Заетите лица са общо 420 души като се бележи минимално повишение спрямо показателите за 2018 г.

Икономика

Община Горна Оряховица има потенциал за повишаване на икономическата активност, както и планове за конкретни инвестиционни мерки за подобряване на бизнес средата.

Развитието на научно-изследователската и развойна дейност (НИРД) е особено важно както за повишаването на обема от знания и за развитието на творчеството и иновациите, така и за повишаването на общата производителност на икономиката, за постигането на висок и устойчив темп на икономически растеж в дългосрочен план. Предвид особения характер на дейността, част

от работодателите, разходващи значителни средства за финансиране на НИРД в производствените си бази, избират да запазят тази информация конфиденциална. Поради тази причина, показателят за разходи за НИРД се базира само на работодателите, решили да публикуват тази информация в отчетите към НСИ. Разходи за научноизследователска и развойна дейност (НИРД) по социално-икономически цели за НИРД за 2019 в хиляди левове на територията на общината.

Най-изразен на местно ниво е „ИТ Клъстер Велико Търново“ - сдружение с нестопанска цел, регистрирано във Великотърновския окръжен съд, и е обединение на 14 фирми от сектора на информационните технологии във Великотърновски регион, чиято обща цел е да спомогне за утвърждаването на Триградието - Велико Търново, Горна Оряховица и Лясковец - като привлекателно място за стартиране и развитие на ИТ бизнес.

Изводи за икономическата характеристика и потенциали за развитие на Община Горна Оряховица

✓ На територията на общината за последните 5 години се наблюдава относително стабилно развитие на местната икономика, като спектърът на икономическите дейности в града включва всички отрасли на икономиката.

✓ Диверсифицираният характер и потенциал на общинската икономика следва да се развиват и насърчават, включително и чрез мерки на публично-частно партньорство, за да се създадат условия за повишаване на нивата на възнагражденията в част от секторите, което да спомогне за задържане на младите специалисти на местно ниво.

✓ Ролята на най-големите предприятия отслабва и се засилва значението на по-малките фирми за местната икономика, които заемат водеща роля за развитието на икономиката на общинско ниво. Насърчаването на предприемачеството и инициативи за започване на собствен бизнес и иновации имат потенциал да доведат до икономически ръст и задържане на младото активно население в община Горна Оряховица и селата в общината.

✓ Наблюдаваният се отлив на млади специалисти в сектор хуманно здравеопазване и социална работа представлява заплаха за бъдещото обезпечаване на населението на общината със здравни и социални услуги, поради което следва да се предприемат целенасочени инициативи за повишаване на инвестициите в сектора за предотвратяване на потенциална социална и здравна криза.

✓ Наблюдава се положителна тенденция за повишаване на средното брутно възнаграждение в сектор „Образование“, което е залог за задържане на младите педагози в общината.

✓ Техническото и технологично обновление, иновациите и ориентирането към конкурентноспособни производства продължава да бъде ключов фактор за развитието на местната икономика – тенденциите за инвестиции в ДМА са неравномерни в различните сектори и сигнализират постепенно намаляване на интереса на икономическите оператори към част от бизнес секторите.

✓ Значението на земеделието продължава да намалява за сметка на вторичния и третичния сектор на общинската икономика, което е закономерен процес за целия Северен Централен Район. Въпреки това, на местно ниво се наблюдава повишаване на броя активни икономически оператори в сектора за последните 5 години.

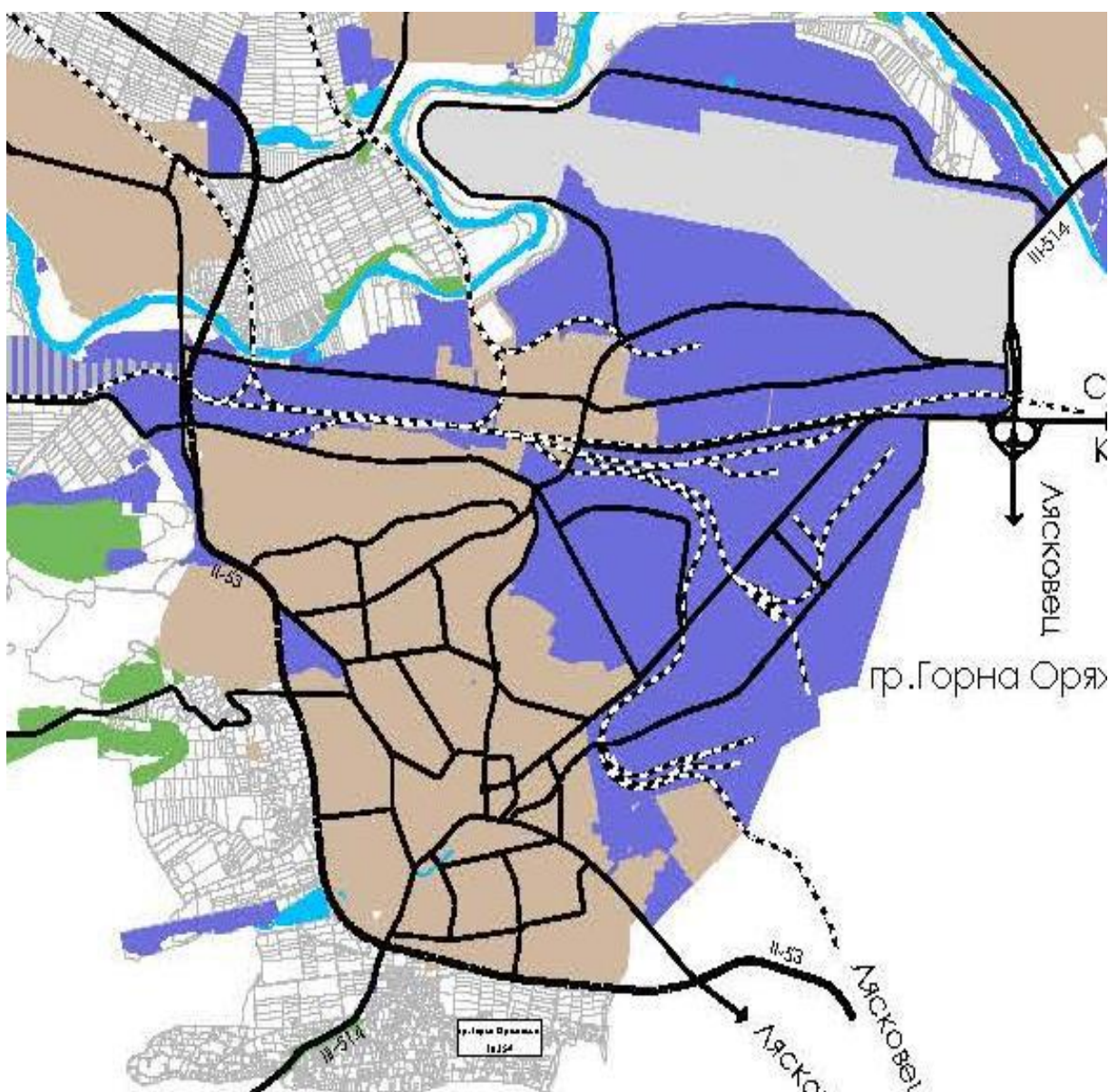
✓ Необходими са целенасочени усилия за повишаване на разпознаваемостта на общината като потенциална туристическа дестинация, което да доведе до приток на посетители и вливане на допълнителни средства в местната икономика.

✓ Съществуващите клъстерни структури на местно ниво следва да бъдат активно привлечени в разработване на стратегии за развитие на икономиката в общината, включително чрез обмен на знания и know how, институционална подкрепа, провеждане на кръгли маси и т.н.

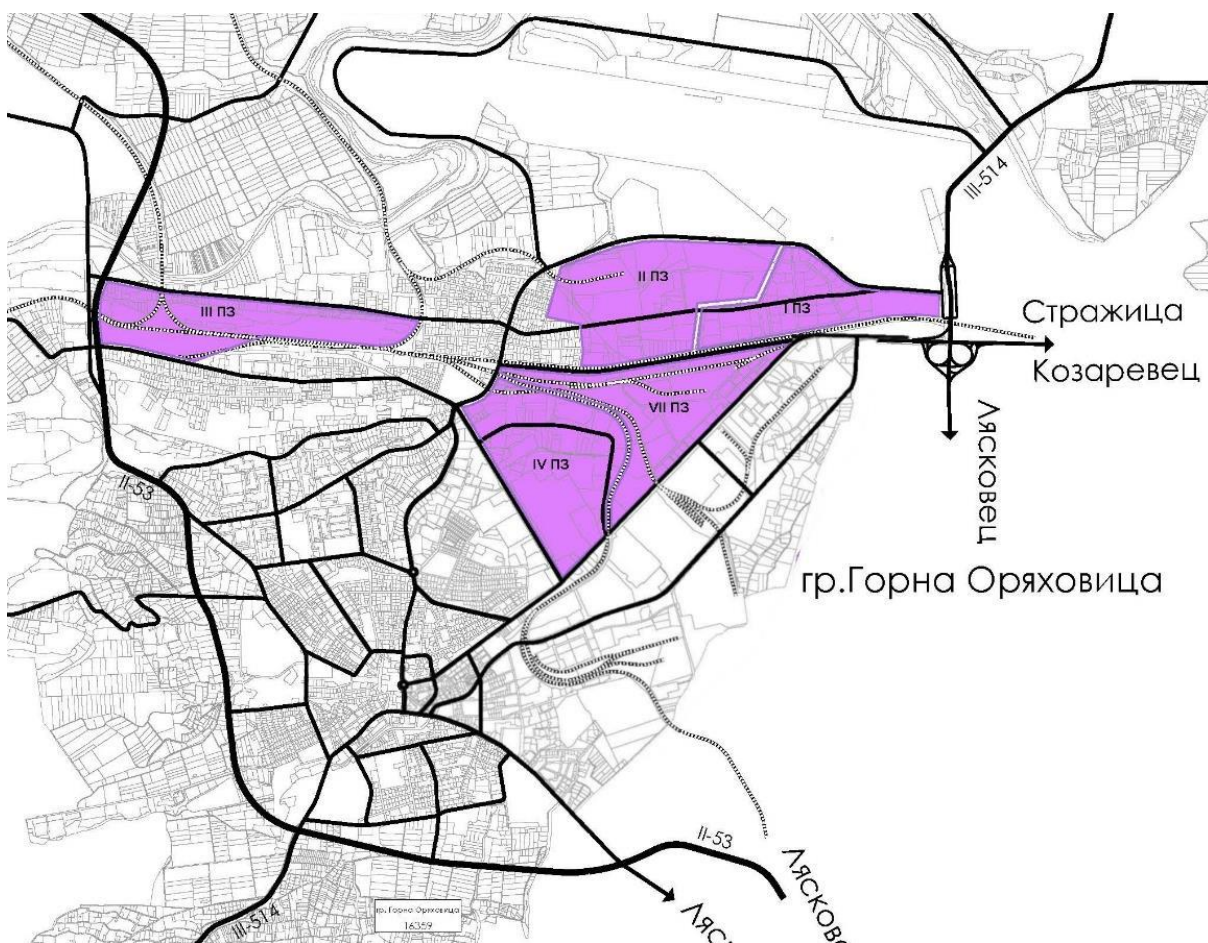
- ✓ За превръщането на Община Горна Оряховица в индустриален център на Северен Централен Регион са необходими целенасочени инвестиции в осигуряването на подходящи условия за привличане на инвеститори, които да предпочетат да установят своето производствени бази на нейна

територия. Поради тази причина са идентифицирани 7 индустриални бизнес зони, от които 5 с висок приоритет на развитие. Нивото на приоритет на развитие на зоните се определя от нивото на готовност на проектните идеи за изграждане на зоните – уреждане на собствеността на парцелите, получени необходими разрешения, разработени работни проекти и техническа документация и т.н.

Графика 1 : Зона с жилищни и публични функции според ОУП- Горна Оряховица



Графика 2 : Приоритетни зони за развитие на индустриални паркове и бизнес проекти



2.4. ОКОЛНА СРЕДА

Община Горна Оряховица се намира в главното поречие на река „Янтра“. През територията ѝ преминават реките „Янтра“, „Росица“ и „Стара река“ (Лефеджа). Повърхностните води са с дъждовно-снежно захранване и неустойчиво разпределение на оттока.

Факторите, влияещи върху повърхностните води са предимно заселеността, количеството на падналите валежи и антропогенното въздействие върху природните дадености.

Непречистените води от населените места продължават да са основните замърсители на водоприемниците в общината. Изоставането от другите Европейски страни е значително, поради което изграждането на канализационните системи и ПСОВ е голям приоритет, който е заложен и в инвестиционната програма на ВиК Асоциацията, в чиято територия на действие попада общината. Планирани са значителен брой проекти за обновяване, разширяване и изграждане на канализационни връзки и пречиствателни инсталации, които да осигурят по-добра обезпеченост на района, както и допълнителни инициативи на третиране на водата поради високото нитратно съдържание в някои участъци.

Като цяло, замърсяването на атмосферния въздух в района на община Горна Оряховица се дължи на транспортния поток, битовото и административно отопление и на специфичната за района производствена дейност в гр. Горна Оряховица.

Съгласно извършения анализ в рамките на актуализацията на КАВ програмата на

Качество на атмосферния въздух

ФПЧ₁₀ и ПАВ имат сериозни негативни ефекти върху здравето на човека. При вдишването на замърсения въздух от автотранспорта в големия град, човек поема 3-4 пъти повече ПАВ, отколкото при изпушването на 40 цигари дневно.

общината, високият процент на тихо време в Горна Оряховица (43%), както и много високият дял на ветрове с много малка скорост (в групата от 0,1 до 1,9 m/s) – 53,4% от случаите с вятър, а също и силно изразената еднопосочност спрямо посоките на хоризонта, характеризират ветровите условия в Горна Оряховица като неблагоприятни по отношение на възможностите за самоочистване на въздушния басейн от изхвърляните в

него замърсители. Това до известна степен се компенсира от силните ветрове, които при 75% възникват при въздушен пренос от запад и северозапад.

В общината се вземат мерки и има програми, в които са заложили редица мерки, чието изпълнение поетапно ще доведе до намаляване на степента на замърсяване с фини прахови частици, но неизпълнените мерки все още водят до наличие на периоди с пиково замърсяване, особено в отоплителния сезон поради използването на твърдо гориво за битови отоплителни нужди. Основните мерки, които следва да се предприемат са:

- Намаляване на емисиите от битовото отопление чрез газифициране на битовия сектор, промяна на нагласите на населението в посока използване на по-екологични отоплителни методи и саниране на сградите с цел намаляване на топлинните загуби
- Намаляване на емисиите от транспорта – комплекс от мерки насочен както към пътната мрежа, така и към автопарка на обществения транспорт в общината.
- Прилагане на мерки за мониторинг и установяване на нови клъстери на замърсяване

По отношение на шума, в град Горна Оряховица от мониторираните общо 15 пункта, пет (33,33%) са разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик, един – върху територии, подложени на въздействието на релсов, железопътен и трамваен транспорт (6,67%), четири (26,67%) – върху територии с промишлени източници на шум и пет (33,33%) – върху територии,

подлежащи на усилен шумозащита. В районите, подлежащи на усилен шумозащита четири от пунктовете са разположени до детски и учебни заведения, а един - до лечебно заведение.

В анализа си РЗИ отчита, че на общинско ниво се извършват стъпки за справяне с проблема, но въпреки това и през 2020 г. продължава неблагоприятната тенденция на измерени наднормени еквивалентни нива на шума на територии, подлежащи на усилен шумозащита и на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и в трите наблюдавани населени места.

Съгласно приетите на местно ниво програмни документи, на Община Горна Оряховица са изпратени следните препоръки за адресиране на негативния акустичен фон:

- да бъде извършено акустично планиране на урбанизираните територии, включващо правилно планиране на териториалното устройство, инженеринг на системите за управление на трафика и планиране на трафика, в т. ч. ограничаване на скоростта и трафика; мерки за шумова изолация и намаляване на шума при източника; изготвяне на акустични проекти за сгради, подлежащи на усилен шумова защита;
- да се изградят шумозащитни съоръжения от различни естествени и изкуствени материали (зелени шумозащитни стени от храстовидна и дървовидна растителност, „био прегради“ с конструкции от дърво, керамика или бетонови тела и др.) около обекти, подлежащи на усилен шумова защита, разположени на натоварени пътни артерии; регулиране на интензивността и структурата на автомобилните потоци; изграждане на обходни пътни участъци и др.
- да се оптимизира организацията на движение на моторните превозни средства в съответствие с конкретните за всеки от наблюдаваните градове резултати от проведения през 2020 година мониторинг.
- да се засили осъществяването на контрол относно наличие на част „Озеленяване“ към изработените подробни устройствени планове за обекти, разположени на територии с усложнена акустична обстановка. Недопускане въвеждането в експлоатация на обекти с нереализиран проект за озеленяване.
- да се проведат информационни кампании и мероприятия за стимулиране на алтернативните начини на придвижване на населението. Планиране и изграждане на вело алеи в общинските центрове.

Според изчисления индекс на уязвимост от климатичните промени за регионите по NUTS 2 за целия ЕС, Северният централен регион попада в пета група (от общо 6) с най-висока уязвимост. Най-чувствителните сектори към климатичните изменения са селското стопанство, туризмът, управлението на водните ресурси и горският фонд. Влиянието на глобалните климатични промени е най-отчетливо при средните годишни температури и средните годишни валежи.

2.5. Анкетно проучване на транспортните нагласи - „Модал – сплит“ на пътуванията

Анкетата за мобилността на населението в град Горна Оряховица е основополагаща в дейността на градското транспортно планиране и прогнозиране. Методиката за извършване на Анкета за мобилността на населението на гр. Горна Оряховица е на база на представителна извадка, която се извършва на терен от Изпълнителя. Това включва изготвянето на всички решения на териториалните деления, структури, помагала и инструкции за провеждането на Анкетата, както и персонал за нейното реализиране на терен

С Анкетата се изследва, чрез съответна технология, съществуващия в момента **“Modal split”**, т.е. съотношението на дялът на автомобилното, пешеходно и велосипедно движение и масовия обществен транспорт за превоз на пътници, както и много други параметри, касаещи мобилността на населението в града.

Поради големия обем на анкетното изследване - / За подробности виж «Предпроектните проучвания на ПУГМ- Горна Оряховица 2023 г.» / , тук ще преведем само основните резултати, а по-нататък в изложението, когато са позоваваме на резултатите от изследването ще използваме абривиатурата «Анкетното изследване».

Модалният сплит е един от най-важните показатели за една транспортна система. Той показва процентния дял на всеки вид транспорт в общия брой пътувания на пътниците в града. Една добра система за обществен транспорт трябва да повиши общата ефективност, като превозва повече пътници на превозно средство. По този начин ще намалее използването на пътното пространство от леките коли и задръстванията ще бъдат по-малко. Уличната мрежа ще бъде облекчена.

Анкетно проучване, проведено в град Горна Оряховица, сред местните жители през 2022 г. показва следното разпределение между отделните видове транспорт в града: 49,3% с личен автомобил, 39% пеша и едва 9,9 % с градски транспорт. Ако към пътуванията с лек автомобил добавим и тези, които пътуват с комбинация от кола и градски транспорт, то дялът на тези пътувания ще надхвърли 60%.

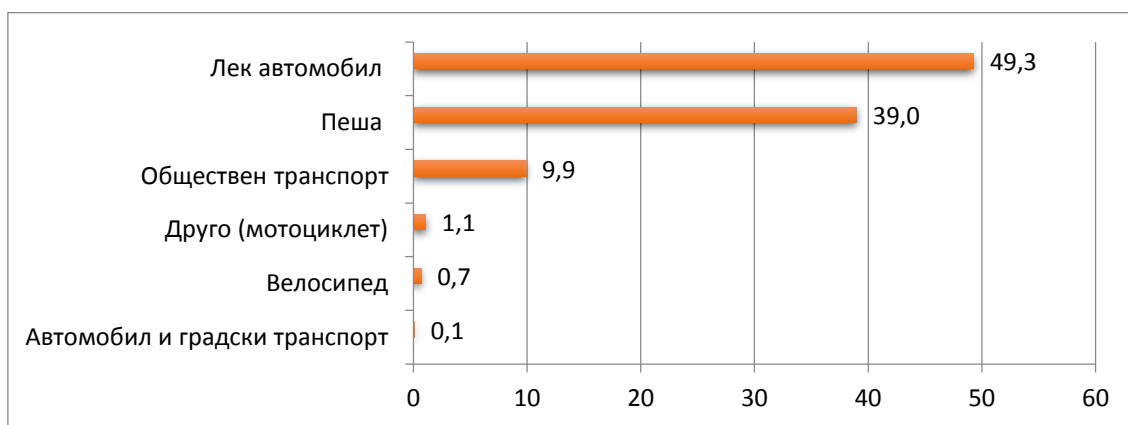
Модал сплит (modal split) – разпределение по вид транспорт в проценти



Нива (в %) на декларирано обичайно придвижване общо и сред различни анкетирани групи :

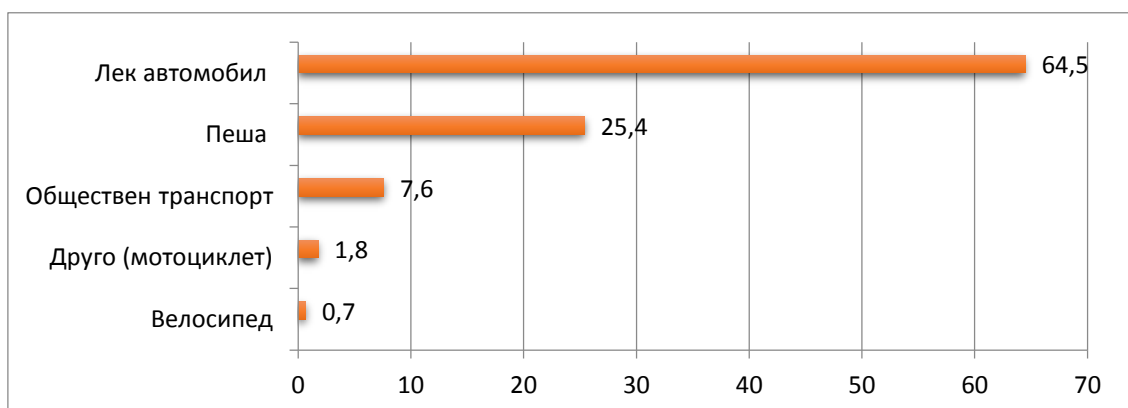
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: всички анкетирани лица



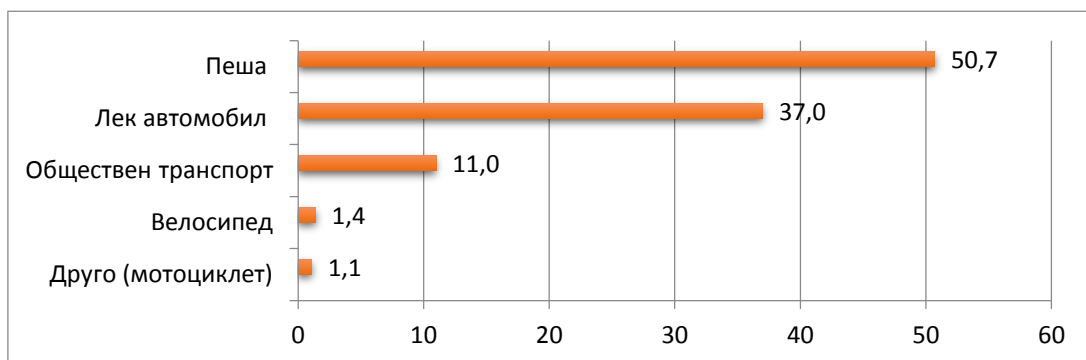
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: работещи и работещи пенсионери



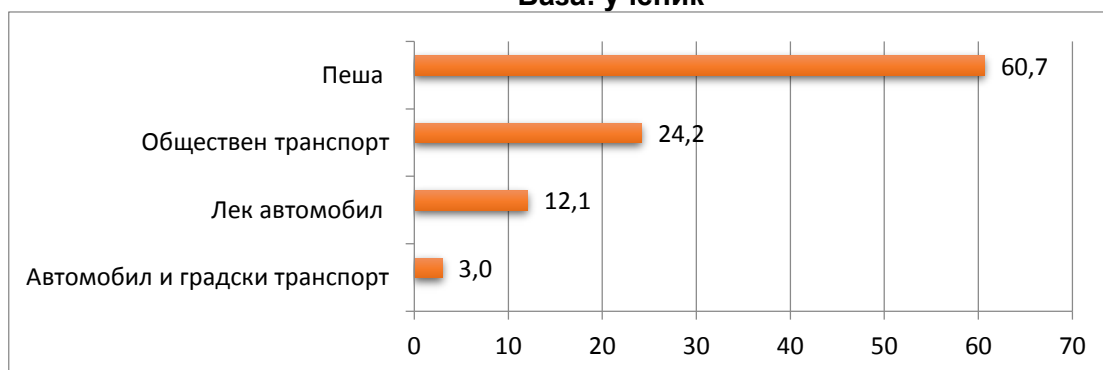
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: в момента не работя



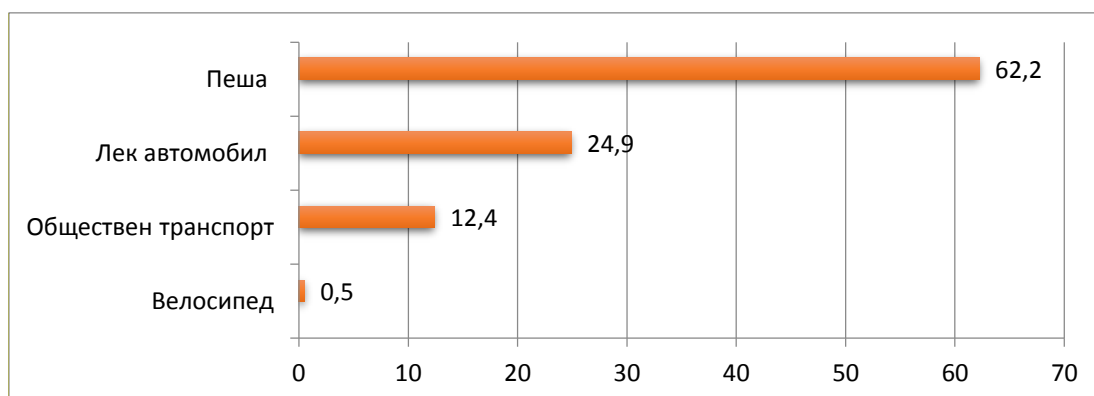
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: ученик



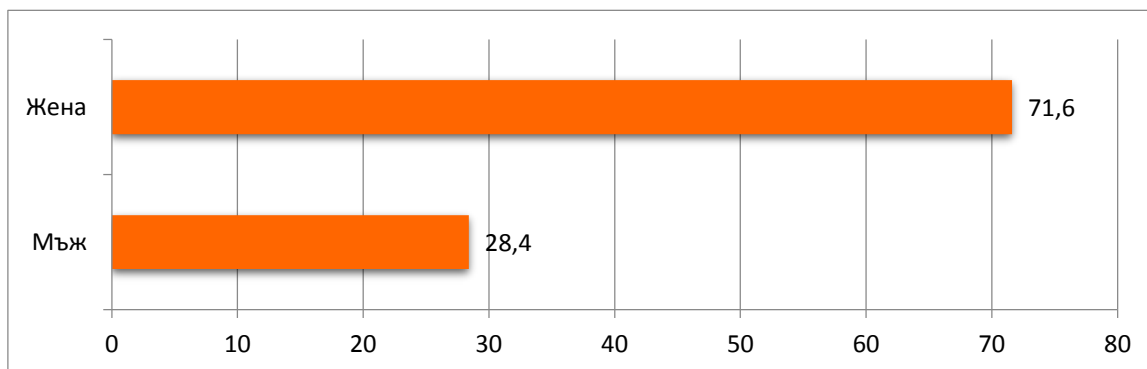
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: пенсионер (386 лица)

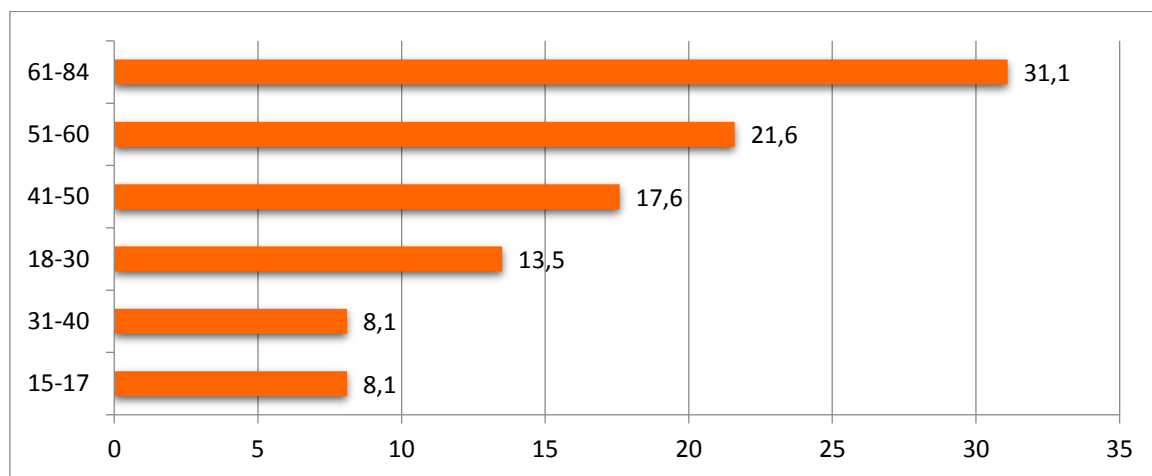


Социално-демографски профил на пътуващите обичайно с обществен транспорт

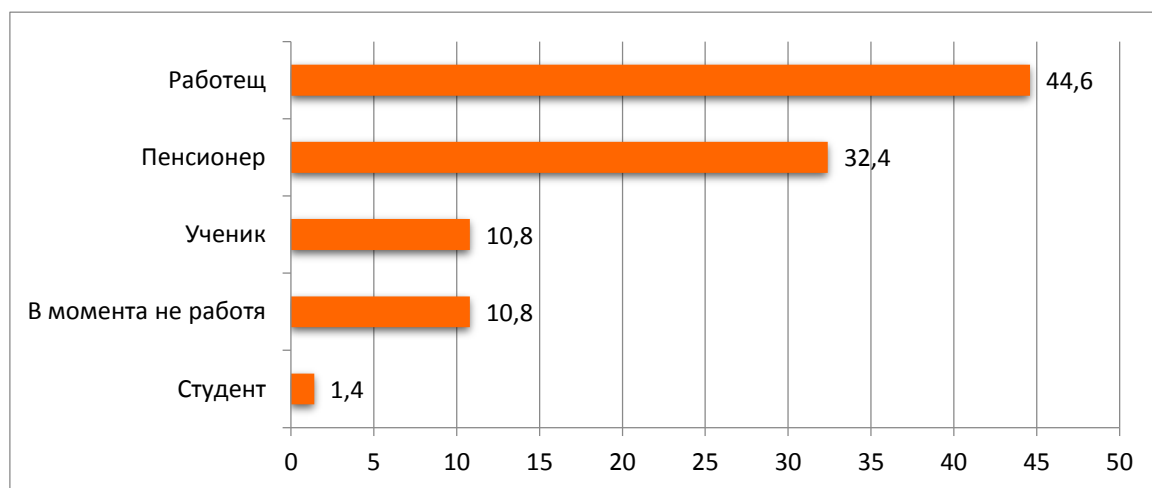
Пол



Възраст



Трудова активност



Автомобилите остават най-широко използваното транспортно средство в града:

- повече от половината от всички интервюирани се придвижват най-често с лек автомобил (49,3 %). Този дял е статистически значимо по-висок сред работещите (64,5 %).
- Съществени разлики се наблюдават и според икономическата активност на лицата – 64,5 % от работещите предпочитат да пътуват с лек автомобил и само 24,9 % от пенсионерите. Подобно е разпределението и по възраст: 90% от възрастовите групи между 26 и 45 години предпочитат личния автомобил спрямо 48% сред лицата на възраст над 65 години.

Комбинацията от лек автомобил и градски транспорт е посочена от 1 % средно за всички. На второ място сред цялата съвкупност е придвижването пеша с 39,0%. На трето място – със 9,9% средно е посочван градския транспорт. Придвижването с велосипед е с пренебрежимо нисък дял (1%) сред използваните средства за придвижване.

Крайните точки на пътуване на жителите на Горна Оряховица през делничен ден са разнообразни. Но водещи са две – по работа и за пазаруване. При пътуванията от вкъщи до работно място и обратно делът е значимо по-висок сред работещите и сред хората

в активна възраст. Мъжете също посочват по-често тези позиции в сравнение с жените. При пътуванията от вкъщи до търговски обект и обратно очаквано по-високи дялове наблюдаваме сред най-възрастните, пенсионерите и жените.

3.0. АНАЛИЗ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ И ТРАНСПОРТНАТА СИТУАЦИЯ - 2023 г.

Анализът на градската мобилност е направен по ключови направления:

- пешеходно движение,
- велосипедно движение,
- обществен транспорт,
- улична мрежа и автомобилно движение и
- паркиране.

За всяко от направленията са изведени ключовите проблеми, които се нуждаят от разрешаване с цел подобряване на транспортната ситуация в града и постигане на по-балансирана, интегрирана и устойчива транспортна система.

Тенденцията за нарастване на уличното движение в централните части на градовете е валидна за всички европейски градове. Тя води до чести задръствания, с всички отрицателни последици от тях като загуба на време, повишен риск от ПТП и замърсяване на околната среда.

Макар че тези проблеми са локални, тяхното влияние се забелязва повсеместно: промяна на климата, увеличаване на здравословните проблеми, забавяния и затруднения в логистичните вериги за доставки и т.н.

Горепосочените негативни тенденции се наблюдават и в Горна Оряховица. В случая за града, предимство дава обстоятелството, че по тези отрицателни показатели градът се развива с известно "изоставане" в сравнение с по-големите такива като София, Пловдив, Варна, Бургас. Въпреки това, и в Горна Оряховица жизненоважният въпрос за градската мобилност, изисква предприемането на редица мерки, които да предотвратят по-нататъшното влошаване, за да се постигне запазване, а в средносрочна перспектива - и подобряване на качеството на живот на населението.

В случая с гр. Горна Оряховица нуждата от максимално интегриран подход, както по отношение на възможните решения, така и в чисто териториално-административен аспект, е още по-силна, поради спецификата на своеобразната градска агломерация, формирана от Велика Търново, Горна Оряховица и Лясковец, с общо население от над 115 500 жители, което я нарежда на 8-мо място в страната след София (1.270 млн.), Пловдив (375 хил.), Варна (352 хил.), Бургас (208 хил.), Русе (166 хил.), Стара Загора (151 хил.) и Плевен (120 хил.).

За периода 2014-2020, решението на тези проблеми е търсено в Общинският план за развитие на Община Горна Оряховица 2014-2020 г., който е в пряка йерархична зависимост от Областната стратегия за развитие на област Велико Търново. В Областната стратегия за развитие са формулирани стратегически цели, приоритети и мерки, в синхрон с националните действия по приложението на стратегията „Европа 2020“.

Анализа, на транспортната инфраструктура и транспортните процеси (трафика) на града (мобилността), който ще бъде направен в настоящата разработка, ще бъде

насочен към идентифициране на необходимите мерки за подчертаване на силните страни и преодоляване на слабите страни в областта на Транспортната инфраструктура, съотнесени към перспективите за нейното развитие. Анализът ще покаже възможностите, които се откриват пред общината в областта на мобилността и транспортната инфраструктура, за да спомогне за формирането на конкретна програма за преодоляване на тези проблеми и предизвикателства в два Програмни периода 2023-2027 и 2028-2033 г.

Най-сбито представено, може да се каже, че един средно голям български град, какъвто е Горна Оряховица, за да реши транспортните си проблеми, трябва да изготви и реализира шест броя основни планови документа-проекти, дефинирани в ЗУТ и Наредба №01/8, които да дадат стратегията и визията за развитието на транспортната инфраструктура. След тяхната поетапна реализация, може да се очакват, в обозрима перспектива, да се проявят ефектите от оптимизирането на транспортните проблеми на града. Тези планови документи са следните:

- **ПС-КТС** – План схема на транспортно- комуникационната система към Общия устройствен план на града – стратегически планов документ с срок на действие за 25 години
- **ПУГМ** – План за устойчива градска мобилност- средносрочен планов документ със срок на действие 10 години
- **ГПОД**- генерален план за организация на движението – тактически планов документ със срок на действие 5 години
- **МОПТ** – (Системата на Масовия обществен пътнически транспорт) Оптимизация на линиите и маршрутите, с въвеждане на електронно таксуване и система за информация, включително със ИТС за приоритет на возилата на МОПТ във възлите на ПУМ – Първостепенната улична мрежа
- **ИТС**- (Интелигентна транспортна система) за управление и контрол на трафика по ПУМ-Първостепенната улична мрежа на града
- **Система за гариране и паркиране** в централната зона на града, свързана с Пешеходството, Вело-движението и МОПТ

От горе изброените планови документи, които предвиждат цялостно обхващане на транспортната проблематика на общината и града, община Горна Оряховица в течение на времето, е разработила до 2023 г. някои от тях. Разработила е :

„Стратегия за устойчиво транспортно планиране” – 2012г., който е изготвен именно в отговор на нуждата от интегрирани действия и мерки.

В него са включени най- важните аспекти - а именно проблемите с „Обществен транспорт” – МОПТ, Вело-движението и Пешеходните пътувания.

ГПОД – 2022 г. на Централна градска част с идейно предложение за «Синя зона» и настоящия **ПУГМ** – който идва да покрие нуждата от стратегически документ за развитието на мобилността в града с предложения за мерки и източници на финансиране.

Транспортът и мобилността са жизнено важни за обществото като цяло, защото влияят върху върху качеството на живота на хората., защото то всъщност формира екологичното, икономическо, социално и културно бъдеще на всеки град, а не само това на транспортните услуги и инфраструктурата.

Най-често срещаните организационни граници, които препястват и влияят негативно върху ефикасността на транспортното планиране, се явяват обикновено са тези между:

- **Видовете транспорт и превозвачите** - най-вече разделението на отговорностите за масовия градски обществен транспорт и автомобилния трафик в градовете, но също и за пешеходното, велосипедното движение, паркирането, железопътния, автомобилния и въздушния транспорт
- **Административно деление** - териториалното деление между различните общини например "разцепва" съществуващите транспортни модели (напр. в пътуванията за работа до друго населено място)
- **Стратегическите сфери** - различните секторни политики като градоустройство, икономическо развитие или културно наследство, които в по-голяма или по-малка степен, но явно влияят върху транспорта и мобилността
- **Публичното и частното** - органите, отговорни за планирането и/или експлоатацията на инфраструктурата и услугите предлагани на гражданите - (напр. обществен транспорт, железници, пристанища, летища)
- **Етажите на властта** - компетенциите и отговорностите, разпределени между различните нива, т.е. общински, областни, национални органи.

Накрая, но не на последно място, на транспортното планиране все още се гледа като на техническа задача, ориентирана просто към "елиминиране на тесните места" или осигуряване на "Капацитет / пропускателна способност" в транспортната мрежа, но не и като средство за постигане на по-широки социални цели. Поради това, често липсва достатъчна ангажираност на заинтересованите страни, която да свързва участниците и да премества горепосочените граници.

Определението за устойчива система за транспорт и използване на земята, включва три взаимосвързани аспекта, т. е. тя е устойчива когато :

- Осигурява на всички жители на дадена урбанизирана територия ефикасен достъп до стоки и услуги
- Опазва околната среда, културно-историческото наследство и екосистемите за настоящото поколение и
- Не поставя под заплаха възможностите на бъдещите поколения да постигнат поне същото благосъстояние като настоящото, вкл. благосъстоянието, което е резултат от природната среда и културно-историческото наследство.

ТЕРМИНОЛОГИЯ :

Масов обществен пътнически транспорт (МОПТ):

- (1) услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността регулярно и на недискриминационна основа;
- (2) услуги, които притежават следните характеристики:
 - предоставят се на всички, независимо дали пътуват сами или на групи;
 - обявяват се (рекламират се) публично;
 - имат фиксирани времена или честоти, както и периоди на работа;
 - имат фиксирани маршрути и места за спиране, или дефинирани начална и крайна точка, или дефинирана зона на действие;
 - предоставят се непрекъснато;
 - имат обявена такса;
- (3) услугите не са ограничени по отношение на:

- вида транспорт;
- собствеността върху превозното средство и инфраструктурата;
- дължината на маршрута;
- необходимостта от предварителна резервация;
- начина на заплащане на пътуването;
- юридическия статут на доставчика на услуги.

Транспортна задача – изискване, дефинирано или определено от компетентния местен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес.

Транспортна мрежа (схема) – обхват и обseg на предлаганите услуги за МОПТ по отношение на време, географско разположение и вид.

Линия (маршрут) – описание на движението на транспортно средство на МОПТ, включващо всички спирки в графика и характеризиращо се с предварително определени начална и крайна точка на качване и слизване.

Транспортен оператор – обществено или частно предприятие или група от такива предприятия, които извършват обществени услуги за пътнически превоз (МОПТ).

Компенсация за обществена услуга (съгласно Регламент 1370/2007 на ЕС) – каквато и да е облага, в частност финансова, предоставяна пряко или непряко от компетентен орган от обществени средства по време на периода на изпълнение на задължение за извършване на обществена услуга или във връзка с този период.

Забележка: съгласно съществуващата понастоящем у нас нормативна уредба (Наредби № 2 и 3 на МФ) има субсидии и компенсации за МОПТ.

Качество на услугите в МОПТ – набор от критерии за качество и подходящи измерители, за които доставчикът на услугата (транспортният оператор) носи отговорност.

ПУМ - Първостепенна улична мрежа на конкретен град, определя се от Компетентните органи на местната власт и представлява мрежа от градски улици с висока пропускателна способност за транспортните потоци, по които се движат ПС-превозните средства на МОПТ.

ИГТ – Интегриран градски транспорт – система от социални, икономически и транспортно-технически реализации, осигуряващи бърз, ефективен и екологосъобразен транспорт за населението на града

Градската мобилност е представена в своите ключови направления: пешеходно движение, велосипедно движение, обществен транспорт, улична мрежа и автомобилно движение, паркиране и Общинска пътна мрежа.

За всяко от направленията са изведени ключовите проблеми, които се нуждаят от разрешаване с цел подобряване на транспортната ситуация в града и постигане на по-балансирана, интегрирана и устойчива транспортна система.

3.1. Анализ на пешеходното движение – 2023

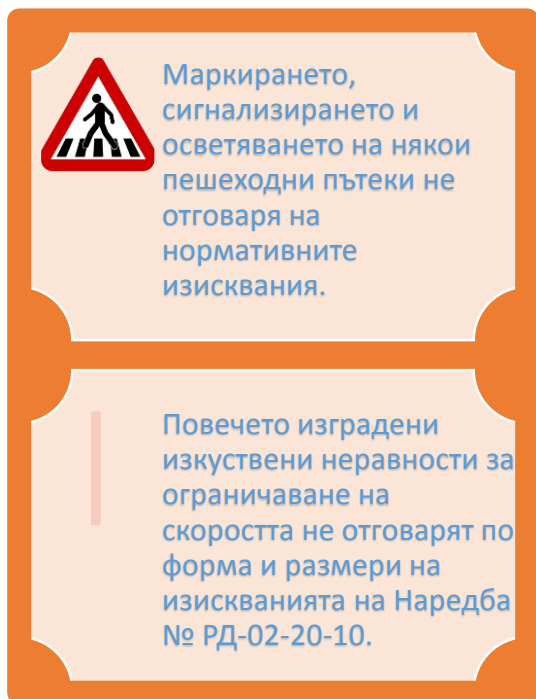
В град Горна Оряховица има обособени Две пресичащи са пешеходни оси по улици в които е забранено всякакво моторно движение. Те се намират в централното ядро на града и са художествено и декоративно оформени като пешеходни улици. Пешеходните зони се използват масово и с удовлетворение от гражданите и гостите на града.

Изобщо вероятно мащабите на града предизвикват такова масово пешеходно движение за предвижване до най различни цели. Това движение обхваща от 39% до 49% от общия обем движение през делничен ден. Данните са от «Анкетата за мобилността» на населението на Г.Оряховица 2022 г.

Паркът който се намира до градския стадион не е обвързан с пешеходни алеи . Извършено е благоустрояване обособени са кътове за игра и отдих.

Градската градина около Съдебната палата не е обособен с достъп от Централния площад на града, но е респектиран от организацията на движението, ограден е от улици с еднопосочно движение. Той е снабден с вътрешини пешеходни алеи и места за почивка.

Някои забележителности на града, като хижа «Божур» например, нямат пешеходна връзка и това заруднява жителите за пълноценен отдих. Редно е да се предвиди пешеходна пътека, оборудвана архитектурно до обекта.



На много места в града са извършени основни ремонти на тротоарни площи, скосяване на тротоари, монтирани са пешеходни парпети пред входовете на училища и детски градини. Ежегодно с приемането на общинския бюджет и на Капиталовата програма се осигуряват инвестиции за подобряване облика на града. Освен със собствени средства с инвестиционен характер, се реализирани и проекти с външно финансиране, насочени към подобряване качествата на публичните пространства в града.

Независимо от положените усилия, все още има много участъци, в които тротоарните площи са в лошо състояние и не са спазени изискванията за достъпна среда. Маркирането, сигнализирането и

осветяването на пешеходни пътеки също не отговаря на нормативните изисквания.

Повечето изградени изкуствени неравности за ограничаване на скоростта не отговарят по форма и размери на изискванията на *Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях* и следва да бъдат премахнати.

При изграждане на нови тротоари и/или реконструкция на съществуващи, проектирането и строителство да се съобразят с изискванията за осигуряване на достъпна среда в урбанизираните територии.

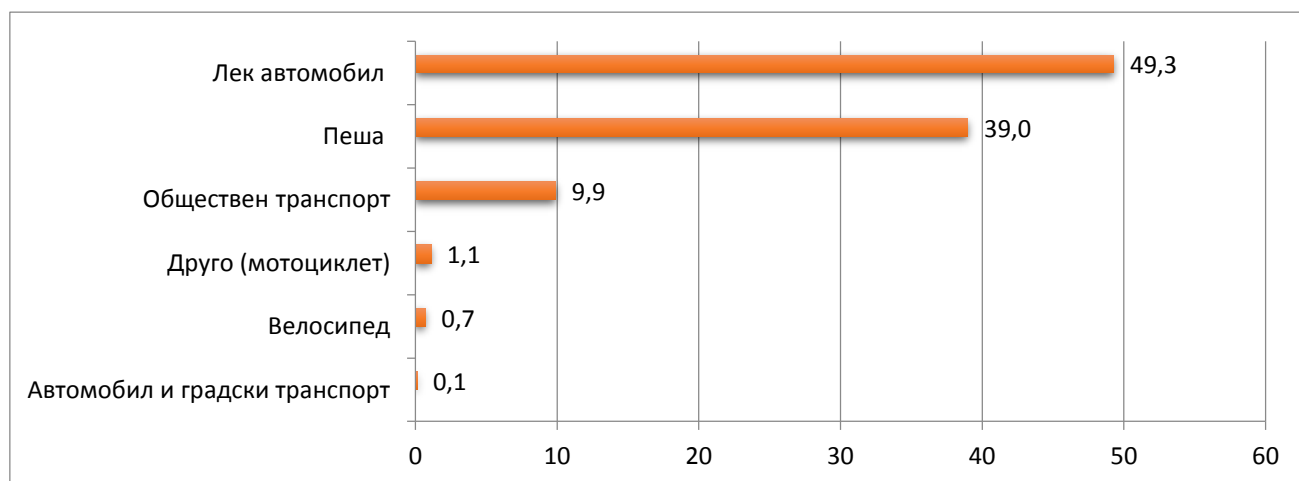
При проведеното анкетно проучване сред жителите на Горна Оряховица -2022 г., на въпроса :

„Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни?“ 39% от всички респонденти отговарят, че се движат най-често пеша. Делът на пешеходното движение е неравномерно разпределен сред различните групи. То е значимо по-характерно за жените – 40%, отколкото за мъжете – 10%. Също е много по-разпространен начин сред по-възрастните – над 65 години (48%) и 56 - 65 години (31%). Респективно и сред работещите този дял е много по-нисък, в сравнение с останалите групи –25,4%.

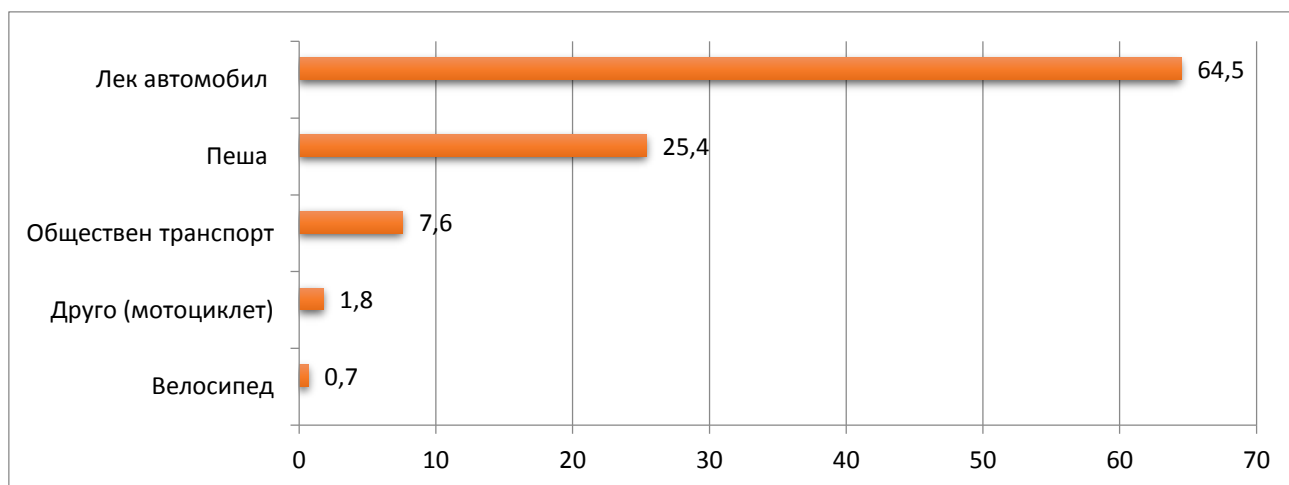
На въпроса кои са основните ограничения за пешеходното движение, 52% от интервюираните в анкетното проучване на мобилността заявяват, че тротоарите са заети от паркирани автомобили, 36% посочват лошата тротоарна инфраструктура като основен проблем, а над 30% са посочили, че няма достатъчно пешеходни пространства/улици и че не се спазват правилата за движение.

Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

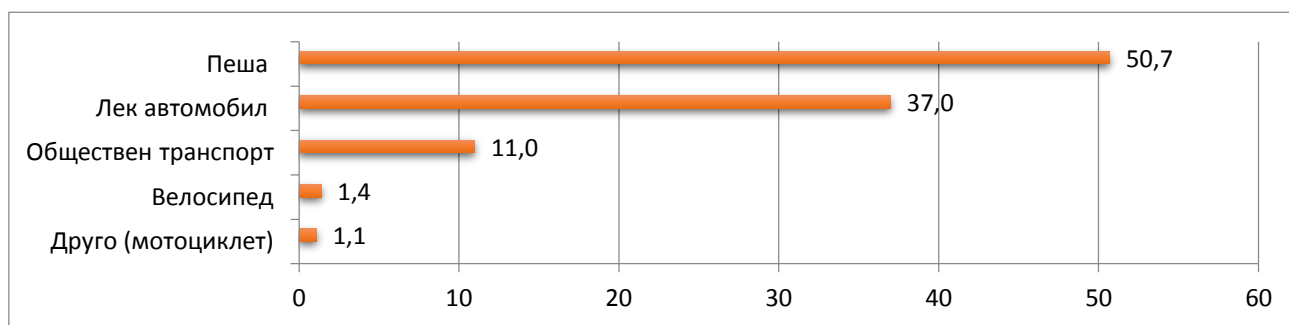
База: всички анкетиращи лица



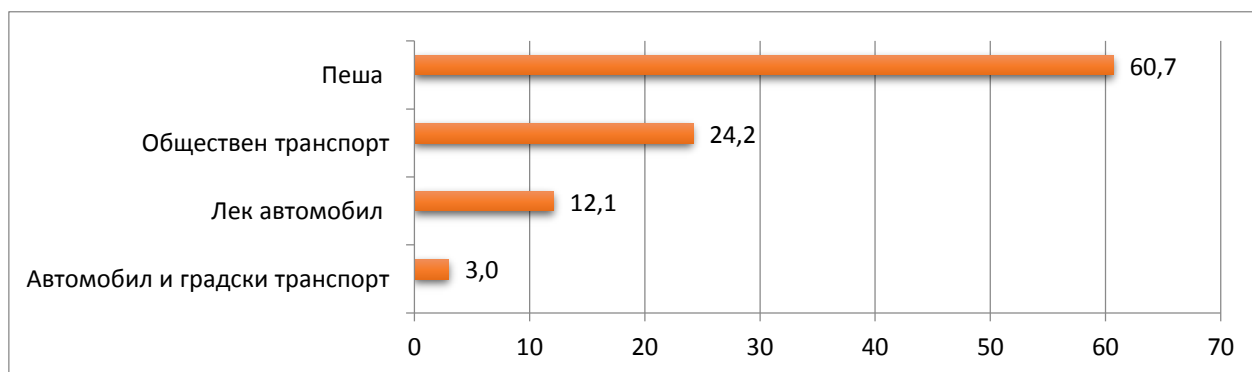
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: работещи и работещи пенсионери



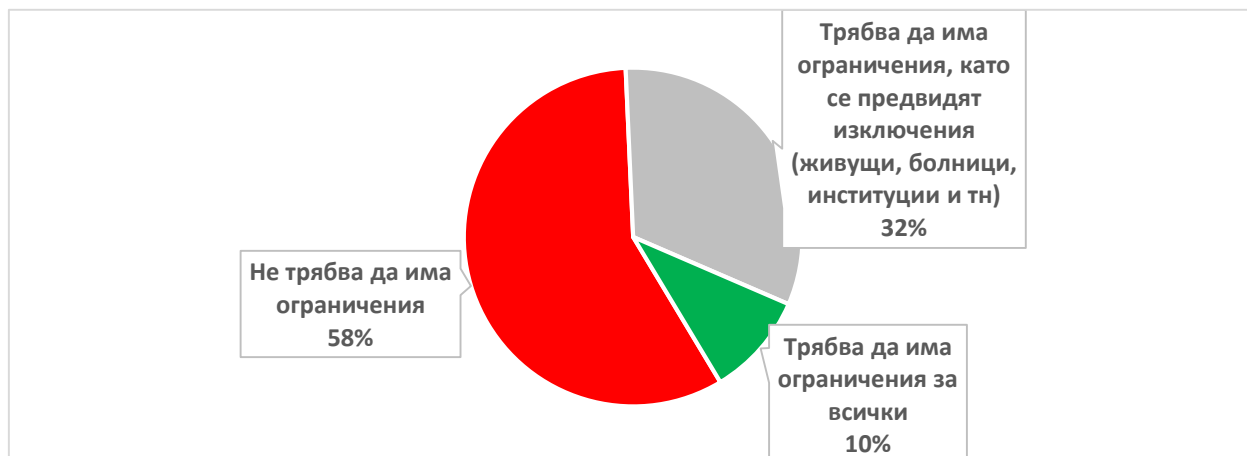
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: пенсионери



Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: учаци



Нагласи относно ограничаване на трафика на автомобили в центъра на града



Като изводи, въз основа на направеното проучване сред местното население и оценката на пътната обстановка, могат да се обобщят следните дефицити по отношение на пешеходното движение:



Неспазване на правилата за движение и необезопасени места за пресичане



Масова липса на подновени ири предвидени пешеходни пътеки тип „Зебра“



Паркирали коли по тротоарите поради необезопасени тротоари



Повредена настилка на тротوارите или дупки по тях



Липса на рампи / скосявания за колички и инвалиди



Липса на осветление на местата на пресичане на уличната мрежа

Това са ключовите проблеми, които констатирахме в града и които ще търсят своето решение във визията за ПУГМ и мерките по направление «Пешеходно движение».

3.2. Анализ на Велоспедното движение -2023

Според доклад на Европейската комисията от 2019 г., разходите на обществото за транспорт в ЕС се изчисляват общо на 987 млрд. евро. В доклада са определени възможности за увеличаване на дела на общите разходи, които се поемат от ползвателите на лични автомобили, в т.ч. използване на специални схеми за пътни такси за градските райони с цел справяне с високите разходи за градски транспорт.

Стимулиране на използването на велосипеди:

Карането на велосипед има значителен потенциал да увеличи устойчивостта на градската мобилност. В Копенхаген около 40 % от пътуванията до работното място се извършват с велосипед, а в Антверпен и Бордо също е постигнато значително намаляване на използването на лични превозни средства, благодарение на разширяването на техните мрежи от велосипедни алеи. Данните от Лайпциг показват как разходите за поддръжка и инвестиции във велосипедни алеи са много по-ниски от тези за всички други транспортни средства.

Нови услуги се предвиждат в европейските градове, свързани с придвижването в свободното време, схема за отдаване на велосипеди под наем; Споделяне на велосипеди, разширяване на схемата велосипеди-автобуси, въвеждане на нова структура за алтернативни режими на придвижване; Колективно планиране и пропагандиране на екологичен начин на придвижване; Интегриране на колоезденето с градския транспорт, както и интернет инструмент за планиране на трафика; Внедряване на нови инфраструктури за пешеходци и велосипедисти, както и планиране на алтернативни режими на транспорт; Внедряване на нова структура за алтернативни начини на придвижване, както и планиране на алтернативни начини за придвижване.

Въпреки това в доклада на ЕСП е посочено, че много градове нямат ясен ангажимент за подобряване на велосипедните алеи. В много градове равнището на използване на велосипеден транспорт е ниско. Например дължината на велосипедните алеи в Неапол е под 20 км, а делът на карането на велосипед в Мадрид и Барселона е между 1 % и 2 %. В плана на Барселона се предвижда 2,5 % дял на карането на велосипед през 2018 г., а генералният план на Мадрид за велосипедна мобилност за периода 2008—2016 г. е довел до окончателен дял на този вид транспорт от едва 1,2 % през 2016 г. Планът е преразгледан през 2016 г. с нова цел за 5 % през 2025 г.

В р.Пловдив, например, през 2016 год. е изградена Вело-мрежа с дължина 60 км. Вело- трасетата са изградени така , че наистина да образуват Вело-мрежа, като свързват различните райони на града, правят връзка с паркове, с различни спортни комплекси и промишлени зони. Това е в резултат на възможността на някои трасета на Първостепенната улична мрежа да поемат в профила си разширения за трасетата на Вело-алеите. По нататъшното развитие на Вело-мрежата обаче е под въпрос, защото проектите за нови Вело-трасета се оспорват в експертните съвети във връзка с

- Недостатъчни ширини на улиците за поемане на ширината на Вело-трасетата, които в Новата НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. са много завишени и не могат да се вместят в регулационния профил на улиците
- Невъзможност да се комбинират Вело-трасетата в активния профил за движение на улицата, т.е. не се отделят напълно от моторното движение или от пешеходците на тротоара, поради мерките за безопасност на движението
- Вело-трасетата влизат в противаречие с Организацията на движението по съответните улици и др. т.
- Вело-трасетата вземат по- голямата част от профила на улицата и тя престава да бъде улица от съответен клас, или се отнема паркирането по нея.

Много малко от градовете си поставят цели за развитие на велосипедния транспорт в своите планове. Целите, които все пак съществуват, понякога са комбинирани с ходене пеша. Също така няма ясни цели относно броя или вида на велосипедните алеи, които да бъдат изградени. В някои градове, като например Мадрид, велосипедните алеи не са напълно отделени от движението на моторни превозни средства или от пешеходците на тротоара.

В гр. Горна Оряховица към 2023 год. няма изградени Вело-пътеки или Вело-алеи .

Липсата на интерес в Общинската администрация за изграждането им вероятно е продиктуван от хълмистия терен на града, където надлъжните наклони са екстремни за преодоляване или липсата на интерес от гражданството .

От «Анкетата за мобилността» на населението на Г.Оряховица 2023 г. се показва, че ползването на Велосипед за предвижване в града се движи от 0,2% до 0,7% от общия обем движение през делничен ден. Това е несъществен дял от движението на гражданите през делничен ден.

Релефът на града обаче е хълмист, както е потвърдено и от участниците в анкетата. Може да се направи заключението, че градът притежава потенциал по отношение на велосипедното движение с благоприятния климат и сравнително малките разстояния, а наличието на по-хълмисти зони е съществен фактор, който следва да се вземе предвид при избора на подходящи трасета, които да отговарят на нормативните изисквания при проектиране на велосипедни алеи.

Велосипедите с електрическо захранване стават все по-популярни в Европа през последното десетилетие. В много европейски страни електрическите велосипеди представляват една от най-бързо развиващите се транспортни индустрии, като продажбите в Германия са над на 20% от всички продадени велосипеди, докато повече от половината велосипеди за възрастни, продадени в Холандия през 2018 г., са електрически³.

Следва да се отбележи, че в гр. Горна Оряховица се наблюдава използване на иновативни превозни средства – индивидуални електрически превозни средства, за които няма обособени места за придвижване. Предвид размера на града, този вид транспорт е подходящ през летните сезони и при масово използване ще ограничи задръстванията, предизвикани от автомобилния транспорт, могат да способстват за намаление на замърсяването на околната среда и пестят местата за паркиране. Тези участници в движението обаче са доста уязвими и е необходимо транспортната инфраструктура в града да отговори с технически решения на техните нужди.

Преди това обаче пред града стои по-належащ проблем, а именно промяна на нагласата спрямо велосипедното придвижване и приемането му като пълноправна алтернатива на моторизирания транспорт.

От наблюденията и анализа на текущата ситуация може да се обобщи, че проблемът с ниския дял на активните начини на придвижване има два основни аспекта. Първият аспект се изразява в инфраструктурните ограничения и е свързан с наличието, достъпността и безопасността на пешеходни и велосипедни алеи. Вторият аспект и имиджов и е свързан с това, че активните начини на придвижване имат ниска репутация, тъй като предимно се използват от хора с по-ниски доходи, които не могат да си позволят личен автомобил. Следователно подобряването на инфраструктурата не е достатъчно за увеличаване на дела на тези пътувания. Необходима е също и имиджова кампания, която да насърчи и популяризира ползите от активните начини на придвижване.

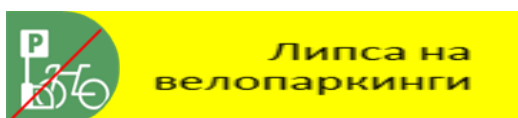
Защото в снижаването на %- дял придвижване с лек автомобил, в градски условия, за сметка на увеличаващия се %- дял на придвижвания с МОПТ, пешеходство и Вело-движение се корени проблемът на устойчивата градска мобилност.

Това са ключовите проблеми, които констатирахме и които ще търсят своето решение във визията за ПУГМ и мерките по направление Велосипедно движение.

³СЗО, “Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice”, 2022



Липса на
VELOALEI



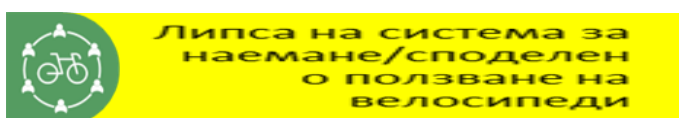
Липса на
VELOPARKINGI



Лоша пътна
БЕЗОПАСНОСТ



Неподходящ
РЕЛЕФ



Липса на система за
наемане/споделяне
и ползване на
ВЕЛОСИПЕДИ

3.3. Анализ на обществен транспорт -2023

Решаването на транспортната проблематика на гр. Горна Оряховица, под титула „Интегриран градски транспорт” в рамките на ПУГМ, със съвременни методологии, има два допълващи се интегрирани подхода :

- максимално интегриран подход по отношение на възможните технически решения, отнасящи се до транспортната инфраструктура, организацията на МОПТ, движението и трафика

- интегриран подход в чисто политически, териториално-административен аспект, свързан със спецификата на своеобразната градска агломерация, формирана от Велико Търново, Горна Оряховица и Лясковец, с общо население от над 115 500 жители ' което я нарежда на 8-мо място в страната след София (1.270 млн.), Пловдив (375 хил.), Варна (352 хил.), Бургас (208 хил.), Русе (166 хил.), Стара Загора (151 хил.) и Плевен (120 хил.).

Това с особена сила се отнася за проблемите свързани с МОПТ-Масовия обществен пътнически транспорт, на града.

Местната администрация на града, общината, както и администрациите на структурите, включени в очертаващата се агломерация, са основните институции, отговорни за развитието на ИГТ-(Интегрирания градски транспорт), като съставна част от устойчивото градско транспортно планиране. Тяхната роля е ключова за инициирането и управлението на процеса.

В град Горна Оряховица услугите за обществен пътнически транспорт в града са предоставени от два частни, транспортни оператори , два вътрешни и един външен,. Община Горна Оряховица определя линиите, маршрутите и разписанията за редовен пътнически превоз в градската и междуселищната /крайградска / територия. В Общинската транспортна схема са утвърдени две градски линии и десет междуселищни връзки на центъра с населените места от общината. В Областната транспортна схема има разписания до 22 селища, а в Републиканската транспортна схема - 2 линии. Двата първокласни пътя – София-Варна и Русе-Стара Загора осигуряват връзка на Горна Оряховица с всички точки на страната.

Услугите в Общественият градски транспорт в града се дават чрез обществени поръчки и се осъществява с автобуси, като в града се изпълняват ежедневно 2 автобусни линии. Конкретно ситуацията е следната :

1. Градски линии :
 - **1,44**
2. Общинска транспортна схема / между селищата в общината / :
 - **3,7,15,20,18,21,45**
3. Областна транспортна схема / между селищата в областта / :
 - **9,10,14,19,23,27,28,41,42,43,43А,43Б,77**
4. Национална транспортна схема :
 - Изпълняват се Дневно **2 линии - до Пловдив и до Русе**

Изпълнители на обществените поръчки са две фирми- превозвачи :

1. „ Пътнически превози Бъчварови“ - ООД - изпълнява :
Линии – **43Б** и Националната транспортна схема - **2 линии**
2. ЕТ „ Надежда – Надежда Христова“ – изпълнява всички останали :
 - Линии : **1,44,3,7,15,20,18,21,45,9,10,14,19,23,27,28,41,42,43,43А,43Б,77**

На приложената схема на Обществения градски транспорт може да се проследят линиите и сприките в града. **Графика № 3.**

Пътникопотокът на Масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) в града е силно неравномерен.

- **около 850 пътника/час** - средно в интервала, в който има автобусни превози от 5 до 22 ч.,
- **около 4 000 пътници/час** (броят на превозваните пътници) - в сутрешния върхов времеинтервал, между 7 ч. и 8 ч.,

- около 3 000 пътници/час (броят на превозваните пътници) - след обяд между 17 ч. и 18 ч - съответно.

Така, по време на сутрешната върхова интензивност на транспортните потоци и пътничопотоци, 12% от кореспонденциите са пътуванията с обществен транспорт, а по време на следобедния пик процента на тези пътувания спада до – 7 %.

Както се вижда от транспортното проучване, проведено през 2022 г., за община Горна Оряховица броят на линиите от градската и обинска транспортни схеми е достатъчен за обслужване на населението на града. Броят на населението за обособяване на една редовна линия на обществения транспорт е между 5000 и 6000 души, като в случая на град Горна Оряховица това прави 4 линии на вътрешноградския транспорт, като се включват крайградските линии, обслужващи населените места в общината. Тази норма е определена на осреднени стойности като плътност на застрояване, развитие на пътната мрежа, гъстота и мобилност на населението. В случая на град Горна Оряховица, заради доста по-плътното застрояване в някои жилищни райони, липсата на алтернативни маршрути и високата гъстота на населението може да се определи за достатъчен брой на линиите – 4 броя. Те в комбинацията между градска и общинска транспортни схеми са толкова и дори повече.

Така, че към матрицата на кореспонденциите в рамките на града се наслага и матрицата на между-селищната мобилност в общината, която е значителна - общо 1717 бр. кореспонденции, и тя е насочена предимно към общинския център гр. Горна Оряховица и по посоки е следната:

- Към Горна Оряховица – 1292 бр. кореспонденции
- Към Велико Търново - 375 бр. кореспонденции
- Към Лясковец-Елена - 20 бр. кореспонденции

Матрици на мобилността на населението от селата в община Горна Оряховица

2023 година

Обща матрица на общинската мобилност с МОПТ общ. Г.Оряховица 10.2022 г.																	
сумарна																	
от / към	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	общо "ОТ"
1.Върбица																	ще липсва
2.Дол.Оряхов.														195			195
3.Първомайци														648	290		938
4. Правда														105			105
5. Стрелец														30			30
6. Паисий														18			18
7. Крушето											30			38			68
8.Г.г.Тръмбеш														10			10
9.Г.д.Тръмбеш														25		20	45
10. Янтра														0			ще липсва
11.Поликраище														90	40		130
12. Писарево														23			23
13. Драганово														110	45		155
14.Горна Ор-ца																	0
15. В.Търново														0			0
16.Елена-Ляско														0			0
общо - "КЪМ"											30			1292	375	20	1717

Общинското ръководство, когато е извършвало търговете за линиите на обществения градски транспорт и междуселения /общински / автобусен транспорт, е изхождало от интересната конфигурация на общината, комбинирайки обслужването на селищата в общината с общински маршрути, които минават и спират на почти всички градски спирки. Така линиите на общинските маршрути минават и обслужват града и по този начин се получава големия брой маршрути обслужващи града. Интервалите на следване на автобусите е друг въпрос, който трябва да се оптимизира.

Съобразно гореизложеното, настоящата маршрутна схема на града, която определя 2 основни и множество дублиращи линии на градския транспорт, може да се окаже като адекватна, но е необходимо да се обърне внимание на параметрите на функциониране на обществения транспорт и необслужените територии на града, особено в териториите, които предстоят да се разширяват - индустриалните зони и интермодалния терминал.

Планираното в ОУП разширение на жилищната територия на града в западна и южна посока, от една страна и разширението на производствените терени в посоки север и изток в режим на „Смесена многофункционална зона“, от друга, предполагат известно увеличение на средната дължина на пътуванията с около 200 м до 300 м.

В същото време при засилване процесите на интеграция в триградието – (Търново-Лясковец-Горна Оряховица), може да се очаква значителен ръст на всички видове пътувания (с цел работа, обучение, пазаруване, социални) до и от съседните градове - Велико Търново и Лясковец, което неминуемо ще увеличи средното транспортно разстояние на кореспонденциите

Другият основен показател, който измерва покритието на убанизираната градска територия, т.е. обслужването на населението с градски транспорт са пешеходните изохрони, които измерват достъпността до:

- Спирките на градския транспорт. Изохроните на спирките показват 400-метрови отстояния от тях. Ако цялата територия на града е покрита от изохроните, това означава, че цялото население има спирка на максимум 6-минутно пешеходно придвижване (при средна скорост от 4 км/ч за ходене пеша) от дома си.
- Обекти на обществено обслужване. Това са училища, детски градини, болници, паркове, гробище.

Изохроните, илюстриращи достъпността на спирките и на обектите за обществено обслужване са представени на картата на обществения транспорт по-горе. От тях е видно, че в южната промишлена зона съществуват участъци, непокрити с градски транспорт. Общо около 76% от урбанизираната територия на града попада в пешеходните изохрони от 400 метра до спирка на обществен градски транспорт. Обектите за обществено обслужване, от своя страна, са добре покрити с градски транспорт

Данните от проведената Анкета за социалния профил на ползвателите на обществения транспорт и личния автомобилен транспорт са представени в следващите по-долу графики . От тях може да се проследи “ Modal split ” -та на различните социални слоеве на обществото в гр.Горна Оряховица, т.е. различната мобилност по отношение на вида транспорт, които гражданите проявяват в ежедневието си и по- специално използването

на Обществения транспорт за придвижване в града.
/Източник Анкета на градската мобилност 2022 г /.

Ако разгледаме сумарния резултат на ежедневната мобилност, около 197 000 – (общ брой на пътувания /кореспонденции , които жителите на града извършват средно на ден), около 120 000 бр. от тях са извършени пеша и 77 000 с друг вид превозно средство. В този брой не са включени и следва да се добавят още и пътуванията на ежедневно приходящите ученици, работещи, посетители в града.

Ако сортираме общия брой ежедневни кореспонденции в града - (197 000 бр./ден), по видове цели на кореспонденциите, резултатът е следният:

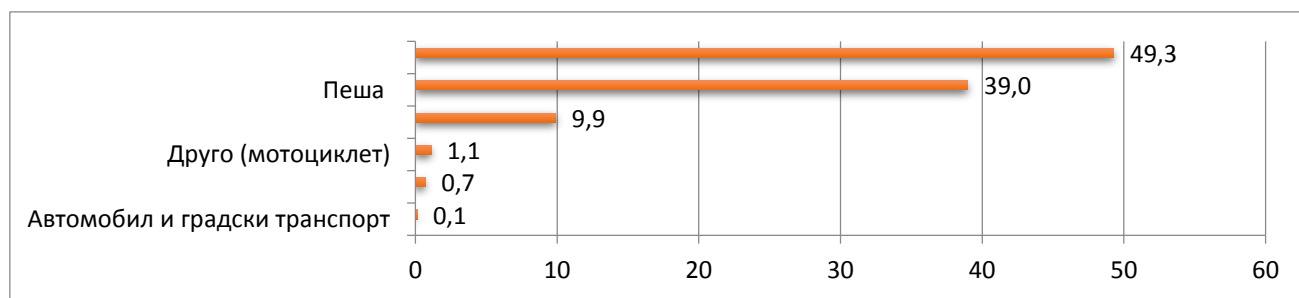
- 57% от пътуванията на гражданите в града са свързани с работата – **трудови кореспонденции** - отиване или връщане от работа.
- 27% На второ място се нареждат пътуванията/кореспонденциите с цел **пазаруване**,
- 10% от кореспонденциите са **културно-битови** (със социална цел - гостуване, посещение на културно/обществено мероприятие, среща с близки и т.н.).
- 6% от кореспондинциите/пътуванията са с **цел обучение**

Разглеждайки графиките представени по долу, общия извод е, че Обществения транспорт в града се използва твърде малко – 9,9 %.

Най-малко го използва активната част от населението / работещи и работещи пенсионери / - 7,6 % . Безработните в момента го използват 11,0 %, а най много го използват учениците 24,2 % и пенсионерите 12,4%.

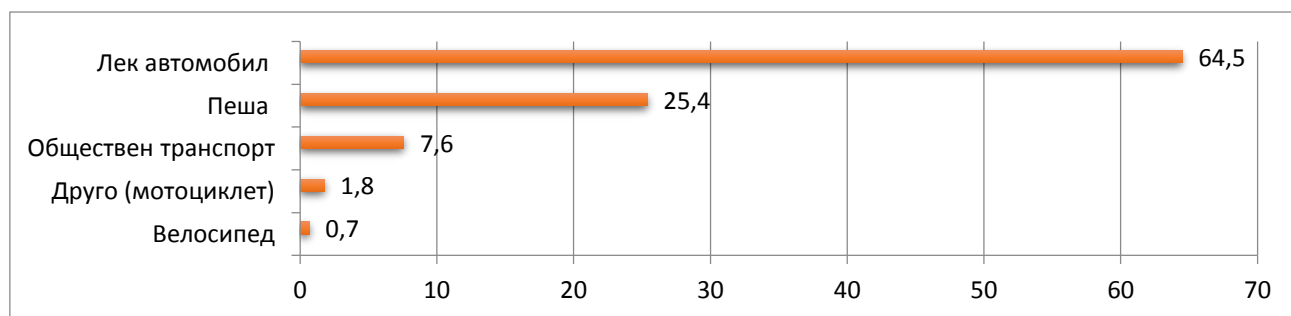
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

База: всички анкетирани лица

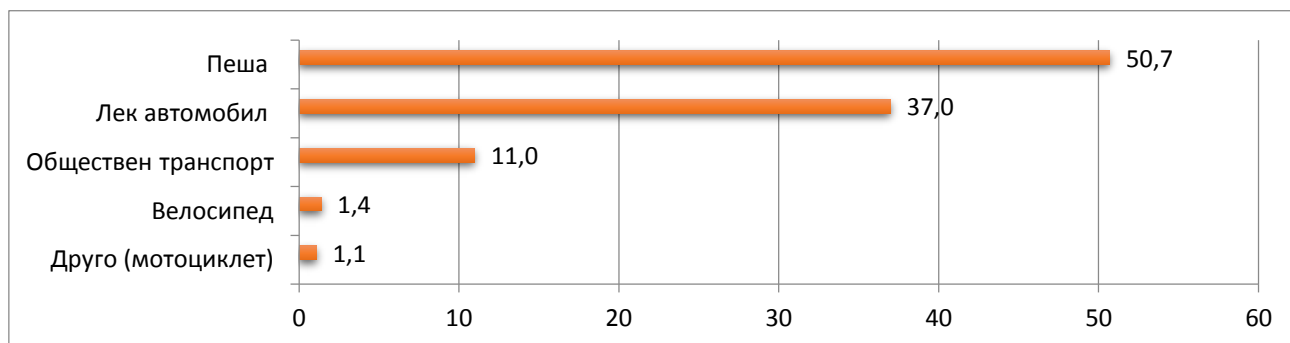


Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни

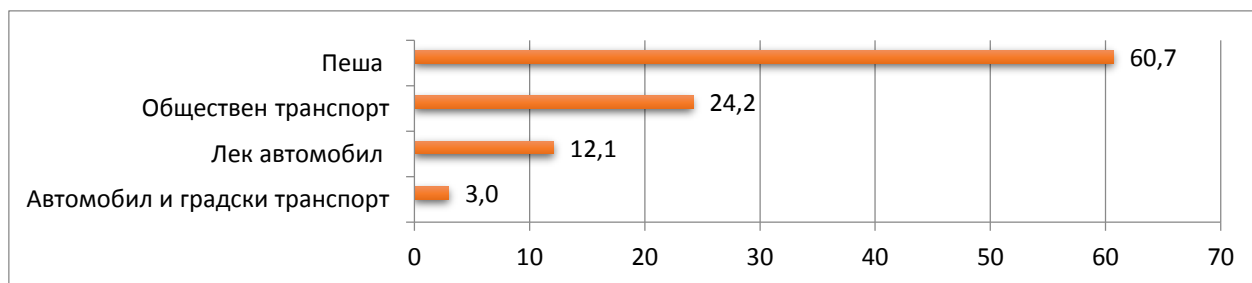
База: работещи и работещи пенсионери



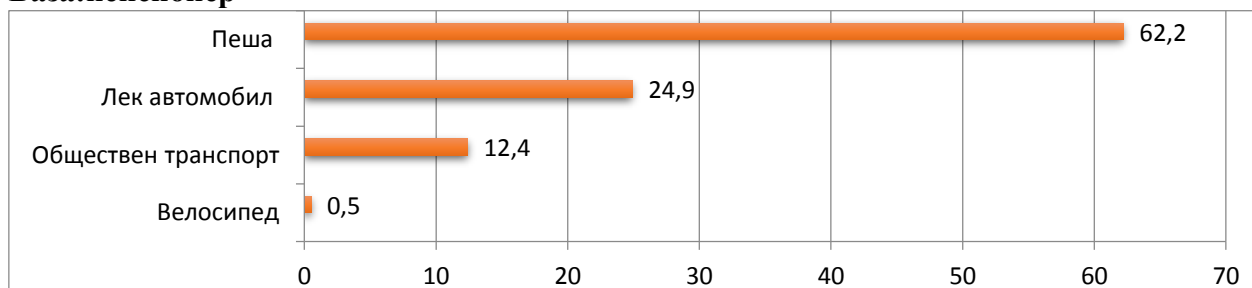
Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: в момента не работя



Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: ученик



Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: пенсионер



На въпроса : Кои са най-големите недостатъци/проблеми при ползването на обществен транспорт ? , гражданите отговарят :



Сумарния резултат на ежедневната градска мобилност показва, че ако разгледаме тези около 197 000 – (общ брой на пътувания /кореспонденции , които жителите на града извършват средно на ден), около 120 000 бр. от тях са извършени пеша и 77 000 с друг вид превозно средство. В този брой не са включени и следва да се добавят още и пътуванията на ежедневно приходящите ученици, работещи, посетители в града.

Ако сортираме общия брой ежедневни кореспонденции в града - (197 000 бр./ден), по видове цели на кореспонденциите, резултатът е следният:

- 57% от пътуванията на гражданите в града са свързани с работата – **трудови кореспонденции** - отиване или връщане от работа.
- 27% На второ място се нареждат пътуванията/кореспонденциите с цел **пазаруване**,
- 10% от кореспонденциите са **културно-битови** (със социална цел - гостуване, посещение на културно/обществено мероприятие, среща с близки и т.н.).
- 6% от кореспондинциите/пътуванията са с **цел обучение**

Изводът, който се налага, е че леките автомобили са предпочитани от активната част от населението с по-висока степен на образование и вероятно с по-високи доходи.

МОПТ- Масовия обществен пътнически транспорт се ползва в голяма степен от неактивното население - учащи се и пенсионери, с по-ниска степен на образование и доходи и от тези, които са под минималната възраст за водачи на МПС. Налице са всички основания да се предполага, че **в Горна Оряховица е наложен психологически модел, според който обществения транспорт е "демоде"** и ползването на лек автомобил е символ на по-висок социален статус и предлага повече удобства.

Тези характеристики очертават една неблагоприятна тенденция за развитието в бъдеще и могат да се резюмират в два сценария:

- При постигане на стратегическата цел на общината за висок икономически растеж и заетост пътуванията с обществен транспорт ще намаляват още повече и ще се увеличават пътуванията с леки автомобили.
- При тази ситуация обществените превози ще стават все по-икономически нерентабилни за превозвачите. Това от своя страна ще налага или

разходването на все по-големи суми от обществените средства за компенсации за превозна дейност, или закриването на градските превози.

Първият сценарий означава отклоняване на средства от други социални сфери като образование и/или здравеопазване, благоустройство и т.н. към транспорта.

Вторият сценарий означава абдиация на местната власт от задължението за осигуряване на транспортни услуги за населението. И двата варианта не са в полза на устойчивото развитие на общината и повишаване качеството на живот на населението.

МОПТ - Горна Оряховица –

качество и ефективност на превозите и устойчивост на системата 2023 г.

Показател	Недостатък	Предложение
1. Наличие на мрежа (схема)	Райони с отдалечен достъп до мрежата на МОПТ	Корекции на линии; оптимизация на мрежата
2. Достъп до мрежата	Затруднен достъп на трудно подвижни лица и лица, ползващи инвалидни колички	Нов подвижен състав по градските линии, пригоден за достъп на трудно подвижни лица и лица, ползващи инвалидни колички
3. Информация	Липса на необходимата информация, разписания по спирките	Разработване на система за точна, разбираема и полезна информация в системата, в подвижния състав, на спирките
4. Време за пътуване	Продължително време за чакане на спирката и време за пътуване	Намаляване на времето за пътуване чрез: - намаляване на интервалите на движение по основните линии; - подобряване на регулярността чрез разписания и система за управление; - повишаване на надеждността и комфорта чрез обновявен подвижен състав.
5. Грижа за клиентите	Недостатъчна грижа за клиентите	Подобряване на обслужването чрез: - издаване на наредба; - наличие на информация в превозните средства и на спирките; - повишаване квалификацията на персонала.
6. Комфорт	Недостатъчен комфорт на пътуванията	Значително подобряване на всички параметри на комфорта чрез нов подвижен състав по градските линии.
7. Въздействие върху околната среда	Високо равнище на замърсяване на въздуха и на шума	Нов подвижен състав с ниски вредни емисии и шум по основните линии.
8. Финансова стабилност	Високи разходи за поддържане на подвижния състав	Нов подвижен състав с подобрени надеждностни показатели.
	Ниски приходи	Увеличаване на броя на пътниците чрез значително подобряване на качеството на превозите.

МОПТ - Горна Оряховица –

Влиянието на други аспекти от сектора обществен транспорт в Горна Оряховица - 2023 г.

Автомобилно движение	Увеличаване на парка и движението на личните автомобили	1. Връщане на пътници към МОПТ 2. Стимулиране на НМТ 3. Схема за паркиране 4. Управление на движението
Немоторизирани видове транспорт	Малък брой потребители	1. Развитие на нова велосипедна мрежа 2. Увеличаване информираността за безопасността на велосипедния транспорт 3. Подобряване на пешеходните съоръжения 4. Стимулиране на алтернативи - ходене пеша / велосипеден транспорт
Стратегия/политики	Липса на устойчив подход по опазване на околната среда	1. Увеличаване дела на МОПТ и на НМТ 2. Нов (по-екологичен) подвижен състав в системата МОПТ - Горна Оряховица
	Липса на логична/добре обоснована стратегия за развитие на МОПТ	1. Изграждане на професионален капацитет

Липсва предлагане на градски превози в източна посока от централната градска част, въпреки търсенето. Има жилищни територии, от и към които изобщо липсва предлагане на градски обществен транспорт. Обществен превоз към МБАЛ "Св. Иван Рилски", ДКЦ 1 и центъра за спешна медицинска помощ, се предлага само сутрин при това на много големи интервали (1-2 часа).

Като част от общинската транспортна схема, масовият обществен превоз на пътници по линиите от мрежата на градския транспорт е възложен с договор на ЕТ „Надежда-Надежда Христова" Горна Оряховица. Същият транспортен оператор извършва и междуселищните превози по общинската транспортна схема. В рамките на града по тези маршрути се обслужва и вътрешноградското търсене, което противоречи на нормативната база*.

Като брой и разположение спирките по маршрутите само на градския обществен транспорт обхващат сравнително добре населението в жилищните квартали. Комбинирани, обаче с допълнителните спирките по маршрутите на междуселищния обществен транспорт в рамките на града, общия им брой става 54 спирки, и се постига относително добро покриване на градската територия, както може да се види на **Графика №3**, с изключение на северозападната част на кв. "Пролет" и частично в района на ул. "19-ти февруари".

Цената на едно пътуване с градски автобус е 1,0 лв., която изглежда висока спрямо количеството и качеството на предлаганата услуга, както е видно от сравнението с някои други градове. Общинската администрация на Горна Оряховица е структурирана в две направления:

- **Обща администрация**
- **Специализирана администрация, включваща отделите:**
 - o Устройство на територията, кадастър и регулация
 - o Инвеститорски контрол, ЕЕ и екология
 - o Стопански дейности
 - o Образование и култура
 - o Местно икономическо развитие и евроинтеграция.

Характерно за така изградената общинска структура е, че в нея е липсва специализирана административна единица - отдел, сектор, звено, служба, чиято основна функция да бъде организиране на дейностите по адекватното и устойчиво задоволяване на транспортните нужди на населението и икономическите субекти на общината.

Този факт има като логичен резултат недостатъчно познаване на характеристиките на транспорта като търсене и предлагане, свързаните с него проблеми и методи за тяхното решаване. Като цяло, **в общинската администрация липсва капацитет за проучване, планиране, организация, контрол и оценка на транспорта.**

Широката гама от разнообразни въпроси, имащи отношение към градското транспортно планиране, понастоящем са предмет на дейността на различни постоянни комисии (ПК):

- териториалното планиране е към ПК за териториално развитие, строителство и благоустройство
- въпросите на устойчивостта са към ПК за икономика, селско, горско стопанство, водите, опазване на околната среда, а
- транспортът е комбиниран с обществения ред и безопасността на движението.

В „Наредбата за организацията и безопасността на движението в Горна Оряховица” не се посочва изрично отговорната административна структура, на която да е възложено както организацията и контрола по спазването на наредбата, така и правото да налага финансови санкции при нарушения или да събира такси (за паркиране например).

На въпроса : Има ли подобрения, които биха Ви накарали да използвате градски транспорт по-често?, гражданите на Горна Оряховица в проведената Анкета – 2022 г. отговарят:

	%
Не ми се налага да използвам градски транспорт	67,1
При никакви условия/подобрения не бих ползвал	17,2
Неотговорил	6,5
Да не са толкова груби/по-културно отношение	0,4
По-евтин билет	4,8
По-чести/по-редовни автобуси	1,7
По-удобни връзки/спирки/линии	1,7
Да започват да вървят от по-рано	0,1
Да има отопление	0,1
По-големи автобуси	0,1

Възприемането на системата за градски обществен транспорт от населението на града, като цяло, е негативно. Проучването на мобилността разкри, че 17,2 % не биха използвали обществен транспорт при никакви обстоятелства, дори и при наличие на подобрения и нововъведения в услугата, докато други 67 % не им се налага да използват градския транспорт. Лошият имидж на градския транспорт се обуславя от редица фактори, сред които се открояват липсата на информация и разписания, ниската честота и надеждност на услугата, липсата на нови, екологично чисти и комфортни возила, остарял подвижен състав, който не предлага приемливо ниво на комфорт на пътуването за голяма част от жителите на града.

Графика 3 : Масов обществен транспорт - Линии, спирки, изорони

КЛЮЧОВИ ПРОБЛЕМИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ



част от
подвижния състав
е остарял и има
нужда от подмяна



липса на по-близка спирка



Липса на
информация
за пътниците



големи
интервали на
движение в
пикови часове



необслужени
зони



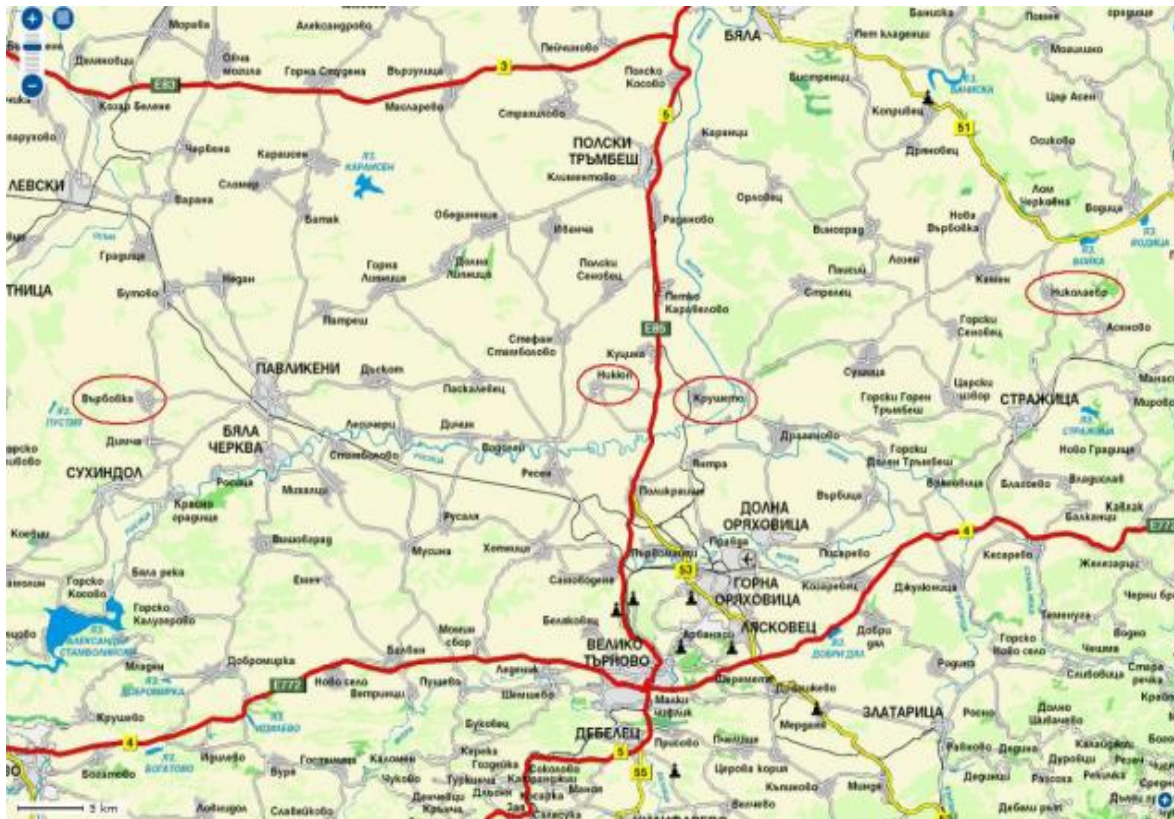
С мерките и проектите които, ще бъдат заложени в ПУГМ – Горна Оряховица ще респектираме основните въпроси, касаещи системата на Обществения транспорт, нейното модернизиране и приваждането ѝ в нужните екологични и експлоатационни изисквания за бъдещето на града.

3.4. Анализ на уличната мрежа и автомобилното движение – 2023

3.4.1. Връзки на община Горна Оряховица с Републиканската Пътна-, ЖП-, и Въздухоплавателни мрежи

Транспортни коридори с национално и наднационално значение

Община Горна Оряховица е транспортен център с наднационално значение. Общината се явява пресечна точка на няколко важни международни и местни транспортни артерии и на видове транспорт: автомобилен, жп и въздушен.



Графика 4. Регионална и областна транспортна инфраструктура

- През северната част на територия на общината се предвижда преминаването на трасето на бъдещата Автомагистрала „Хемус“.
- На запад преминава международен път I-5 Русе/Бяла – Велико Търново – Стара Загора – Кърджали – Маказа/Гърция (Е-85), формиращ направление ОЕТК №9. ОЕТК №9 осигурява връзките на страната с важните урбанизационни центрове Букурещ, Москва, Санкт Петербург и Хелзинки на север и Александруполис на юг.
- На юг общината тангира с първокласния път I-4 София – Велико Търново – Шумен – Варна(Е772).
- През общината минават второкласния път II-53 /с. Поликраище - гр. Лясковец/ и
- третокласния път III-514 /В.Търново-Арбанаси - Г. Оряховица/.

Град Горна Оряховица е стратегически ЖП възел с пресичането на две главни железопътни трасета Русе - Кърджали и София – Варна.

Летище Г. Оряховица е петото международно летище в страната

3.4.1.1. Общинска транспортна- (пътна) инфраструктура

На територията на община Горна Оряховица са разположени - 71,53 км. републиканска, 54,5 км. общинска и 386,7 км. улична пътна мрежа.

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

Технически характеристики:	РПМ - общо	Автом агистр али	Първо класни пътища	Второкласни пътища	Третокласни пътища и пътни връзки	Автом агистр али	Първокласни пътища	Второкласни пътища	Третокласни пътища и пътни връзки
Област и Община Км. Област В. Търново	937	0	153	141	643	0	16,33	15,12	68,55
Община Г. Оряховица	71,53	0	10,29	12,70	48,54	0	14,39	17,75	67,86

Относителният дял на РПМ на Община Горна Оряховица спрямо Областта е 7,6%. Делът е малък, но през територията на общината преминава изключително важния път от наднационално значение Русе-Кърджали-Маказа. Видно е, че процентните съотношения на пътища: първи, втори и трети клас на областно ниво и на общинско ниво са приблизително еднакви. От таблицата се вижда, че най-голям дял заемат третокласните пътища, съответно 68,55% за областта и 67,86% за общината, автомагистрала няма, а първокласните и второкласните пътища са малък процент. Третокласните и четвъртокласните общински пътища, обаче имат меродавна роля за транспортното обслужване и осигуряване на достъп до населените места, което определя необходимостта от подобряване на експлоатационното им състояние. Анализът показва, че на територията на Облас Велико Търново и на Община Горна Оряховица нуждата от качествени пътища (автомагистрала и първокласни пътища) е много голяма.

В добро състояние са пътищата: международен път Е-85 и реконструирана общинска пътна мрежа I – етап по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г. с пътища: VTR 1051 - Първомайци, VTR 1054 Първомайци – Правда – Янтра, Път VTR 1052 Д.Оряховица – Писарево – Върбица, представляващи 14,148 км. от цялата й дължина.

През предходния праграмен период 2007-2013 г. е извършена цялостна реконструкция на улици: „Патриарх Евтимий“, „Отец Паисий“, „Иван Вазов“ и част от „Св. Княз Борис I“ в гр. Горна Оряховица, които са в добро състояние.

В периода 2009-2013 г. са рехабилитирани и около 10 000 кв. м. участъци от уличната мрежа в населените места.

Останалата част от пътната мрежа с нейните елементи – габарити, настилки, отводнителни съоръжения, маркировки, сигнализация е силно амортизирана и не отговаря на европейските стандарти за сигурност и комфорт на пътуване.



Графика 5. Община Горна Оряховица в контекста на Републиканската пътна мрежа

- По отношение на достъпност и междуселищни връзки, се оформят групи на “населени места в близост до центъра” и “населени места отдалечени от центъра”. Тангиращите населени места до пътищата в добро състояние са безпроблемни, докато връзките между населените места Стрелец, Паисий, Горски Горен Тръмбеш и Горски Долен Тръмбеш с общинския център са силно възпрепятствани поради лошото състояние на пътната настилка. От направените изследвания се изяснява, че от всички населени места на общината до град Горна Оряховица може да се достигне с автомобил в рамките на 35 минути. Резултатите са представени в таблицата:

Време за предвижване с МПС до общинския център До 10 минути населено място	от 11 до 15 минути	от 16 до 20 минути	от 21 до 35 минути
гр. Долна Оряховица с. Първомайци с. Правда	населено място с. Поликрайще с. Писарево с. Драганово с. Върбица	населено място с. Янтра	населено място с. Горски Долен Тръмбеш с. Горски Горен Тръмбеш с. Стрелец с. Паисий с. Крушево

От таблицата се вижда, че времето за достъп с МПС от селата Върбица и Янтра до общинския център е намаляло в сравнение с 2005г., като са преминали в графите съответно от 11 до 15 минути и от 16 до 20 минути. Това се дължи на учащите от реконструираната четвъртокласна пътна мрежа през 2008-2009г по реализиран проект по ОПРР.

Железопътен транспорт

На територията на Община Горна Оряховица е разположен третия по големина ЖП възел за пътнически превози в страната ни. Тук са разположени центрове на двете държавни железопътни компании – Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“) и „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Също така са изградени центрове на навлезлите вече в транспортния бранш, частни ЖП превозвачи. Гара Горна Оряховица – Пътническа и Гара Горна Оряховица – Разпределителна са изградени, като самостоятелни центрове за пътникопоток и товарооборот в областта на железопътния транспорт.

Двете гари са пресечни точки на две главни ЖП направления:

- о II главна линия София – Плевен - Г. Оряховица - Варна;

- о IV главна линия Русе – Ст. Загора – Подкова – съставен елемент на ОЕТК №9

През Горна Оряховица минават следните международни направления:

- о Инстанбул – Русе – Букурещ;

- о София – Букурещ – Киев – Москва

Към националния превозвач „Холдинг БДЖ“ ЕАД са разположени два центъра за управление на пътническите и товарните превози, а именно:

- о Пътнически център Горна Оряховица и Локомотивно депо Горна Оряховица с филиално депо Левски, ЕП Русе и район Варна с ЕП Самуил, чиито структури се разпростират на територията на 11 области: Плевен, Ловеч, Габрово, Велико Търново, Русе, Разград, Търговище, Добрич, Шумен, Силистра, Варна.

- о Товарен Бизнес център с Локомотивно депо Русе, филиално депо Плевен, ЕП Каспичан, ЕП Варна – Фериботен комплекс. Центърът също координира работата на изброените 11 области.

Към ДП „НКЖИ“ са разположени центрове за управление на:

- о ЖП Секция Горна Оряховица;

- о Секция за сигнализация и комуникация;

- о Енергосекция Горна Оряховица с две тягови подстанции 110/27 kV – Тягова подстанция Горна Оряховица и Тягова подстанция „Честово“

- о УДВГД Горна Оряховица /Управление движението на влакове и гаровата дейност/

Общата дължина на ЖП линиите на територията на Община Горна Оряховица е около 167 км. От тях 20 км. удвоени жп линии и около 90 км. гарово коловозно развитие. Обходните маршрути на ЖП възел Горна Оряховица възлизат на около 20 км. Всички изброени жп трасета са електрифицирани, с изключение на маневрените райони и товаро-разтоварните коловози.

Въздушен транспорт

Летище Горна Оряховица е създадено през 1925 г. От 1995 е петото международно летище в страната, оборудвано с нова, модерна техника. Центърът за управление на въздушните полети, притежаващ всички сертификати и лицензи за извършване на дейността си, ръководи движението на самолетите над цяла Северна България. Летището е специализирано за карго полети и има потенциални възможности за увеличаване обема на своята дейност чрез привличане и осигуряване вноса и износа на суровини и готова продукция. Явява се основен пункт за износ на бързоразваляеми селскостопански продукти, живи животни и охладено месо от Северна България за Европейския съюз, Русия и страните от Близкия и Далечния Изток.

Летището разполага с писта за излитане с дължина 2 450 м. и 45 м. ширина, една пътека за рулиране с бетонно покритие, пет самолетни стоянки. Носещата способност на изкуственото покритие на полосата /PCN/ е 38/R/C/X/T/, което позво-лява кацане и

излитане на самолети с общо полетно тегло до 200 т. Пътническият терминал е в добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. В момента летището се използва за карго, чартърни полети, за учебно-тренировъчна дейност на ВВС и гражданска авиация. Обслужва и селскостопанска авиация. На територията на общината има действаща селскостопанска авиация, техническото и летателно оборудване на която е способно да задоволи нуждите на селското стопанство на цяла Северна България.

Интермодален транспорт

Потенциал за развитие на интермодален транспорт в общината представляват наличието на третия по големина ЖП възел в страната – гара Горна Оряховица, Летище Горна Оряховица, международен път I-5 Русе/Бяла – Велико Търново – Стара Загора – Кърджали – Маказа/Гърция (Е-85), формиращ направление ОЕТК №9, както и бъдещото трасе на автомагистрала „Хемус“. ЖП гара Горна Оряховица е част от железопътно-фериботните пунктове/пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни комбинирани превози. Интермодалните превози при транзита през България се реализират изключително чрез жп транспорт, през граничните ЖП гари по направленията:

о (Румъния) – Русе – Горна Оряховица – Свиленград – (Турция);

о (Румъния) – Русе – Горна Оряховица – София – Кулата – (Гърция)

Влияние на големи инфраструктурни проекти, предвидени за реализация на териториите на община Горна Оряховица

Развитие на строителството на трасето на АМ „Хемус“

Разширяването на трасето на АМ „Хемус“ ще има важно значение за сухопътния транспорт на територията на общината, тъй като ще допринесе за по-добро свързване не само със съседните общини, но и за повишаване на качеството на търговския обмен със съседните държави.

Изграждане на индустриални зони на територията на Горна Оряховица

Изграждането на нови индустриални зони и паркове като инструмент за повишаване на инвестиционната привлекателност на региона и града става все по актуално в засилената конкуренция за привличане на инвестиции в глобален план. Формата на тяхната организация, изграждане и управление е различна (публично-частна инициатива, подкрепена от държавната „Национална компания индустриални зони“, общинска, съвместно партньорство на общини, общинско–държавни), но общото, което ги свързва, е предлагането на инвеститорите на терени с предварително изградена инфраструктура, за да могат да стартират бързо проектите си.

Държавната компания за индустриални зони вече има подписан меморандум за изграждане и развитие на нова индустриална зона в община Горна Оряховица. На основата на нова нормативна уредба се очаква държавата да създаде условия за улеснено планиране и изграждане на такава инфраструктура чрез провеждане на всички приложими процедури предварително в съучастие или самостоятелно предостави терени или изгради цялата необходима инфраструктура: транспортна, енергийна, водна и пречиствателна, комуникационна и свързана със сигурността.

Разширяване на дейността и обновяване на Летище Горна Оряховица

Летището попада в направление на основната ТЕН-Т мрежа на територията на страната София–Горна Оряховица/Велико Търново–Русе–Букурещ, но е включено в широкообхватната ТЕН-Т мрежа. Изграденият пътнически терминал е оборудван само за вътрешни полети. Доколкото към момента летището представлява неизползван ресурс с потенциал за развитие, то развитието му в посока включване на пътнически полети и

повишаване на използването му за товарни превози би имало ключово значение за позиционирането на общината като главен транспортен център в Северен Централен Регион.

Изграждане на Интермодален терминал

Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика в непосредствен и дългосрочен план. Тази политика е насочена към „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“. Горна Оряховица е включена като възел за интермодални превози (автомобилен и жп транспорт) в основната TEN-T мрежа на територията на страната, но към момента не терминалът не функционира. В специализирания контейнерен терминал Горна Оряховица (Честово –товарна) порталните кранове са спрени от експлоатация. Изграждането на терминала ще има жизненоважно значение за развитието на икономиката на територията на общината, доколкото ще създаде условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги.

3.4.1.2. Градска Транспортна инфраструктура

Първостепенна улична мрежа (ПУМ) – Горна Оряховица 2023 г.

Функционалното предназначение на ПУМ е да осигури връзката на жилищните райони с централната градска част и производствените зони. Освен това улиците от ПУМ са и носители на входящо-изходящото и транзитно движения, както и на маршрутите на градския транспорт.

Общата дължина на уличната мрежа е 78 км, от които 13 % са без трайна настилка (асфалтобетон или паваж). Първостепенната улична мрежа се състои от улици, които са естествено продължение на входящо-изходящите направления на града в посоки с. Първомайци, гр. Долна Оряховица, гр. Велико Търново (през Арбанаси) и гр. Лясковец.

Виж Графика №6.

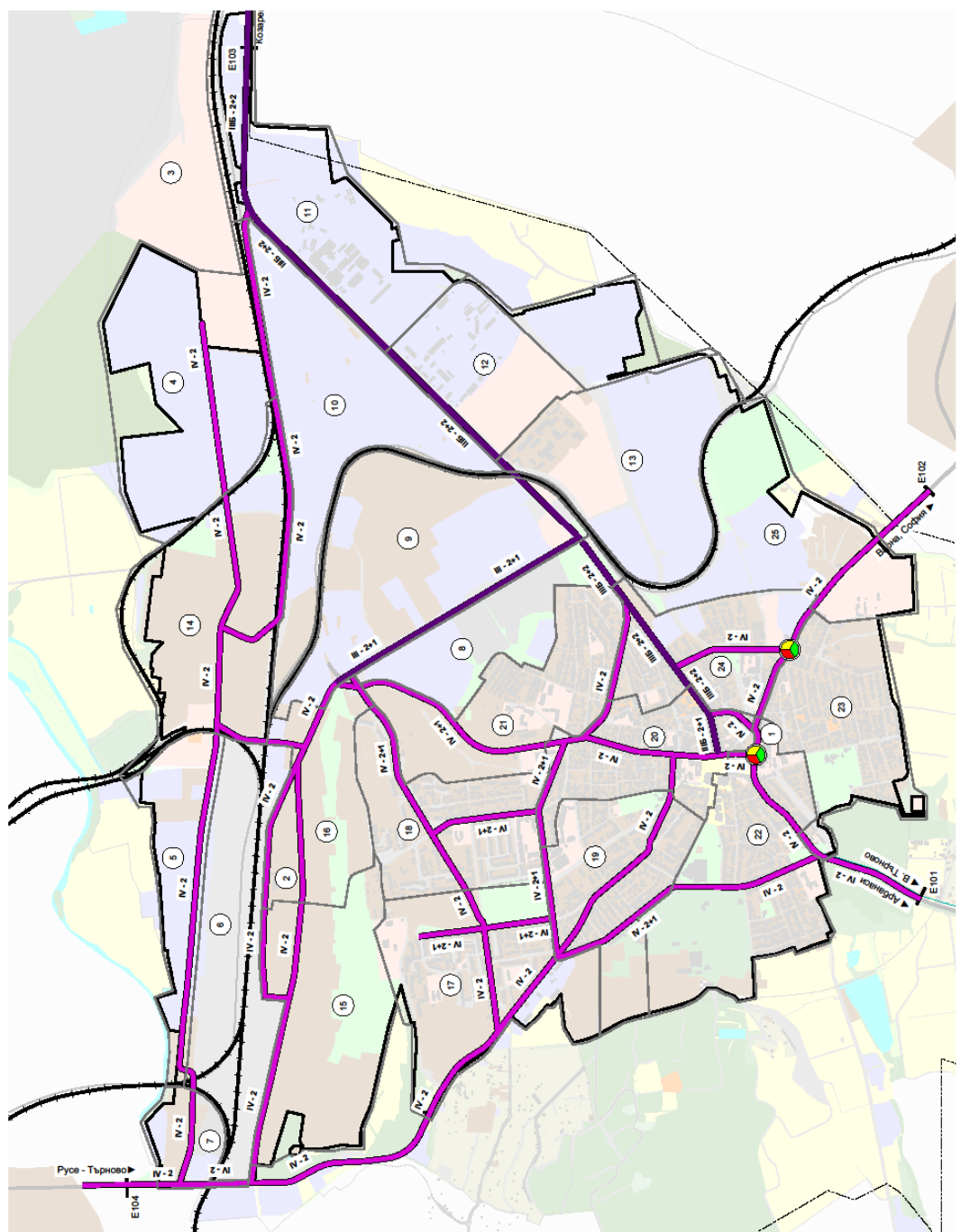
Първостепенната улична мрежа на града включва следните улици:

- **Районни артерии:** улици "Патриарх Евтимий", "Отец Паисий", "Княз Борис I", "Мано Тодоров", "Васил Априлов", част от ул. "Цар Освободител", "Иван Момчилов", "Съединение", "Антон Страшимиров", "Варненска" и "Васил Левски"
- **Събирателни улици:** част от "Цар Освободител", "Христо Смирненски", "Младост", "19 февруари", "В. Грънчаров", "Георги Измирлиев", "Хан Крум", "Сидер войвода", "Македония", "1-ви май".

Техническото състояние и геометричните характеристики на ПУМ-Първостепенната улична мрежа на града, не винаги отговарят на изискванията за съответния клас улици, който им се преписва за включването им в ПУМ, но в задоволителен вид (в техническо отношение) са улиците "Княз Борис I", "Ив. Момчилов", "Цар Освободител", "А. Страшимиров", "М. Тодоров", "Отец Паисий", "19 февруари" и "В. Грънчаров", част от които обаче в близко бъдеще ще изчерпят пропускателната си възможност.

Всички останали улици от главната улична мрежа нямат техническите параметри и не съответстват на изискванията за главна улична мрежа, въпреки че по тях са проведени трасетата на масовия градски обществен транспорт.

Един основен параметър, който показва степента на обслужване на градската територия с транспортна (пътна) инфраструктура е „Плътноста на ПУМ“ изразявана в дименсия „км-улици ПУМ / км²-градска територия“.



КЛАСИФИКАЦИЯ НА ПУМ И РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА - 2023 г.

ЛЕГЕНДА:

- ГРАНИЦА НА ОБЩИНА
- ГРАНИЦА НА ОБЩИНСКИ ЦЕНТЪР
- СЕЛИЩНА ТЕРИТОРИЯ
- ЖП трасе

РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА:

- I - 5
- II - 53
- III - 514
- Републикански трасета - I-ти клас
- Републикански трасета - II-ри клас
- Републикански трасета - III-ти клас

Пъровостелена улична мрежа на гр. Горна Оряховица:

- III-B-2+1
- III-ти клас (III-B 2+1 и III-B 2+2)
- IV-ти клас (IV-2 и IV-2+1)

Транспортно райониране:

- Транспортни райони
- Транспортен район - Автогара
- Транспортен район - ЖП гара
- Транспортен район - Аеродром
- Транспортен район (ежран)
- Е102

Съоръжения на транспорта:

- Монтирани светофарни уреди

Графика 6. Първостепенна улична мрежа-(ПУМ) -Горна Оряховица. Класификация

За гр. Горна Оряховица-2014 г. „Плътността на ПУМ” е **2,99 км/км²**, при норматив от 3,0 до 5,0 км/км², което показва, че по този показател града се намира в дъното на норматива. Това е сигнал, че в обозримо време плътността на ПУМ, ще се окаже недостатъчна, което ще се отрази върху нейната пропускателна способност, което ще предизвиква на автомобилни задръствания по определени участъци на мрежата.

Съгласно обобщената оценка, представена в ПИРО 2021-2027, "голяма част от пътната мрежа в града е силно амортизирана, а делът на реконструирани улици е недостатъчен". Напълно се солидаризираме с този извод.

Нещо повече, според общественото мнение - 25% от анкетирани фирми определят транспортната ситуация в града като неблагоприятна за развитието на бизнеса, и то именно поради недоброто състояние на уличната мрежа.

Пропускателна способност на ПУМ-2023, организация на движението

Всяко инженерно съоръжение, както и пътно-уличната инфраструктура трябва да осигури:

- Стабилно поемане на динамичното натоварване от МПС преминаващи върху съоръжението (улица, път, мост и пр.)
- Да осигури „Пропускателна способност”, т.е. преминаването на транспортния поток от МПС през напречния профил на съоръжението с определена интензивност - „ЕЛК/час”.

Интензивността на движението (транспортните потоци по ПУМ) в Горна Оряховица нараства с ускорени темпове в резултат на повишаващата се степен на моторизация и мобилността на населението от една страна и слабото ползване на обществения градски транспорт, поради ниското качество на услугата и високата ѝ цена, от друга.

От проведените изследвания на интензивността на транспортните потоци по ПУМ -2023 г. е изготвена следващата картограма, която графично представя интензивността на автомобилното движение в града по време на сутрешен час пик.

Както се вижда, интензивността на движението е относително висока

- по ул. "Св. Княз Борис I", в посока от центъра към Долна Оряховица,
- по ул. "Цар Освободител" от ул. "Янко Боянов" до ул. "Г. Измирлиев" и
- от "В. Левски" до гарата,
- по улиците- "Отец Паисий", "Ангел Кънчев", "Мано Тодоров" "Родопи" и "19-ти февруари".

Въпреки че към 2023 г. може да се говори за нетърпимо, задръстване на движението в истинския смисъл на думата (по международни критерии), организацията на движението , недоброто състояние на пътната настилка, пиковото натоварване, а често и паркираните по платното МПС, намаляват пропускателната способност на отделни отсечки и кръстовища по ПУМ, и водят до забавяне и задръжки на трафика.

Интензивността на автомобилното движение в Горна Оряховица се увеличава, при това с много бързи темпове.

В рамките на денонощния цикъл се наблюдават два ясно изразени време-интервала с върхова интензивност на лекия автомобилен транспорт – (личен) :

- сутрешен пик между 7 ч. и 9 ч. и

- вечерен - между 17 ч. и 19 ч.

Силно неравномерен е и пътничопотокът на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ).

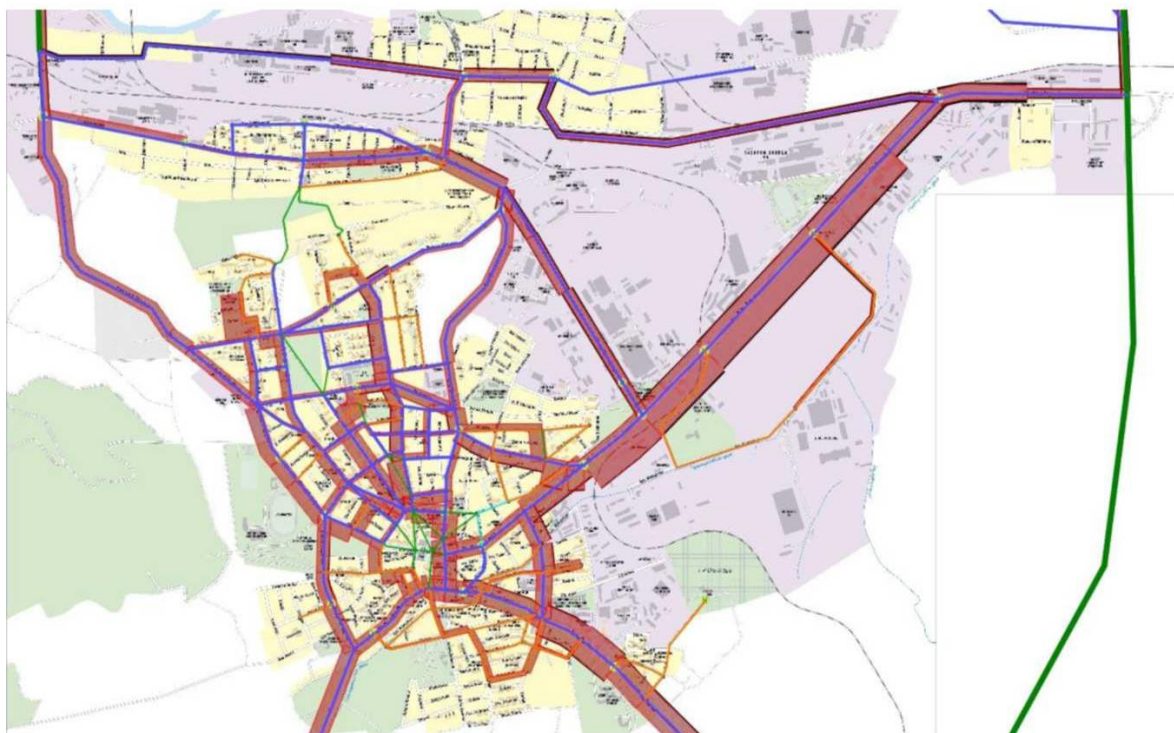
- **около 850 пътника/час** - средно в интервала, в който има автобусни превози от 5 до 22 ч.,
- **около 4 000 пътници/час** (броят на превозваните пътници) - в сутрешния върхов времеинтервал, между 7 ч. и 8 ч.,
- **около 3 000 пътници/час** (броят на превозваните пътници) - след обяд между 17 ч. и 18 ч - съответно.

Така, по време на сутрешната върхова интензивност на тр.потоци и пътничопотоци, 12% от кореспонденциите са пътуванията с обществен транспорт, а по време на следобедния пик процента на тези пътувания спада до - 7%.

В конкретната конфигурация на ПУМ на града, има отсечки и кръстовища, при които трафикът варира в рамките на деня в значително по-големи диапазони.

- Например, по ул. "Младост" в близост до кръстовището с ул. "Цар Освободител", "Стоил войвода" и "Никола Петров" при среднодневен трафик от 430 МПС/час, сутрин в интервала между 7 ч. и 8 ч. по нея преминават с 35% повече (582 МПС), а вечер, в интервала 17 ч.-18 ч. с 61% (691 МПС)
- Нещо повече, в рамките на сутрешния и на вечерен час-пик, има вътрешно часови под-интервали (например между 7:30 и 8:00ч. и между 17:00 и 17:30ч.), през които трафикът надвишава среднодневния със стойности от 30% до 75%.

Тази силно изразена неравномерност е предпоставка за забавяне на движението, а на места и за задръстване на трафика, което води до удължено времепътуване и повишени вредни емисии, тъй като МПС не работят в оптимален режим.



Графика 7 : ПУМ – Горна Оряховица , Интензивност на транспортните потоци по ПУМ за сутрешен „час-пик“- 2022 год

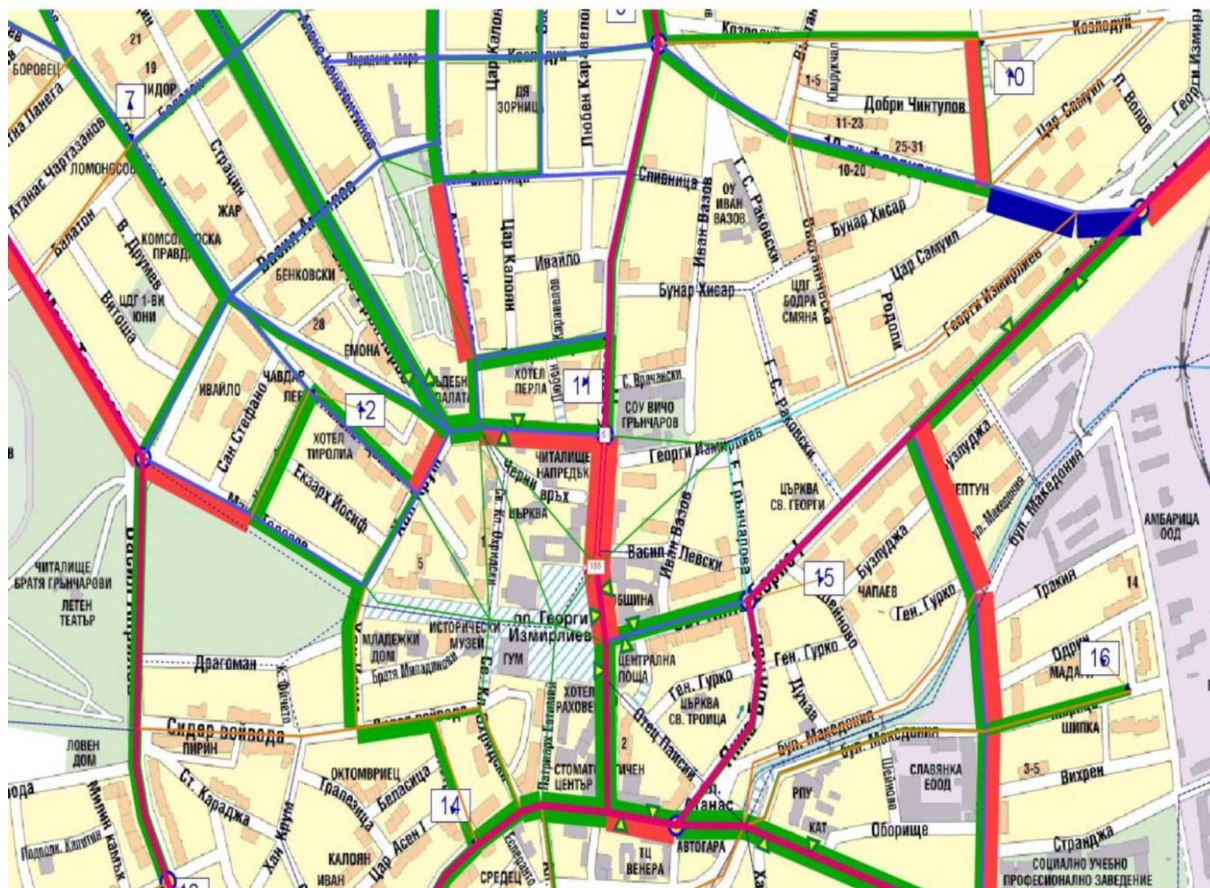
В града съществуват и няколко кръстовища, чиито геометрични характеристики и съществуващата организация на движението затрудняват автомобилния трафик, особено в интервалите с пиково натоварване, което създава предпоставки за пътнотранспортни произшествия.

Крайно наложително е (в скоро време до 2025 г.) да се изработи ГПОД – „Генерален план за организация на движението” в гр. Горна Оряховица, чрез който по ПУМ на града (респективно по цялата Улична мрежа на града), ще се установят режимите за движение: - двупосочно, еднопосочно, в кръстовищата, светофарни системи, спиране и паркиране по пътното платно, местоположение на спирките на градския транспорт и т.н.

В този смисъл, ГПОД ще фиксира конкретно функциите на транспортната инфраструктура, ще ги оптимизира и с това може да се очаква забележимо подоряване на пропускателната способност на уличната мрежа на града, сигурността и безопасността на движението. Желателно е в рамките на ГПОД да се разработи и концепция за паркирането в Централната част на горна Оряховица, с възможност за въвеждане на режим „Кратковременно платено паркиране”, т.е. така наречената „Синя зона”.

На следващата картограма са показани участъците в централна градска част, при които вече са налице известни капацитетни проблеми- (Изчерпана пропускателна способност на ПУМ), оцветени съответно в червено и синьо.

Налице са всички предпоставки в близко бъдеще тези проблеми да се проявяват във все по-остра форма, ако не се предприемат мерки за тяхното решаване.

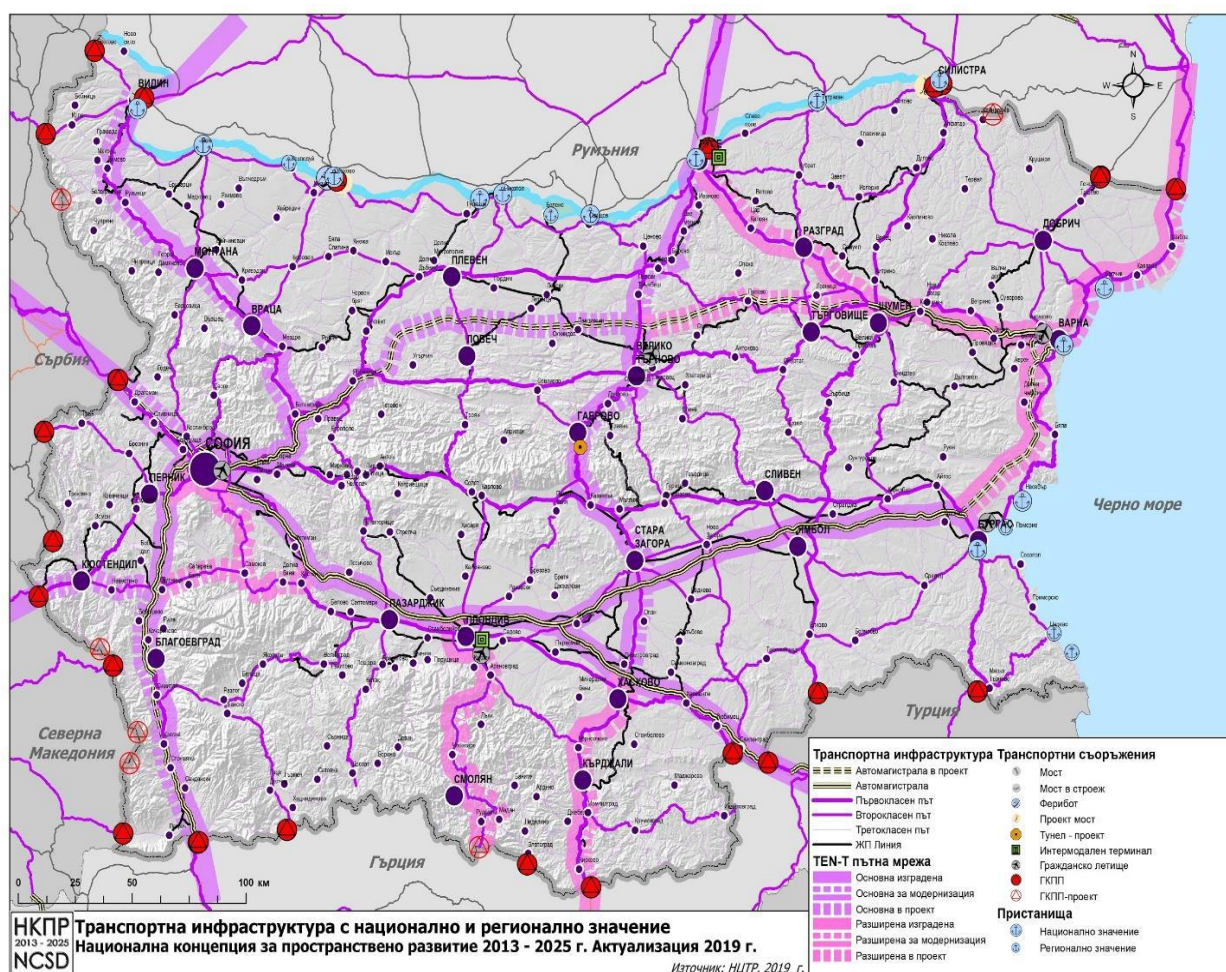


Графика 8 : ПУМ-Горна Оряховица – Извличение на проблемните участъци с изчерпана пропускателна способност на ПУМ - 2022 год.

В периода 2014-2020 г. общината е постигнала съществено подобряване качествата на градската среда. Това е осъществено чрез реализацията на редица проекти, включени в Интегрирания план за градско възстановяване и развитие на гр. Горна Оряховица 2014-2020 г.

Пътната инфраструктура на град Горна Оряховица не е обновявана от много време. Едновременно с увеличаващия се вътрешноградски трафик, през последните години значително нараства транзитния трафик, включително тежкотоварен. Той има изключително негативно влияние върху жизнената среда поради увеличеното замърсяване на атмосферния въздух, нивото на шума и опасността от пътнотранспортни произшествия. За облекчаването на тези проблеми е необходимо извеждане на автомобилите от града чрез обходни пътища. Поради тази причина общинската администрация е започнала реализирането на идеите от ОУЛ- Горна Оряховица за обходните пътища на общината, като е изготвила „Идеен проект за Северен обходен път на община Горна Оряховица“, който предстои да се одобри от надлежните инстанции.

КОНЦЕПЦИЯ ЗА СЕВЕРЕН ПЪТЕН ОБХОД НА ГР. ГОРНА ОРЯХОВИЦА



Графика 9 : Транспортна инфраструктура с национално и регионално значение – НКПР 2013-2025 г. Актуализация 2019 г.

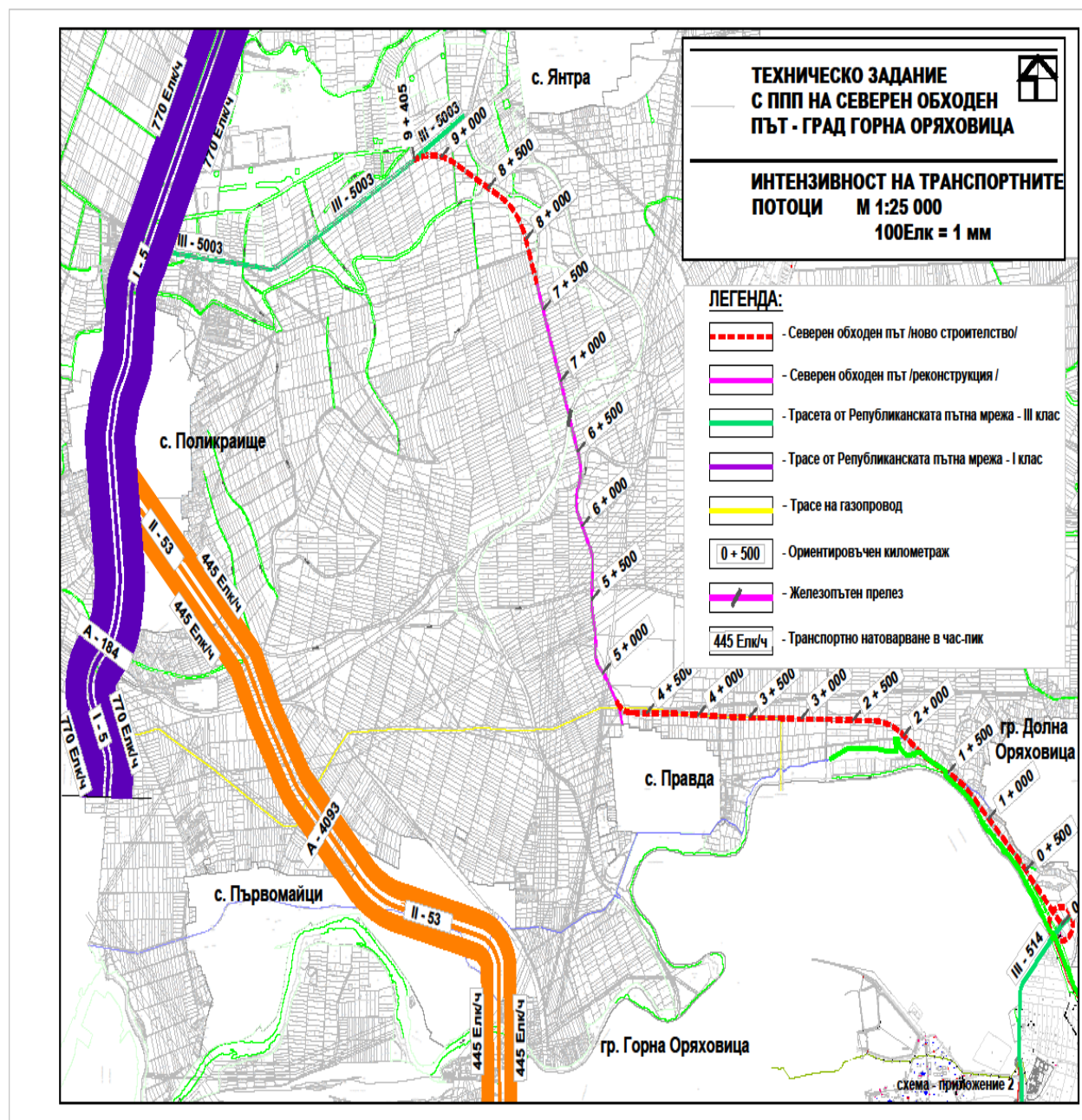
От приложената графика ясно се вижда, че свързването на **Главната Централна ос „север-юг”**– (Румъния/Русе – Стара Загора – ГКПП „Маказа”/Гърция) и **Северната главна ос „запад-изток”**– (София – Велико Търново – Шумен – Варна) ще стане на територията на Община Горн Оряховица, където основния транспортен възел (детелина) свързва АМ „Хемус” с направленията Русе и В.Търново детелината на път I-5,.

Град Горна Оряховица е стратегически ЖП възел с пресичането на две главни железопътни трасета Русе - Кърджали и София - Варна. Изхождайки от това стратегическо положение на ЖП-възел Горна Оряховица, в перспектива се предвижда и изграждането на интермодален терминал (ИМТ) и на територията на гара Горна Оряховица. Заедно с изградения интермодален терминал в Пловдив на АМ „Тракия” и АМ „Марица”, който е вече в експлоатация, както и изграждането на интермодален терминал (ИМТ) - Русе”, ще осигури пълноценното функциониране на тази ос като част от основната TEN-T мрежа и ще се поставят основите на прехвърляне на товарните Автопревози по ЖП-трасетата.

В тази връзка е необходимо да се намери ново решение, с което тежкотоварния и транзитния трафик да бъде изведен извън рамките на града и прилежащите му урбанизирани територии.

Предложение: Имайки в предвид горепосочените обстоятелства да се предвиди и изгради тарасе на Северен обходен път на гр. Горна Оряховица.

Той ще се впише в създаващата се конфигурация на основните транспортни оси на Р България, ще обслужва бъдещия интермодален ЖП-терминал Горна Оряховица и бъдещото логистично развитие на града, без да притеснява и нарушава екологията на урбанизираната среда на града. Това тарасе ще обслужва и транзитното движение, което ще възникне от направлението към гр. Лясковец, въз основа на конкурентните времена за пътуване по АМ „Хемус” в сравнение с главните пътища, които като резход на времепътуване и ресурси са в полза на магистралата.



Графика 10 : Ситуация на Северен обходен път на гр. Горна Оряховица

Пътната инфраструктура на град Горна Оряховица не е обновявана в скоро време

Част от транзитния трафик преминава през центъра на града поради липса на обходни пътища.

Моторизация на населението

Степента на моторизация на населението е показател, който дава информация за тенденцията в насищане с леки автомобили. Данните за регистрираните пътни превозни средства на територията на община Горна Оряховица са предоставени от данъчна служба на общината.

За съжаление, поради спецификата на данните, може да се изчисли степента на моторизация на общинско ниво, тъй като данните са на ниво град и включват всички населени места в общината (градове и села). Въпреки това, статистиката ясно показва тенденция на повишаване на общия брой на регистрираните моторни превозни средства. Това, заедно с констатираната по-горе демографска тенденция за общо намаляване на броя на населението и концентрирането му в града, недвусмислено води до извода, че степента на моторизация в град Горна Оряховица се повишава много интензивно:

от См, леки коли= 446,8‰ през 2018 год.

до См, леки коли= 578,5 ‰ през 2022 год.

Данни от „Данъчна служба“ на община Горна Оряховица :

1бр. електрически лек автомобил, 8бр. електрически мотопеда до 50куб., 1бр. електрически товарен автомобил до 3,5т. и др./

-През **2021г.** по данни на МДТ са придобити 3822бр. превозни средства, от които 3144бр. леки автомобили, 318бр. товарни автомобили до 3,5т., 114бр. мотоциклети и т.н. Дерегистрираните /продадени, бракувани и т.н./ превозни средства за същата година са 3299бр. Всички моторни превозни средства на територията на Община Горна Оряховица към 2021г. са 27960броя., от които активни превозни средства 21099бр./16372бр. леки автомобили, 1630бр. товарни автомобили до 3,5т., 521бр. мотоциклета, 570бр. мотопеди до 50куб., 2бр. електрически леки автомобили, 8бр. електрически мотопеда до 50куб., 3бр. електрически товарни автомобили до 3,5т. и др./

-През **2022г.** по данни на МДТ са придобити 3473бр. превозни средства, от които 2799бр. леки автомобили, 317бр. товарни автомобили до 3,5т., 99бр. мотоциклети и т.н. Дерегистрираните /продадени, бракувани и т.н./ превозни средства за същата година са 2980бр. Всички моторни превозни средства на територията на Община Горна Оряховица към 2022г. са 27900броя., от които активни превозни средства 23968бр./18656бр. леки автомобили, 1889бр. товарни автомобили до 3,5т., 603бр. мотоциклета, 616бр. мотопеди до 50куб., 12бр. електрически леки автомобили, 12бр. електрически мотопеда до 50куб., 3бр. електрически товарни автомобили до 3,5т. и др./

От приведените данни на «Данъчна служба» община Горна Оряховица, се получава достатъчно изчерпателна информация за състоянието на парка на различните вида МПС на територията на общината.

За да извлечем и сравним тенденцията на нарастване на моторизацията в града и общината ще вземем за сравнение «Моторизацията на населението» за 2018 и 2022 години :

2018 година – Население : община 46 000

Общ брой МПС - 27 222 ,

от които активни :

- 14 300 бр. Леки автомобили
- 1 075 бр. товарни автомобили до 3,5 тона
- 355 бр. мотоциклети
- 475 бр. мотопеди до 50 куб.
- 1 бр. електрически леки автомобили
- 7 бр. електрически мотопеда до 50 куб.
- 0 бр. електрически товарни автомобили до 3,5 тона

Степен на моторизация -2018 г. - C_m , леки коли= 446,8

Тотална моторизация -2018 г. C_m , тотал = 506,0 ‰

2022 година- Население : град Г.Оряховица - 32 246, община - 45 930

Общ брой МПС - 27 900 ,

от които активни :

- 23 968 бр. Леки автомобили
- 1 889 бр. товарни автомобили до 3,5 тона
- 603 бр. мотоциклети
- 61 бр. мотопеди до 50 куб.
- 12 бр. електрически леки автомобили
- 12 бр. електрически мотопеда до 50 куб.
- 3 бр. електрически товарни автомобили до 3,5 тона

Степен на моторизация - 2022 г. - C_m , леки коли= 578,5 ‰

Тотална моторизация - 2022 г. C_m , тотал = 664,0 ‰

Както установихме степента на моторизация в град Горна Оряховица се е повишила много интензивно:

от C_m , леки коли= 446,8‰ през 2018 год.

до C_m , леки коли= 578,5 ‰ през 2022 год.

В същото време транспортната инфраструктура в града и оборудването на Първостепенната улична мрежа – ПУМ, не се развива с достатъчни темпове, така че да поеме непрекъснато нарастващия градски трафик. Съгласно Наредбата за обществения ред при използване на пътни превозни средства и

осигуряване безопасността на движението на територията на община Горна Оряховица, улиците на града се класифицирани в две категории: първостепенна и второстепенна улична мрежа.

За да се отговори на тези предстоящи събития може да се предприеме инициатива де се оборудва част от Главната улична мрежа на града със светофарни уредби с координирано светлинно регулиране „Зелена вълна“, което ще се реализира със Интелигентната транспортна система. По този начин, със Зелената вълна, ще се повиши пропускателната способност на мрежата, чрез създаване на флуидност (поддържане на постоянна скорост) на транспортните потоци по ПУМ на града.

Става дума за кръстовищата :

- Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.Патриарх Евтимий“ – триклонно
- Светофарна уредба на ул.“Отец Писий“ – ул.“ Родопи“ – четириклонно
- Светофарна уредба на ул. “Свети княз Борис“ – ул.“ Родопи“ – триклонно
- Светофарна уредба на ул.“Свети княз Борис I“ – ул.“ Иван Момчилов“ – триклонно
- Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.“ Прелеза“ – триклонно
- Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.“ Васил Левски“ – триклонно
- Светофарна уредба на ул.“Хр. Смирненски“ – ул.“ Ангел Кънчев“ – четириклонно
- Светофарна уредба на ул.“Хр. Смирненски“ – ул.“ Вичо Грънчаров“ – четириклонно
- Светофарна уредба на ул.“ .“Свети княз Борис I“ – ул.“ 19 Февруари“ – триклонно

Пътно – транспортни произшествия 2017 - 2022 г.

Предоставените данни за пътно-транспортни произшествия (ПТП) на територията на града са в унисон с констатираните по-горе тенденции относно моторизацията на населението. Въпреки че в абсолютна стойност броят на инцидентите намалява. Както се вижда от статистиката на КАТ-Горна Оряховица тенденцията на ПТП в града рязко и видимо намалява

Общо за 2022 година в гр. Горна Оряховица са регистрирани 85 броя ПТП

Както се вижда от статистиката на КАТ-Горна Оряховица тенденцията на ПТП в града видимо намалява :

- | | |
|---|----------------|
| - за 2017 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 176 броя ПТП |
| - за 2018 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 187 броя ПТП |
| - за 2019 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 116 броя ПТП |
| - за 2020 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 111 броя ПТП |
| - за 2021 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 110 броя ПТП |
| - за 2022 година в гр. Горна Оряховица са станали | - 85 броя ПТП |

За 5 години Пътната травматология в града е намаляла с 55% спрямо 2018 година, когато имаме фиксирани най много ПТП - 187 броя през 2018 год. на територията на града.

Основната причина за настъпилите пътнотранспортни произшествия е неспазване правилата за движение – отнемане на предимство и неправилни маневри. Произшествията възникват основно на кръстовищата в града. Другите причини (като несъобразена скорост, възникнали неизправности на превозните средства, употреба на алкохол и/или наркотични вещества и техните аналози, нередности по уличната мрежа и др.) за настъпване на пътнотранспортните произшествия са незначителен дял.

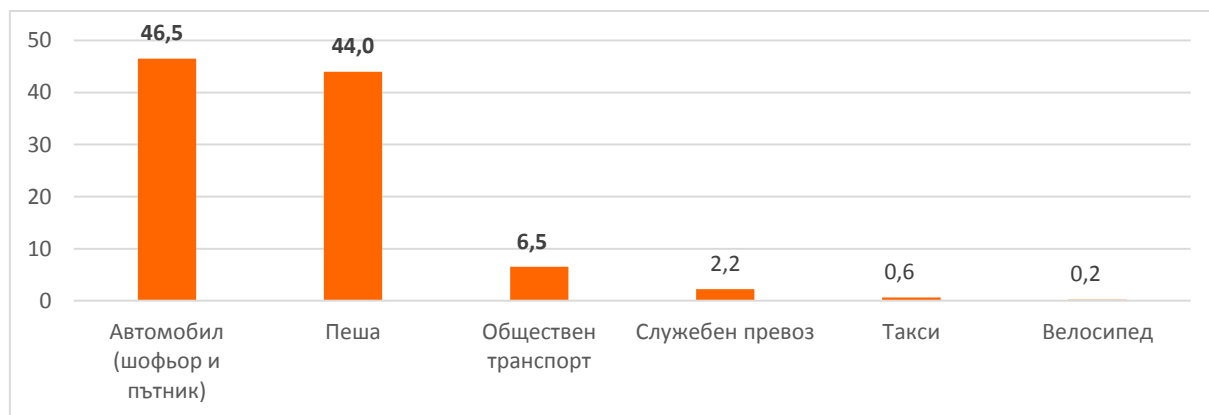
През последните 50 години личните автомобили масово доминират в избора на вид транспорт за извършване на ежедневните пътувания в градовете. Те дадоха на хората усещане за престиж и голяма степен на свобода, като им позволиха да достигнат почти всяко място. Масовото им навлизане в градовете обаче доведе до задръствания (със своето икономическо въздействие и свързаното с това увеличаване на времето за пътуване до работното място), оказва отрицателно

64,5% от пътуващите използват автомобил за ежедневните си придвижвания, правейки го най-масовият вид транспорт в град Горна Оряховица.

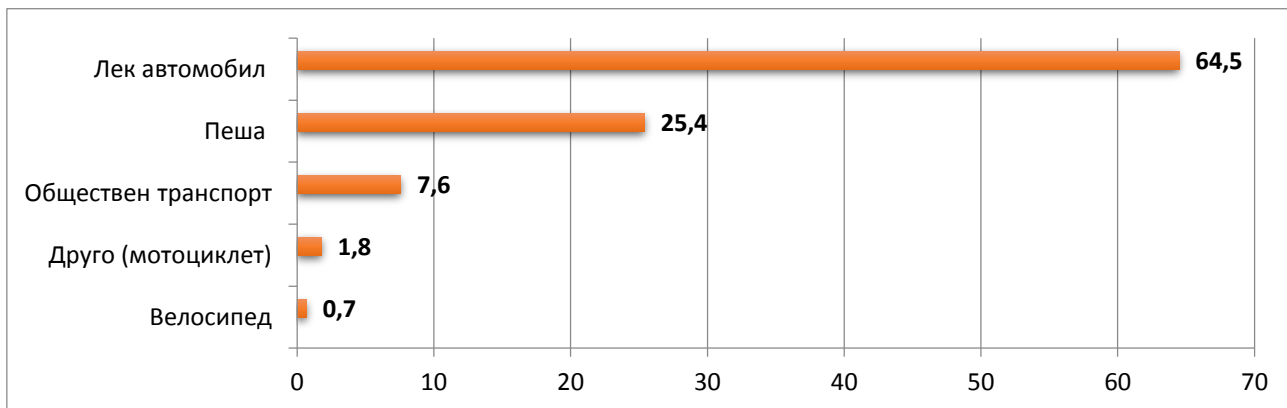
въздействие върху човешкото здраве, личната безопасност и околната среда (замърсяване на въздуха и шум) и влоши качеството на градската среда и социалното включване.

Ето и най-новите данни от изследването проведено 2022 год. за използването на видовете транспорт тотално за града и за трудовите пътувания :

Разпределение на придвижванията по вид транспорт – модал сплит, делничен ден
База : Цялото население на града



Какъв транспорт използвате най-често за придвижванията си в делнични дни
База: работещи и работещи пенсионери

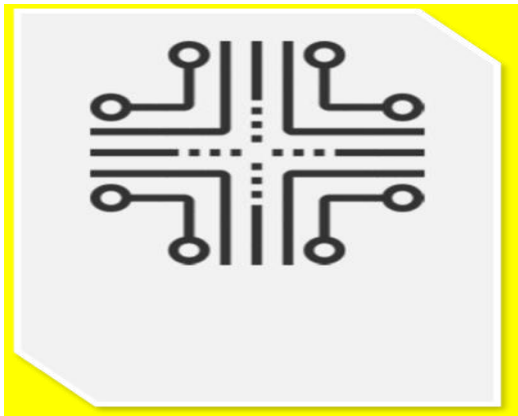


Тъй като населението продължава да се концентрира в градовете, отрицателните въздействия, свързани с транспортирането на хора и стоки, ще продължават да се изострят. Демографското развитие в Община Горна Оряховица следва световните и национални тенденции на увеличаване на дела на градското население, което към 2022 г. надвишава 80% от цялото население на общината.

Сега европейските градове започват активно да се справят с подобни проблеми чрез прилагане на набор от различни стратегии, като въвеждане на такси за задръствания и платено паркиране, за да се сепарират отрицателните въздействия на транспорта, подобряване на качеството на обществения транспорт, насърчаване на немоторизиран транспорт с обособени пешеходно-велосипедни алеи и ограничаване на достъпа на определени превозни средства до центъра на града

Обобщение на идентифицираните ключови проблеми в Направление „Улична мрежа и автомобилно движение“ е представено на следващата графика.

Ключови проблеми – „Улична мрежа и автомобилно движение“ :





транзитен
трафик в
рамките
на града



задръстване на възлови
кръстовища



недоизградена
улична
инфраструктура в
жилищни райони



недостатъчно мерки
за безопасност и
успокояване на
движението

3.5. Анализ на Паркирането – 2023

В „Общинската програма за управление качеството на атмосферния въздух на Горна Оряховица“ за периода 2003 г. -2010 г., както и в ОУП-Горна Оряховица се посочва, че паркирането в централната част на града е значим проблем.

От проведените изследвания на транспортните потоци по главната улична мрежа са бяха установени пикови часове при които градския център на гр. Горна Оряховица е труднодостъпен и невъзможен за паркиране.

Инфраструктурата „Паркиране и гариране“, към момента-2022 г. в града, включва няколко площадки, на повечето от които паркирането е неорганизирано, и не съответства на нормативните документи в тази област. Такива площадки са:

- Зад сградата на Общината (32 паркоместа)
- Зад сградата на Панорама (30 паркоместа)
- Зад търговски комплекс "Киното" (35 паркоместа)
- Предгаров площад (около 60 паркоместа).
- Допълнително има ведомствени паркинги ("Захарни заводи" АД, "Хлебозавод Корн" АД, и др.), както и към болниците.



Възможностите за паркиране на пътното платно съществуват и по някои от улиците в Централната част на града, като общият брой на тези места е около 200.

Към момента - 2022 г. паркирането в целия град е изцяло безплатно. Съществуват предложения за организиране на платено паркиране по горепосочените зони, но все още тази идея не е разработена и реализирана.

Изхождайки от примера на редица български градове, следва да се има предвид, че политиката за паркирането може да бъде ефикасен инструмент за въздействие върху използването на автомобили в централните части на градовете.

В дългосрочен план откриването на повече места за паркиране, особено ако са безплатни, насърчава използването на автомобилния транспорт и обратно. Таксата за паркинг може да се използва като икономически инструмент като се установят различни тарифи, които да отразяват ограничената наличност на обществено пространство и да създадат различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра, по-ниски цени за екологично по-чисти автомобили и т.н.).

През 2022 г. беше разработен ГПОД на Централна градска част, като част от него включваше и предложение за „Синя зона“ в ЦГЧ. Идеята за „Синя зона“ все още не е реализирана.

„Синя зона“ – гр. Горна Оряховица . Това мероприятие е един от приоритетите на Общинската администрация до 2025 г. Въвеждането на „Синя зона“ в гр. Горна Оряховица е мероприятие с предохранителен характер, целящ чрез кратковременното платено паркиране да ограничи натиска от паркиращи автомобили в Централното ядро на града. Следва да се има предвид обаче, че първоначално въведената зона трябва да се обследва чрез специализирани анкети по отношение на нейната функционалност и при доказана необходимост да се коригира и същевременно доразвива.

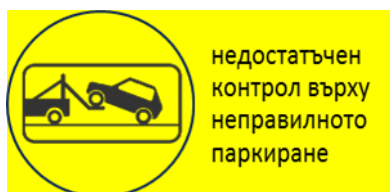
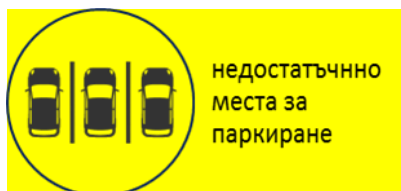
Въпреки усилията на Община Горна Оряховица за осигуряване на необходимите паркоместа, проблема с паркирането в централната част на град Горна Оряховица остава нерешен поради увеличаващия се брой автомобили. Паркоместата за местодомуване в голяма степен са подсигурени в индивидуално и комплексно строителство, чрез открити паркинги или гаражни клетки. В производствената зона по-големите фирми са изградили собствени паркинги, но все още има недостиг.

В тази връзка още веднъж стигаме до извода, че е назряла нуждата за града да се изработи ГПОД – „Генерален план за организация на движението“ на целия град , в който по ПУМ на града (респективно по цялата Улична мрежа на града), ще се установяват и узаконят режимите за движение и режимите за паркиране.

Като съставна част на ГПОД, в Раздела „Паркиране и гариране“ е задължително да се постави изискването да се мотивира и концептуално да се разработи „Синя зона“ за кратковременно платено паркиране в целия град Горна Оряховица.

В този смисъл, ГПОД ще фиксира конкретно функциите на транспортната инфраструктура, ще ги оптимизира и с това значително ще подобри пропускателната

способност на уличната мрежа, условията за паркиране в Централната част на града, сигурността и безопасността на движението.



3.6. Общинска пътна мрежа – състояние 2023

Общата дължина на Общинската пътна мрежа е 55,620 км. Параметрите на мрежата са дадени в по-долу приведената таблица :

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

Изградена е и местна пътна мрежа, която включва:

Общински пътища (IV клас):

За територията на Община Горна Оряховица общинската пътна мрежа е с дължина 55,62 км.

№ по ред	Път №	Наименование на пътя	Обслужвани общини	Дължина, км	От км до км	Вид настилка	Габарит настилка, м	Габарит пътно платно, м	Водосточи, бр.	Мостове, н. адлез, бр.	Подпорни стени, м	ЖП прелези, бр.
1	VTR 1013 (*)	/III-504, Ресен - Стефан Стамболово / - Никюп - граница община (В.Търново - Г.Оряховица) - Крушето	Велико Търново, Горна Оряховица	4,700	от 7+30 0 до 12+00	плътен асфалтобетон	6,00	8,00	1			1
2	VTR 1036 (**)	/I-5, Полски Тръмбеш - Велико Търново / - Граница общ. (Горна Оряховица - Велико Търново) - археол.к-с Никополс ад Иструм - Никюп /VTR1013/	Велико Търново, Горна Оряховица	1,100	от 0+00 0 до 1+100					0		0
3	VTR 1051 (*)	/I-5, Поликраище - В.Търново / - Първомайци /II-53/	Горна Оряховица	3,080	от 0+00 0 до 3+080	плътен асфалтобетон	7,20	9,20	2			
4	VTR 1052 (*)	/III-514/ Долна Оряховица - Писарево-Върбица - /VTR2287/	Горна Оряховица	12,640	от 0+00 0 до 12+640	плътен асфалтобетон	6,20	8,20	4	1	64	
5	VTR 1054 (*)	/II-53, Поликраище - Г.Оряховица /Първомайци - Правда - Янтра /III-5003/	Горна Оряховица	7,200	от 0+00 0 до 7+200	плътен асфалтобетон	5,80	6,80	3			4
6	VTR 1292 (*)	/III-514, Камен - п.к.Сушица/- Граница общ. /Стражица - Г.Оряховица/ - Паисий - Стрелец - Граница общ. /Г.Оряховица - Полски Тръмбеш/ - Петко Каравелово /I-5/	Стражица, Горна Оряховица, Полски Тръмбеш	11,000	от 1+50 0 до 12+500	плътен асфалтобетон	6,00	7,60	6			
7	VTR 2050 (*)	/III-4073, Горски горен Тръмбеш - Драганово / Горски долен Тръмбеш-Върбица	Горна Оряховица	7,240	от 0+00 0 до 7+240	плътен асфалтобетон	6,00	8,00	10	1		
8	VTR 2053 (*)	/III-514, Сушица - Драганово/ - Стрелец /VTR1292/	Горна Оряховица	8,660	от 0+00 0 до 8+660	плътен асфалтобетон	6,00	7,40	4			
Обща дължина:				55,620								

**Матрици на мобилността на населението
от селата в община Горна Оряховица
към 2022 г.**

Обща матрица на общинската мобилност с МОПТ общ. Г.Оряховица 10.2022 г.																	
сумарна																	
от / към	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	общо "ОТ"
1.Върбица																	още липсва
2.Дол.Оряхов.														195			195
3.Първомайци														648	290		938
4. Правда														105			105
5. Стрелец														30			30
6. Паисий														18			18
7. Крушето											30			38			68
8.Г.г.Тръмбеш														10			10
9.Г.д.Тръмбеш														25		20	45
10. Янтра														0			още липсва
11.Поликрайще														90	40		130
12. Писарево														23			23
13. Драганово														110	45		155
14.Горна Ор-ца																	0
15. В.Търново														0			0
16.Елена-Ляско														0			0
общо - "КЪМ"											30			1292	375	20	1717

По общинската пътна мрежа се осъществяват всички пътувания / кореспонденции / в ежедневието на населението на общината.

Векторите на кореспонденциите на населението от общината, обикновено се представят във вид на матрица „от-към“, където клетките на матрицата са териториалните зони (села) на общината. Матриците се изграждат с най-различни параметри на кореспонденциите, но сумарната от тях е особено важна и показателна за общинската мобилност.

Посочените данни от матрицата, за направленията-векторите, по които има най-голямо и устойчиво натрупване на кореспонденции, следва да се използват като основа за планиране на маршрутите на общинския транспорт. Това планиране включва моделиране и оптимизиране на цялата система МОПТ в общината, респ. на всички нейни съставни елементи.

Цялата тази описана транспортна дейност се развива по Общинската пътна мрежа и за това , тя трябва да е добро състояние, за да отговаря високите изисквания които се предявяват към екологичната и достъпна околната среда.

**Проблеми на общинската транспортната инфраструктура -
Община Горна Оряховица 2023 г.**

След направения анализ на националната и общинска транспортна инфраструктура в териториалния обхват на община Горна Оряховица могат да се изведат следните важни проблеми, чието решение ще дадат възможности за нейното положително развитие в перспектива.

- Нереконструираната част от четвъртокласната общинска пътна мрежа с пътища: VTR 1013 Никюп – Боруш – Крушето, VTR 2050 Г. Д. Тръмбеш – Върбица, , VTR 1292 Паисий – Стрелец – Петко Каравелово с обща дължина 24,23 км. е амортизирана с нарушена цялост на асфалтовото покритие и липса на изградена отводнителна система. Това създава неудобство на придвижването от населените места, които зависят от нея, до общинския център и обратно.
- Непълно изградена улична мрежа има в с. Първомайци, гр. Долна Оряховица, с. Янтра, с. Паисий, с. Стрелец и с. Г. Долен Тръмбеш.
- Голяма част от уличната мрежа в населените места на общината е в много лошо състояние.
- Открит остава проблемът с паркирането в централната градска част на Горна Оряховица. За по-големите обекти за обществено обслужване, са организирани паркинги, но капацитетът им е недостатъчен.
- Проблемите, които съпътстват железопътния транспорт на национално ниво, се отразяват и на Община Горна Оряховица..
- Тенденцията е този процес да спре, като последва оздравителна структурна реформа, която да оптимизира дейностите в жп транспорта и да се разкриват работни места за лица с висока професионална квалификация.
- Други проблеми са: остаряла инфраструктура, морално остарели влакове, ЖП транспорта не се ползва с пълния си потенциал.
- Летището не работи с пълния си потенциал. Много дълго време остава нерешен въпроса за отдаване на Летище Горна Оряховица на концесия
- Потенциал за развитие на интермодален транспорт в общината представляват наличието на третия по големина ЖП възел в страната – гара Горна Оряховица, Летище Горна Оряховица, международен път I-5 Русе/Бяла – Велико Търново – Стара Загора – Кърджали – Маказа/Гърция (Е-85), формиращ направление ОЕТК №9, както и бъдещото трасе на автомагистрала „Хемус“.
- Проблем за един бъдещ Интермодален транспорт е неразвения потенциал на Летище Горна Оряховица.
- Проблем за Интермодалния транспорт е и състоянието на инфраструктурата на българската железопътна мрежа, която не отговаря на съвременните изисквания за комбиниран транспорт.

Единствената отсечка от ОПМ, която е реконструирана към 2023 г. е отсечката с. Драганово – с. Стрелец. Останалите отсечки не са реконструирани или ремонтирани и следва да се включат в програмата от мерки от 2028 - 2033 год в „Плана за реализация на ПУГМ-Горна Оряховица“.

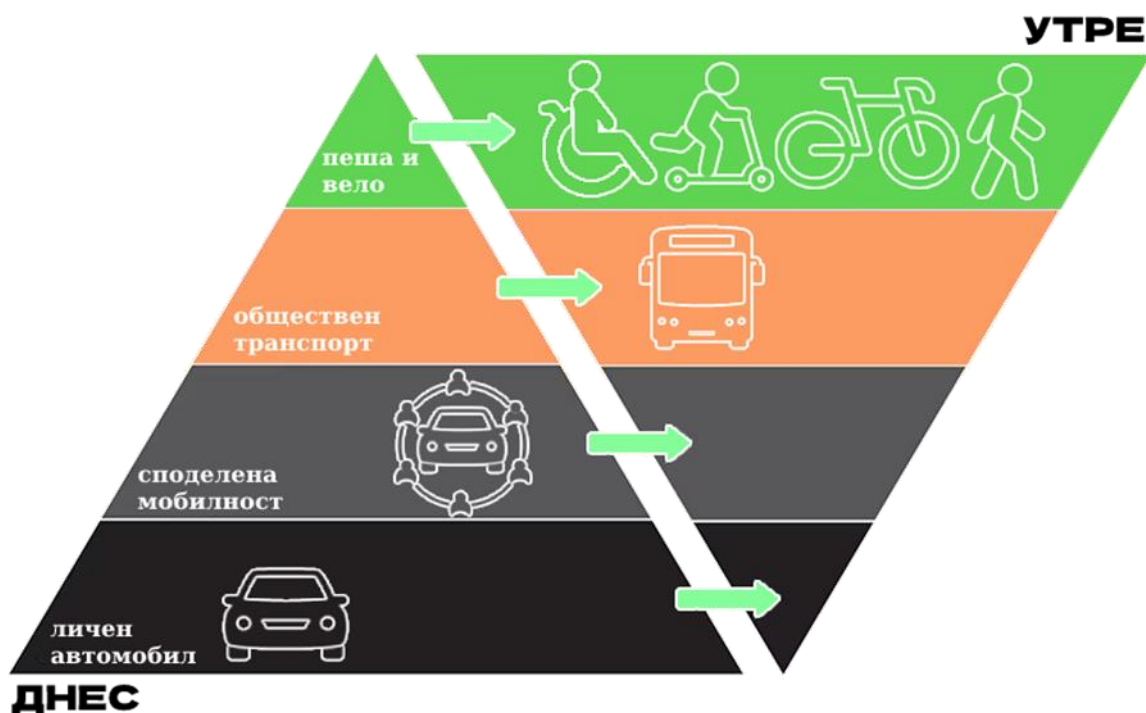
4.0. Визия и концепция за развитие на устойчива градска мобилност в гр. Горна Оряховица

Целта на транспортното планиране е свързано със стремежа да се обърне пирамидата на градската мобилност, като придвижването с алтернативни начини на придвижване – пеша, с колело или обществен транспорт преодолее огромния дял на личните автомобили в днешната градска мобилност. Това в голяма степен е свързано с разпределяне на ограниченото градско пространство и финансови ресурси между различните видове транспорт, което облагодетелства едни участници в движението за сметка на други.

Исторически получилия се превес на частния моторизиран транспорт доведе до маргинализация на ходенето пеша, колхозенето и обществен транспорт, което много градове се борят да преодолеят и до днес. Усилията за пренасочване на приоритетите в градската мобилност в полза на активните и споделените видове транспорт срещат все още твърда съпротива.

Политиката за градско транспортно планиране, мястото и в реализацията на тези идеи, чиято основна задача е да зададе насоки за **създаване на интегрирана и устойчива система за градска мобилност, която да осигури безопасно придвижване в чиста и здравословна околна среда**. Реализирането на плана за устойчива градска мобилност на град Горна Оряховица има за цел да допринесе до обръщане на пирамидата на градската мобилност по примера на съвременните европейски градове.

Обърната пирамида на градската мобилност - днес и утре

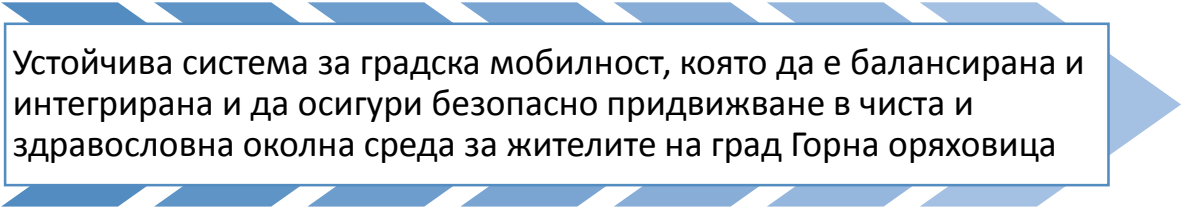


Нашият подход към обръщането на пирамидата е да се предложи тенденция в градското транспортно планиране, която да дава **приоритет на активното пътуване** и има за цел да намали задръстванията и замърсяването в града, предизвикани от автомобилите. В пирамидата на градската мобилност за утрешния ден, ходенето пеша и колоезденето са приоритетни пред другите видове транспорт поради широкообхватните ползи за здравето, икономиката, околната среда и разходите.

Това не означава, че останалите видове транспорт нямат място в съвременния град. В последните десетилетия обаче пешеходната и велосипедна инфраструктура са систематично пренебрегвани в градското планиране, останали са на заден план и не предоставят необходимата степен на достъпност, безопасност и удобство за хората, които предпочитат тези активни форми на транспорт за всички или някои от своите пътувания. Ние трябва да знаем, че по отношение на мобилността, градският жител е първо пешеходец и след това е пътник в мултимодалната система за придвижвания, който следва да има избор между различни възможности според целите на своите пътувания. Това е възможно само тогава, когато се изгради една интегрирана транспортна система с разнообразни видове транспорт, които се свързват и допълват взаимно. В тази балансирана система има място за всякакъв вид транспорт.

Ето и Визията за ПУГМ на град Горна Оряховица

Визия на ПУГМ - Горна Оряховица 2033 г.



Устойчива система за градска мобилност, която да е балансирана и интегрирана и да осигури безопасно придвижване в чиста и здравословна околна среда за жителите на град Горна оряховица

Във Визията са предложени мерки за намаляване дела на автомобилното движение в града, подобряване на безопасността на движение и подобряване на условията за активна мобилност – пешеходна и велосипедна, което да увеличи техния дял в модалния сплит на гр. Горна Оряховица.

4.1. Активни форми на придвижване

Проведеното в 11 европейски държави⁴ проучване, което сравнява навиците за придвижване преди COVID-19 с тези по време на и след пандемията, показва, че

хората предпочитат индивидуални /лични/ форми на транспорт.

⁴ BEUC, “Mobility habits following COVID-19”

Масовия обществен транспорт беше най-силно засегнат. Макар и разбираема, това е тревожна тенденция, тъй като за Европа преходът към по-устойчиви форми на транспорт е съставна част от „зеления преход“. Същевременно тези резултати предоставят благоприятни обстоятелства за увеличаване на пътуванията пеша или с велосипед. Градските власти се стремят да анализират възможностите за подобряване на велосипедната и пешеходна инфраструктура в градовете, като по този начин превърнат тази негативна тенденция в движеща сила за устойчива мобилност.

4.1.1. Немоторизиран индивидуален транспорт

Немоторизираните форми на транспорт са тези, които трябва да се подкрепят силно от градските власти, за да се преобърне постепенно пирамидата на мобилността в града, а това са именно пешеходството и немоторизираните форми на транспорт – велосипеда и тротинетките.

Хората, предпочитащи индивидуалните форми на транспорт, трябва също да получат възможност за избор между различни алтернативи на личния автомобил, които в същото време също с лично превозно средство, но вече с велосипед или тротинетка, дават също свобода на придвижване с индивидуално превозно средство. Да, това са велосипедите и все по-широко навлизащите тротинетки. В международната практика, вече се въведоха различни схеми за отдаване под наем на такива превозни средства, но за тяхното пълноценно използване е необходимо именно да се изгради подходяща, достъпна и безопасна инфраструктура.

Това се практикува вече и в някои български градове.

4.1.2. Масов обществен транспорт

Превръщането на обществения градски транспорт в конкурентно средство за придвижване е реална алтернатива на личния автомобил за ежедневните градски пътувания. Той изисква въвеждането на интегриран пакет от мерки, които не само водят до **съществено повишаване на качеството на услугата на обществения градски транспорт**, но и едновременно с това въвеждат ограничения за движението на лични автомобили в някои зони на града.

Времето за пътуване с лека кола обикновено е по-малко от това с обществен транспорт, в повечето градове, докато се изчерпи пропускателната способност на градската транспортна инфраструктура или по-точно ПУМ-Първостепенната улична мрежа. При непрекъснато растящата моторизация на населението, т.е. повишаване на броя на автомобилите в града обаче,

неминуемо се достига ситуация, когато пропускателната способност на уличната мрежа се оказва недостатъчна за нарастващия трафик. Това от своя страна води до увеличаване на задръстванията и повишаване на нуждата от места за паркиране. За регулиране на трафика в такива случаи се въвеждат ограничителни мерки, като платено паркиране, лимит на времето за паркиране, ограничаване на движението в централната зона на града и други. Подобни мерки удължават действителното време за пътуване от врата до врата на личните автомобили, тъй като към него следва да се добавят времето в задръствания и търсенето на място за паркиране. Така, че конкурентните предимства в претоварените улични мрежи са на лице.

Тук е мястото да подчертаем всички предимства, в конспектират вид, които предоставя Общественият градски транспорт, при използване за предвижванията в града. Освен това, необходимо е да се реабилитира имиджът на обществения градския транспорт, като се признаят и **многобройните ползи, които той носи за обществото и града.**

А. КЛИМАТИЧНА УСТОЙЧИВОСТ

Общественият транспорт е най-щадящият климата начин за пътуване, освен ходенето пеша и колоезденето, тъй като използва по-малко енергия и отделя по-малко CO₂ на пътничко-километър в сравнение с личните /частни/ превозни средства.

Б. Чист въздух

Благодарение на обществения транспорт качеството на въздуха се подобрява, тъй като той при експлоатация произвежда много по-малко количества вредни газове на пътничко-километър, отколкото индивидуалните моторизирани превозни средства. Тъй като автобусите стават с все по-ниски до нулевите емисии, до като стигнем до електробусите които имат 0-ва емисия, това допълнително ще подобри качеството на въздуха в европейските градове.

В. ЗДРАВΟΣЛОВЕН, АКТИВЕН НАЧИН НА ЖИВОТ

Общественият транспорт насърчава активния начин на живот, чрез движение, тъй като повечето пътувания включват ходене пеша или колоездене до, от и в рамките на спирките на обществения транспорт.

Г. БЕЗОПАСНОСТ

Общественият транспорт е най-сигурният начин за пътуване. Европа все още регистрира 120 000 тежко ранени хора поради пътнотранспортни произшествия и повече от 20 000 смъртни случая на пътя всяка година, около 47% от които се

случват в автомобили и таксите, 17% за мотоциклети и мотопеди и 8% за велосипеди, в сравнение с около 0% за автобуси.

Д. КАЧЕСТВО НА ГРАДСКАТА СРЕДА

Системите за обществения градски транспорт са много по-ефективни от индивидуалната моторизирани превозни средства по отношение на използването на общественото и улично пространство. Обичайният коефициент на запълняемост на личните автомобили е 1,3 души на автомобил/кореспонденция. Един стандартен пълен автобус може да замени повече от 40 леки коли при превоз на пътници, а ценното, икономисано улично пространство може да се използва за подобряване на пропускателната способност на уличната мрежа, т.е. на жизнената среда на града.

Е. НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА

Уличният трафик остава най-големият източник на шумово замърсяване в градовете на Европа, което може да доведе до нарушения на съня, хипертония и преждевременна смърт. Ако повече хора използват обществения транспорт, обемът на трафика ще намалее, както и излагането на гражданите на шум.

Ж. СВЪРЗВА ХОРАТА

Във времена на нарастващо неравенство и социално разделение в обществото, е все по-важно да се укрепват социалните контакти, социалната тъкан в градовете на цяла Европа. Общественият градски транспорт може да допринесе за това. Общественият транспорт е място за срещи. Това е мястото, където хора с различен произход и социално положение могат да се срещат и да общуват помежду си чрез усмивка, жест за помощ или дискусия. На големи обществени събития като концерти или футболни мачове е част от забавлението да пътувате заедно с други фенове.

3. ЦЕНА И ДОСТЪПНОСТ

Общественият транспорт предлага равни възможности за всички граждани, независимо от тяхното социално положение. Той осигурява достъп до най-важните функции на града и струва 1/16 от това, което хората плащат за притежаване на личен автомобил.

Ползи от обществения градски транспорт



Източник: UITP, Mobility for (Y)EU - benefits for all

4.1.3. Автомобилно движение и паркиране

Ограничаване на автомобилното движение в ядрото на града се изисква от концепцията за устойчива градска мобилност. Автомобилният транзитен трафик трябва да се насочва приоритетно по обходните пътища. Такива в р. Горна Оряховица се предвеждат. С приближаване към центъра ограниченията за навлизане на автомобилното движение трябва да се увеличават. В централната градска част движението на автомобили трябва да се затруднява, като в определени изцяло пешеходни зони да бъде напълно забранено или да се премине в режим „Зона 30“, като се ограничи скоростта за движение на 30 км/час.. Това се постига, чрез изграждане на предвидените в ОУП или ПС-КТС обходни пътища на града и ограничаване на възможностите за транзитното преминаване през центъра.

Ограничаването на автомобилното движение е обвързано и с концепцията на града по отношение на паркирането. Паркирането в градска среда не е предоставено право, а заема обществено пространство, което е ограничено, особено в централната градска част, концентрираща голяма част от ежедневните кореспондинции с най различен характер и транспортни потоци. Затова всеки, който иска да го използва за собствения си автомобил, следва да заплаща за тази услуга. Цената за паркиране е един от елементите в общия разход при използване на личния автомобил и може да регулира неговото използване:

- ако паркирането е евтино, то стимулира използването на личните автомобили, и обратно,
- ако цената е висока, то използването на автомобила става относително по-скъпо, спрямо устойчивите алтернативи като градски транспорт, велосипед и др.

Концепцията относно паркирането се изразява в прилагане на следните мерки:

- Разширяване обхвата на зоните за платено улично паркиране
- Управление на цените за паркиране в зоните в зависимост от запълняемостта им. Достигане на запълняемост над 85% се приема за индикатор за необходимостта от увеличаване на цената за паркиране.
- Ограничаване на броя на местата „Служебен абонамент“ в зоните и повишаване на цените им.
- Осигуряване на строг и ефективен контрол и спазване на правилата за паркиране на територията на целия град.

5.0. Цели на ПУГМ

Като обобщение целите и мерките за тяхното постигане, заложи в ПУГМ, са представени по-долу **15 броя основни задачи разделени в 4 цели :**

1.Цел : Повишаване на безопасността на градското движение чрез :



1.

Извеждане на транзитния трафик извън града

2.

Реализиране на мерки за успокояване на трафика на входовете града

3.

Маркировка, сигнализиране на пешеходни пътеки

4.

Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки

2. Цел : Намаляване на задръстванията, замърсяването и шума чрез :



5.

Нов подвижен състав за обществения транспорт

6.

Насърчаване използването на активните форми на придвижване

7.

Ограничения за автомобилното движение, включително разширяване на синята зона

8.

Реконструкция на светофари и добавяне на допълнителни секции

3. Цел : Подобряване на достъпността и мобилността чрез :



9.

Осигуряване на достъпни транспортни алтернативи за всички жители и посетители на града

10.

Въвеждане на единен превозен документ

11.

Подобряване на инфраструктурата за пешеходно и велосипедно придвижване

12.

Изграждане на транспортна инфраструктура в жилищните райони

4. Цел : Разитие и внедряване на Интелигентни транспортни системи чрез :



13.

Въвеждане на електронна система за таксуване в общественя транспорт

14.

Оптимизиране на маршрутната мрежа на общественя транспорт

15.

Оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик

6.0. Мерки и проекти за реализация на ПУГМ

В настоящия раздел са предвидени вички проекти и мерки, които да преодолеят инфраструктурните проблеми на община Горна Оряховица за да премине тя в устойчиво развитие на мобилността-

6.1. Мерки и проекти за „Пешеходното движение“

Мерките, които се превиждат са свързани с преодоляване на инфраструктурни проблеми, с цел увеличаване безопасността и комфорта на пешеходното придвижване. На конкретни места от уличната мрежа са предвидени нови пешеходни пътеки, а също и обновяване на съществуващи пешеходни пътеки

тип „Зебра“ и изкуствени неравности. Всички те следва да бъдат в съответствие с нормативните изисквания, а именно:

- Съгласно изискванията на Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, пешеходните пътеки се изпълняват с бял цвят и в началото на пешеходните пътеки откъм бордюрите се изпълняват информационни надписи „ПОГЛЕДНИ“, комбиниран със съответните стрелки в зависимост от преминаващото автомобилно движение. Задължително пешеходните пътеки М8.1 тип „Зебра“ се осветяват в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.
- Съгласно Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, пътен знак Д17 „Пешеходна пътека“, който се използва за сигнализиране на пешеходна пътека тип „Зебра“, задължително се повтаря и от лявата страна на платното за движение, а при липса на видимост на знака - и над платното за движение.
- Съгласно Наредба № РД-02-20-10 от 5 юли 2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, участъкът от улицата, на който са разположени отклонения и препятствия напречно на платното за движение, се осветява в съответствие с БДС EN 13201-2 „Улично осветление“.

ПД 1.

Нови пешеходни пътеки – маркировка, сигнализиране с пътни знаци и осветяване



Проектни параметри :

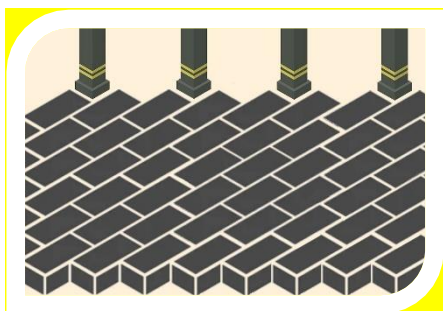
Индикативна стойност:	60 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 20 бр. Маркировка на пешеходни пътеки	
✓ 66 бр. пътни знаци	
✓ 6 бр. стълбове за улично осветление и 10 бр. осветители	

По изготвения проект за Подробна организация на движението на „Централна градска част“ се предвижда маркиране на 20 бр. пешеходна пътеки, монтиране на 66 бр. пътни знаци, 6 бр. стълбове за улично осветление, 10 бр. осветители на следните улици:

- Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „Патриарх Евтимий“ и ул. „Отец Паисий“, сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нови стълбове за улично осветление :
 - Пешеходни пътеки – 18 броя
 - Знаци Д17 – 27 броя
 - 3 броя стълбове за осветление
- Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „Св. Княз Борис “ и сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нови стълбове за улично осветление :
 - Пешеходни пътеки – 7 броя
 - Знаци Д17 – 12 броя
 - 2 броя Стълбове за осветление
- Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „Цар Освободител “ и сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нови стълбове за улично осветление :
 - Пешеходни пътеки – 10 броя
 - Знаци Д17 – 17 броя
 - 1 броя Стълбове за осветление
- Маркиране на пешеходни пътеки по бул. „Г. Измирлиев “ и ул. „Вичо Грънчаров“, сигнализиране с пътни знаци Д17 и изграждане на нови стълбове за улично осветление :
 - Пешеходни пътеки – 18 броя
 - Знаци Д17 – 27 броя
 - 2 броя Стълбове за осветление

ПД.2.

Реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите



Проектни параметри

Индикативна стойност:	805 500 лв. Етап 1: 243 000 лв. Етап 2: 580 000 лв.
Период на реализация:	2023-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1440 м тротоари с монтирани антипаркинг елементи ✓ 18 015 кв. м реконструирани тротоарни площи	

С проектът се предвижда повишаване качеството на пешеходно придвижване и осигуряване на безопасни пешеходни маршрути чрез реконструкция на тротоари и монтиране на антипаркинг елементи по тротоарите.

Местонахождение в града		Площ/ дължина	Стойност- лева	Период
ПД.2.1.	Монтиране на антипаркинг елементи по тротоари: - по ул. „Св- Княз Борис“ в участъка от бул. „Родоли “ до ул. „Иван Момчилов“; -	дължина 1440 м	61 000	2023-2033
ПД.2.2.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи ул. «Г. Измирлиев» – от ул. „Цар Освободител“ до ул. „Вичо Грънчаров“ –	1480м ²	182 000	2023-2027
ПД.2.3.	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи - по ул. „Патриарх Евтими“ и ул „Отец Паисий“ от ул. „Васил Атанасов“ до ул.„Отец Теодосий“	4700 м ²	580 000	2027-2033

ПД.3.

Изграждане на Пешеходна алея от градския парк до хижа „Божур“, (паралелно с Велоалея !) –

1990м дължина x (3,5 ширина) = 6950 м²

1 990 м x 370 лв/м = 740 000 лв.

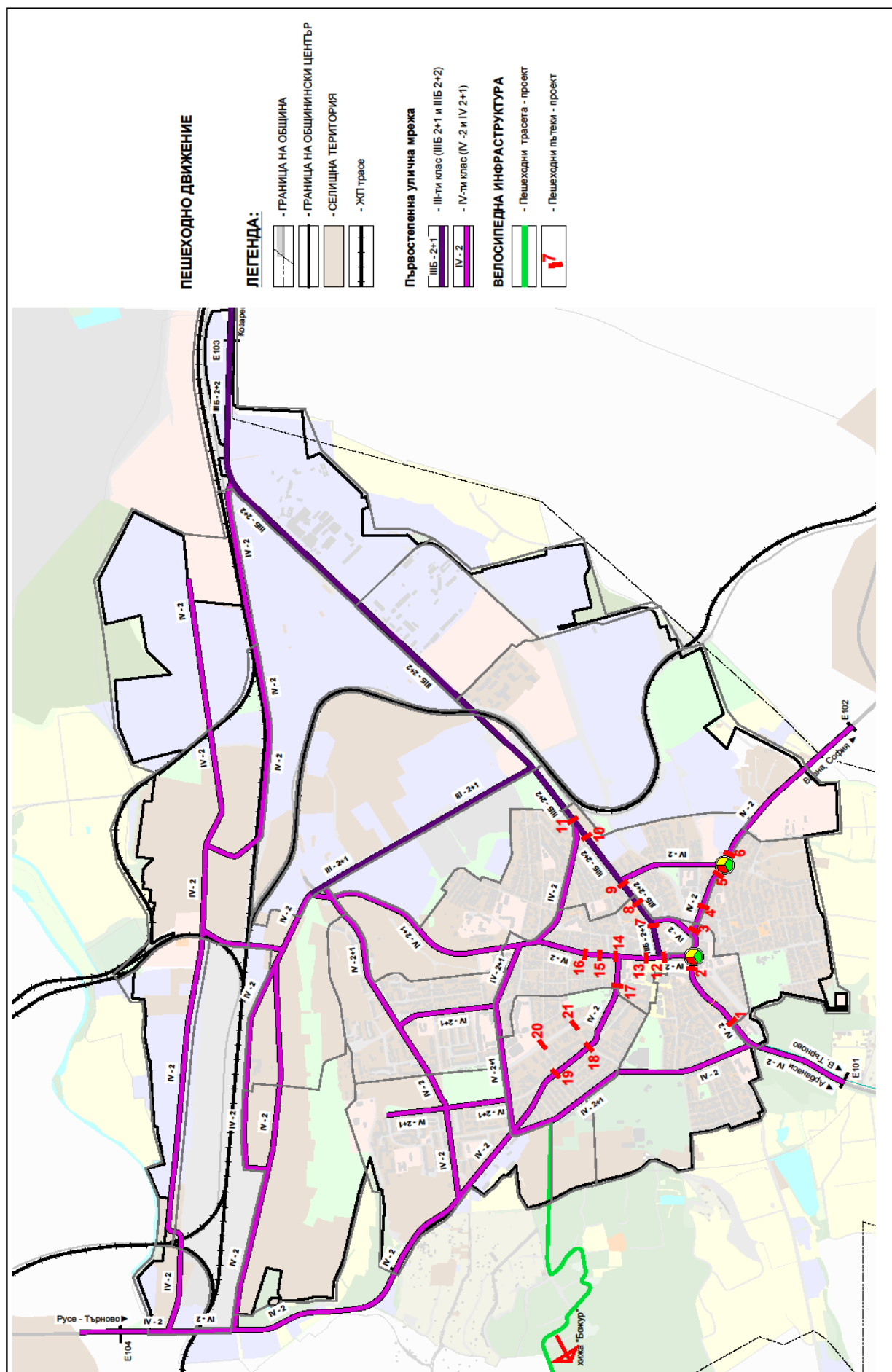
Проектни параметри

Индикативна стойност:	740 000 лв. Етап 1: 740 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 900 м настикала с тротоарни площи	

Предложените проекти по направление „Пешеходно движение“, са заложили за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Горна Оряховица и са представени на следващата **Графика 11**.

Графика 11 : Мерки и проекти по направление „Пешеходно движение“

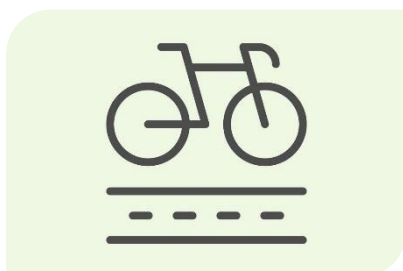
План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица



6.2. Мерки и проекти за „Велосипедното движение“

В.1.

Изграждане на велосипедни трасета – Вело алеи



Описание на проекта :

В за развитието на Велодвижението в града са предвидени подходи до паркове, чрез обособени велосипедни алеи и улици със слаб автомобилен трафик за стимулиране на т.нар. „Семейно колоездене“. Така, освен че родителите се приобщават към използването на велосипеди, то и подрастващите са придружавани, насочвани и обучавани в правилата за безопасност на движението от своите близки.

Освен това са предвидени ВЕЛО-подходи до центъра на града, до промишлените зони и до крупни транспортни центрове като ЖП-гара и училища.

Проектни параметри

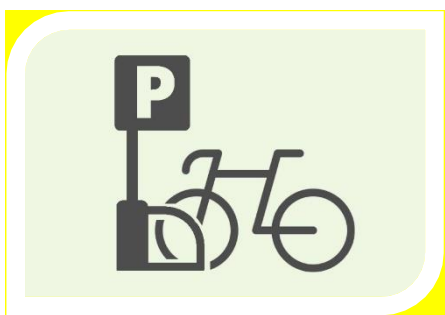
Обща стойност:	2 112 000 лв. Етап 1: 1 360 000 лв. Етап 2: 752 000 лв.
Период на реализация:	2023-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 7 430 м обща дължина на изградени велоалеи	

Трасе		Дължина	Стойност-лева	Период
В.1.1.	Проектиране и изграждане на Велоалея по улица „Княз Борис І“ от Центъра на града до тр.възел Честово /	2 880 м	820 000	2023-2027
В.1.2.	Проектиране и Изграждане на Велоалея по улица „Иван Момчилов“- от к-ще с ул. „Княз Борис І“ до к-ще с ул. „Уилям Гладстон“ -	1200 м	342 000	2027-2033
В.1.3.	Проектиране и Изграждане на Велоалея по улица „Цар Освободител“ от к-ще с ул. „Уилям Гладстон“	1450 м	410 000	2027-2033

	до Централна ЖП-гара - / 1450м x 285,00 = 410 000 лв /			
В.1.4.	Проектиране и изграждане на Изграждане на Велоалея по от градския парк до хижа „Божур“ – /	1 900 м	540 000	2023-2027

В.2.

Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди



Описание на проекта:

Вело паркингите трябва да отговарят на следните изисквания:

- да бъдат разположени в близост до търсени мета – магазини, месторабота, пазар, административни сгради, пешеходната зона, парк и др.
- да са безопасни и сигурни – да осигуряват защита от кражба (да позволяват едновременно заключване на рамката и едно от колелата), да се осигури видеонаблюдение, да са разположени в добре осветена зона, да се разположат в оживено обществено пространство с оглед на допълнително пасивно наблюдение или в отделни зони с контролиран достъп)
- практичност –стойките да са изработени от висококачествени материали, да са здраво закрепени към терена, да са устойчиви на атмосферни влияния и вандализъм, да са съвместими с много видове велосипеди, лесни и ясни при използване, лесни за поддръжка и почистване.

Проектни параметри

Индикативна стойност:	22 000 лв.
Период на реализация:	2023-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори
✓ 80 бр. велосипедни паркоместа на обществени паркинги
✓ 40 бр. велосипедни паркоместа в учебни заведения

В2.1. Велосипедни паркинги за кратковременно паркиране . Монтиране на стойки за обществени

Съоръжения за кратковременно паркиране за 20 бр. велосипеда ще бъдат монтирани на 4 локации в града:

- бул. „Цар Освободител“ в центъра на града срещу Общината ;
- бул. „ Цар Освободител « срещу Захарните заводи“;
- Общински паркинг на централна ЖП-гара;
- Общински паркинг до ф-ма «Аполо» на ул. «Иван Момчилов»;

Индикативната стойност за осъществяване на мярката е 14 500 лв.

В2.2.

Поставяне на стойки за велосипедни паркинги за дълговременно паркиране в учебни заведения. Предвижда се съоръженията да бъдат разположени на закрито в самите учебни заведения в близост до охраната, с цел увеличаване на сигурността. В тези случаи е за предпочитане стойките да са свободностоящи.

Свободностоящите стойки позволяват лесно преместване и пренареждане в зависимост от настъпили промени в използваното пространство и/или при необходимост за увеличаване или намаляване на паркоместата. Предвижда се монтиране на съоръжения за паркиране за 20 бр. велосипеда в следните 2 учебни заведения на улици «Св. Княз Борис» и «Ив. Момчилов» :

- У-ще „Проф. д-р Асен Златаров“
- Техникум по лека промишленост

Индикативната стойност за осъществяване на мярката е 7 500 лв.

В.3.

Велокампании в общината за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение



Описание на проекта

Организиране на ежегодни събития, като „Ден на велосипеда” в рамките на други празници чествани в града, чрез провеждане на велошествия, конкурси за детски рисунки по темата, организиране на пазари за продажба на нови и употребявани велосипеди и др. Кампаниите ще включват и мерки за образование, насърчаване и подкрепа за безопасното колоездене. Целта е предотвратяване на злополуки при колоездене и повишаване безопасността на всички участници в движението. Всяка една кампания може да е фокусирана върху отделен проблем:

- необходимостта от използване на каски, светлоотразителни жилетки и др.;
- способността на велосипедиста да кара велосипед безопасно;
- видимостта на велосипедиста за другите участници в движението;
- изправността на самия велосипед;
- безопасността на велосипедиста от гледна точка на заобикалящата го среда и др.

Всяка кампания може да е адресирана към конкретна потребителска група:

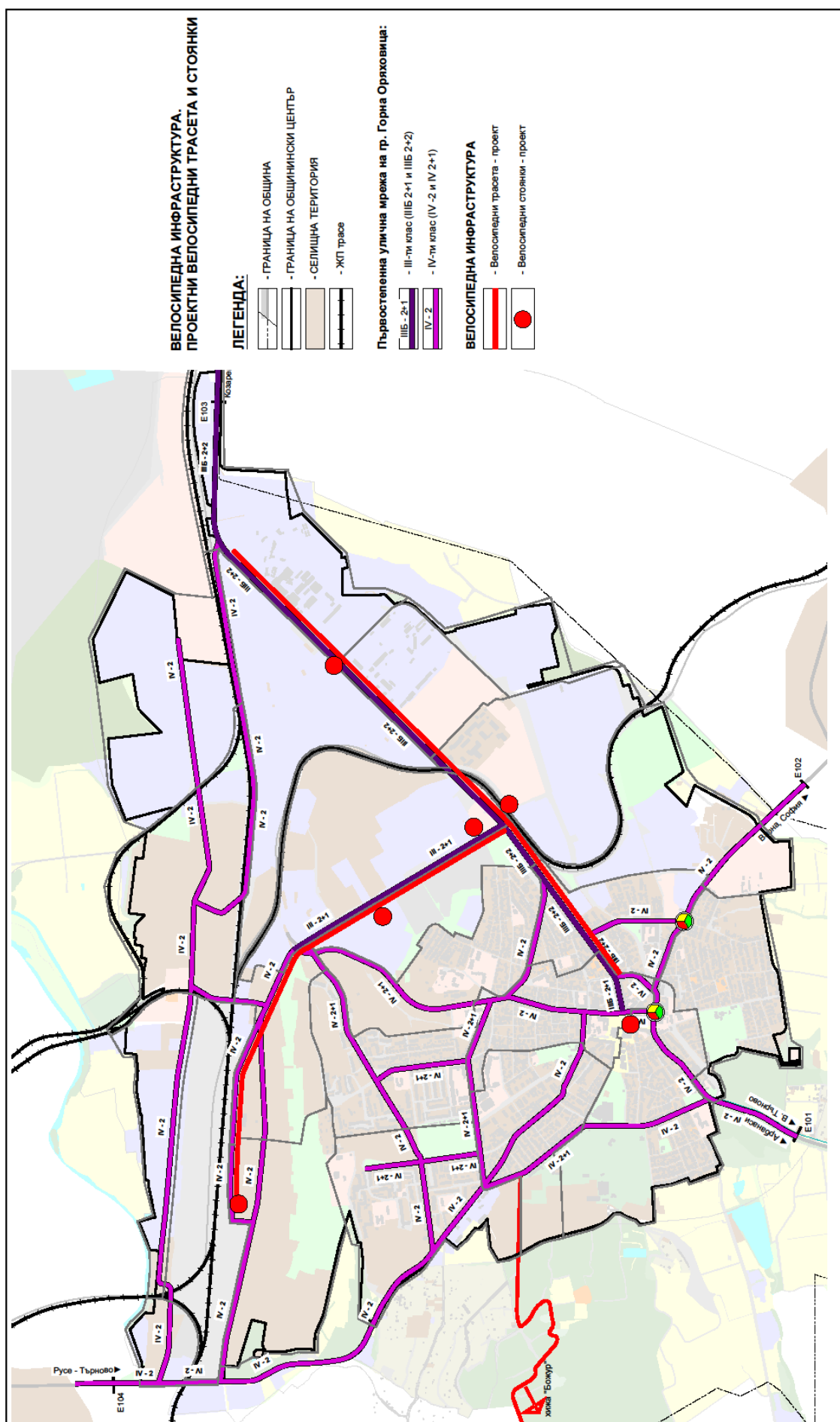
- деца в дадено училище, служители в предприятие или администрация и др.;
- пешеходци и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение;
- водачи на МПС-та и тяхното поведение в контекста на велосипедното движение и др.;

Проектни параметри

Индикативна стойност:	35 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Общински бюджет
Индикатори	
✓ 6 бр. събития за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	

Предложените проекти по направление „Велосипедно движение“, заложи за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Горна Оряховица са представени на следващата **Графика 12**.

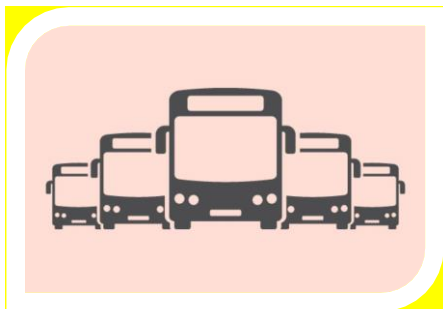
Графика 12 : Мерки и проекти по направление „Велосипедно движение“



6.3. Мерки и проекти по направление „Обществен транспорт“

ОТ.1.

Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт (градски и междуселищен)



Описание на мярката

Новият подвижен състав трябва да отговаря на всички стандарти за достъпност, като по този начин се гарантира зачитането на правата на хората с увреждания.

За да се поднови подвижния състав на обществения транспорт с превозни средства, които да отговарят на съвременните стандарти и изисквания по отношение на вредни емисии, достъпност, безопасност и комфорт за пътниците, е необходимо да се доставят общо 6 нови коли- електробуси :

- ✓ 6 електробуса, които да създадат автобусния парк с нови нулевоемисионни превозни средства. По отношение на електробусите се препоръчва техните технически характеристики да отговарят на вече доставяните. Новите електробуси ще бъдат достатъчни за обслужване на всички линии на обществения транспорт включително и междуселищния транспорт между населените места в общината. Настоящият пътничопоток по линиите на обществения транспорт може да се обслужва с 9/10-метрови автобуси.

Проектни параметри

Индикативна стойност:	5 880 000 лв.
Период на реализация:	2028-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 6 бр. електробуси	

ОТ.2.

Изграждане на Електрозарядни станции за Електробусите – три фазен ток - 6 броя за бавно зареждане и 2 броя за бързо зареждане

Проектни параметри	
Индикативна стойност:	1 440 000 лв.
Период на реализация:	2027-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 6 бр. зарядни станции за бавно зареждане	
✓ 2 бр. зарядни станции за бързо зареждане	

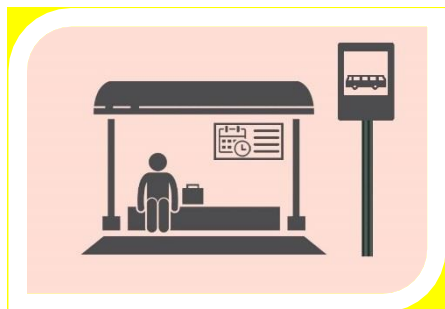
ОТ.3.

Предвиждане и усвояване на терен за Нова Автогара в града

Проектни параметри	
Индикативна стойност:	2 000 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Общински бюджет
Индикатори	
✓ 1 бр. Автогара	

ОТ.4.

Реновиране спирките на Обществения транспорт на територията на гр. Горна Оряховица (LED табла , навеси, разписания и др.)



Проектни параметри

Индикативна стойност:	529 000 лв. Етап 1: 235 000 лв. Етап 2: 294 000 лв. .
Период на реализация:	2023-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 54 бр. спиркови навеси с пейка, затваряемо табло и фотоволтаични панели, включително проектна документация	
✓ 54 бр. кошчета за отпадъци	
✓ 54 бр. пътни знаци Д24	
✓ 54 бр. ЕИТ	

Описание на проекта :

Строителството на нови и обновяването на спирките на обществения транспорт може да се извърши поетапно, предвид обема на финансовия ресурс, който ще е необходим за цялостно модернизиране на всички спирки. Общият брой на спирките е 54 бр.

Предвид това, че има наличие на малки зони в града, попадащи извън изохроните за достъпност на спирките, в рамките на проекта за изготвяне на Генерален план за организация на движението на град Горна Оряховица, е предложено да се оцени необходимостта от удължаване на линии на градския транспорт.

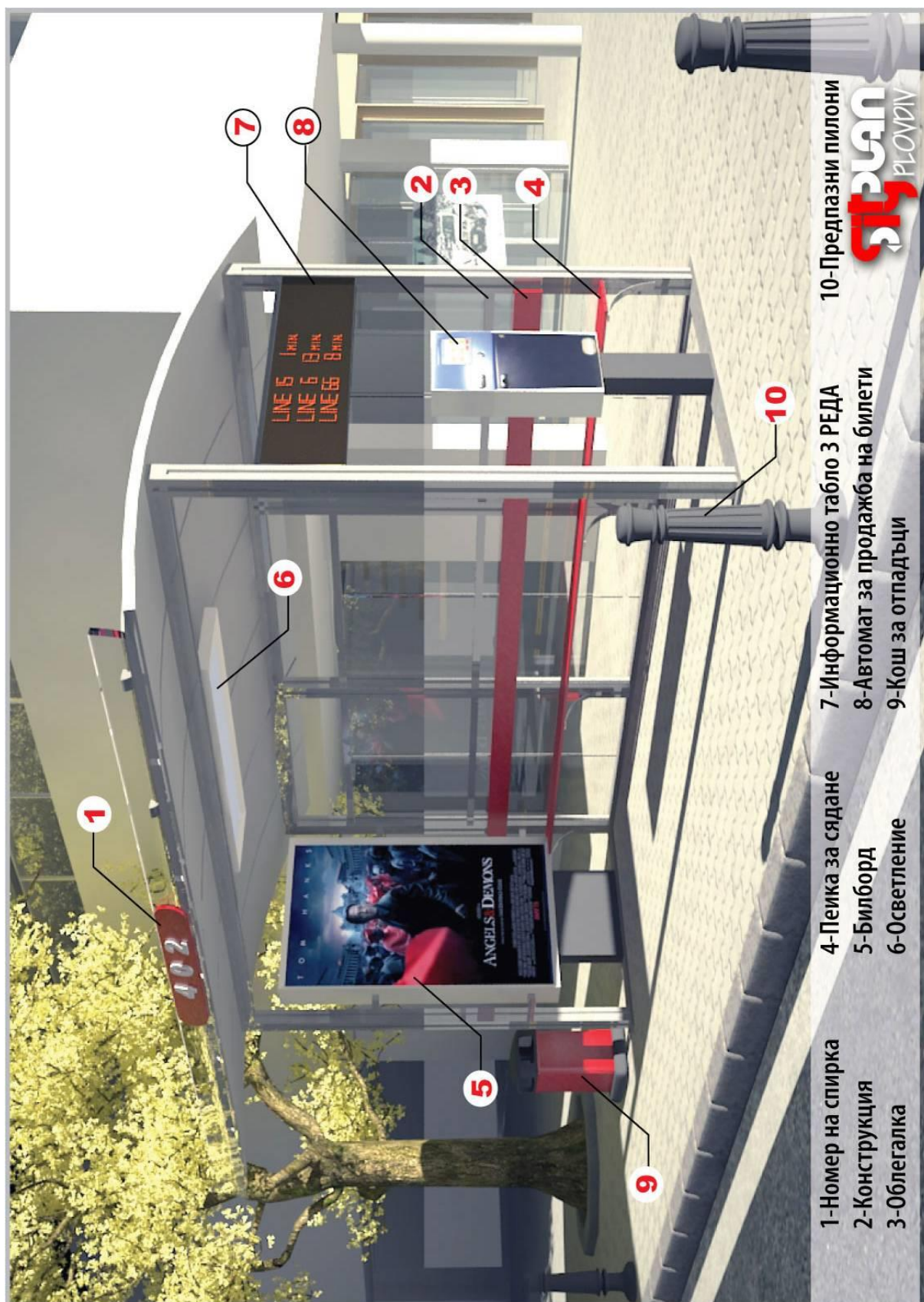
Реновирането на спирките на обществения транспорт включва следните дейности:

- Доставка и монтаж на нови спиркови навеси за всички 54 броя спирки. Навесите следва да разполагат със затваряемо място с табло за поставяне на разписание, описание на маршрута, карта и други графики с информация. Съоръжението следва да се оборудва със ел. инсталация, захранена от фотоволтаични панели, която да осигури осветлението на спирката през тъмните часове от денонощието. Под навеса следва да се осигури пейка за поне четири души. Изпълнителят следва да изработи и проектна документация по части Архитектура, Конструкции, Електроинсталации. Дейностите включват демонтиране и отстраняване на наличните стари и амортизирани спиркови навеси.
- Доставка и монтаж на кошчета за отпадъци за всички 54 броя спирки
- Поставяне на пътни знаци Д24 на всички 54 броя спирки на обществения градски транспорт в съответствие с разпоредбите на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци
- Доставка и монтаж на електронни информационни табла (ЕИТ) за всички 54 броя спирки.
Това са информационни LED табла, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство. Тези табла са пряко свързани със системите по *проект Градска мобилност ГМ1*.

Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI). Актуализираната информация за маршрутите и тази за разписанията в реалното време, която предоставят тези системи следва да бъдат представени по всички канали за разпространение. В тази връзка проектът предвижда инсталиране на информационни табла на всички спирки на обществения градски транспорт, които да предоставят тази информация. Общия брой е 54.

Предвид обема на строителните дейности, те могат да се разделят на 2 етапа, като първо се реновират оборудват най-натоварените спирки в централната градска част, след това се пристъпи към реновиране на спирките до ключови обществени места като детски и учебни заведения, пазар, търговки обекти, а накрая се обнови спирките в по-периферните части на града.

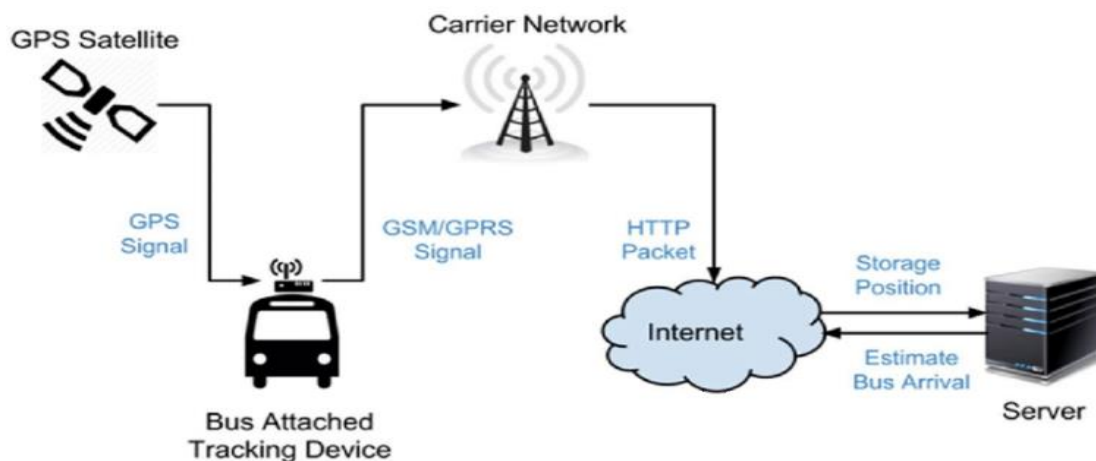
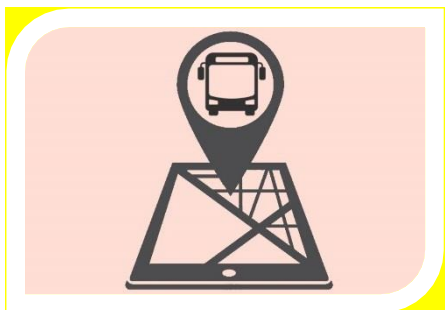
- Етап 1: 24 бр.
- Етап 2: 30 бр.



Примерно оформление на спирка на Обществения транспорт

ОТ.5.

Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)



Проектни параметри

Индикативна стойност:	160 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 2 бр. ИТС системи (система за GPS проследяване и система за гласово известяване)	
✓ 6 бр. бордови компютри за превозните средства на обществения транспорт	
✓ 12 бр. високоговорители	
✓ 12 бр. LED табла	

Тази мярка с проектите предвиждат монтиране на бордови компютри на общо 6 бр. ППС на обществения електро-транспорт в гр. Горна Оряховица. Устройствата позволяват да се локализира превозно средство чрез използване на GPS системата, прехвърляне на данните за актуалното местоположение на превозното средство през GPRS към сървър, информирание на водача на за движението му съгласно разписанието (графика).

Бордовите компютри имат и функции за записване на съобщения (имена на спирките и друга информация) и за известяване на пътниците в реално време за следващата спирка при нейното приближаване, информация за връзка с други превозни средства, друга помощна информация или такава с рекламна цел. В тази връзка проектът предвижда и необходимото оборудване в превозните средства за гласово и визуално известяване.

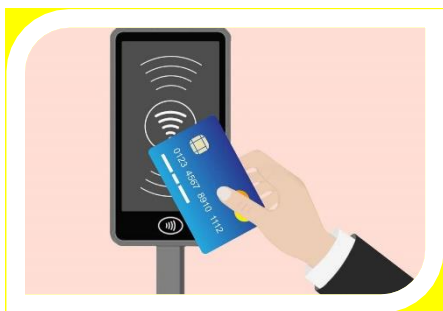
Проектът включва следните дейности:

- Доставка, монтаж и настройка на 6 бр. бордови компютри
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото звуково известяване (12 бр.) – за 6 бр. ППС x 2 бр. високоговорители
- Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото визуално известяване (12 бр.) – за 6 бр. ППС x 2 бр. LED табла

Въвеждане на спирките, надписите и текстовете, настройка на софтуера за GPS проследяване

ОТ.6.

Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците



Проектни параметри

Индикативна стойност:	230 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 бр. Доставен и инсталиран софтуер за електронно таксуване	
✓ 6 бр. ППС с инсталирани валидатори, свързани към таксуващата билетна система	

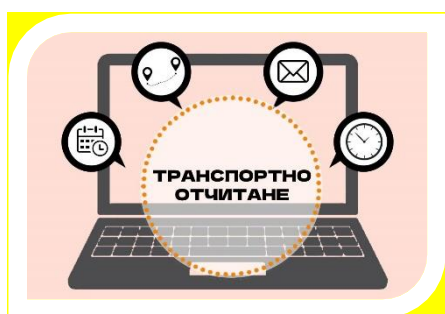
Описание на проекта :

Проектът предвижда въвеждане на таксуващи устройства за контрол в превозните средства на обществения електро-транспорт. Софтуерът и устройствата ще се експлоатират и поддържат от общинския превозвач.

Въвеждане на таксуващи устройства за контрол и аналитични функции в колите на обществения градски транспорт **в 2 линии и 6 коли** и софтуер за управление

ОТ.7.

Система за автоматизиран контрол на превозната дейност, включително отчитане на експлоатационните планове и транспортната задача



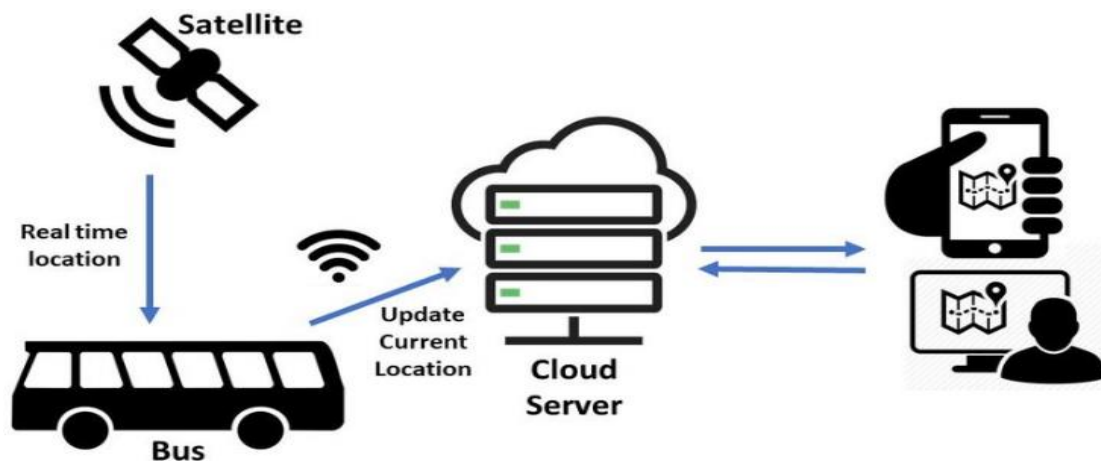
Проектни параметри

Индикативна стойност:	50 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 бр. софтуер за автоматизирано отчитане на експлоатационните планове и на транспортната задача	

Описание на проекта

С повишаване на контрола на движение на превозните средства и на информираността на населението, се очаква повишаване на ползването на обществения градски транспорт. С добавяне на информация от превозвачите за пътуващите през различните дни и часове на денонощието, следва да се актуализира и маршрутната схема за движение по отделните линии най-добре чрез нова векторна електронна карта с нанесени съществуващи линии на обществения транспорт и предложения за тяхната промяна.

От съществено значение е и създаването, с помощта на подходящите технически средства, на удобни и функционални графици, позволяващи подобряване на редовността на колите, увеличаване на броя и/или капацитета им в пиковите часове, застъпване на връзките между отделните линии и осигуряване на непрекъснатост на пътуването



С функционалните характеристики на новия хардуер в превозните средства и софтуер за събиране и обработка на информацията, ще се организира автоматизиран контрол на цялостната превозна дейност, така че да се улесни отчитането на транспортната задача.

Всички разписания ще се разработват с програмен продукт за генериране на разписания и експлоатационен план, в които се уточняват параметрите на всеки конкретен маршрут - дължина, спирки, време за пътуване, брой превозни средства, нормативно регламентирани почивки, включване и изключване, и други. Софтуерът ще дава възможност за синхронизиране на разписанията на различни линии в общи участъци от маршрутите за подобряване на транспортното обслужване.

Предложените проекти по направление „Обществен транспорт“, заложили за изпълнение в периода на действие на настоящия ПУГМ на гр. Горна Оряховица са представени на следващата **Графика 13.**

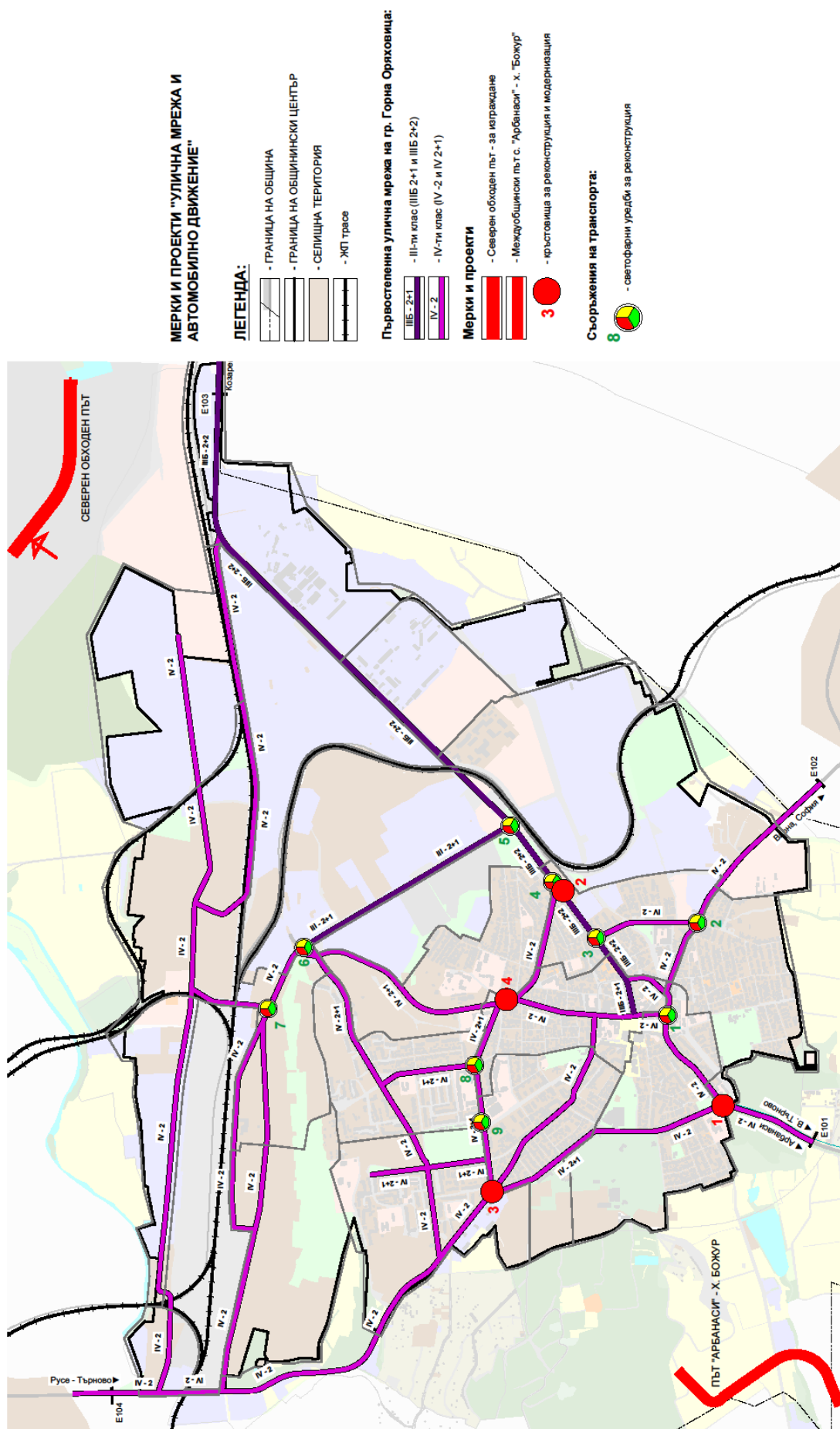
Графика 13: Мерки и проекти по направление «Обществен транспорт»

6.4. Мерки и проекти по направление

„Улична мрежа и автомобилно движение“

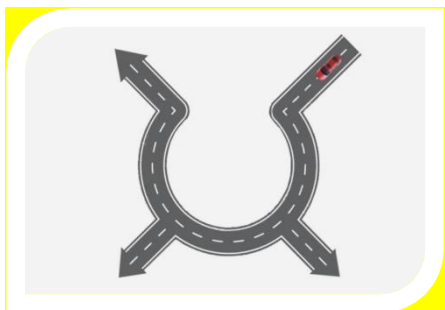
Виж Графика № 14.

Графика 14 : Мерки и проекти по направление „Улична мрежа и Автомобилно движение“



УМ.1.

Изграждане на панорамен път до хижа „Божур“ - съвместно с община Велико Търново : от отклонението на църква «Успение Богородично» - Арбанаси до хижа «Божур».



Проектни параметри

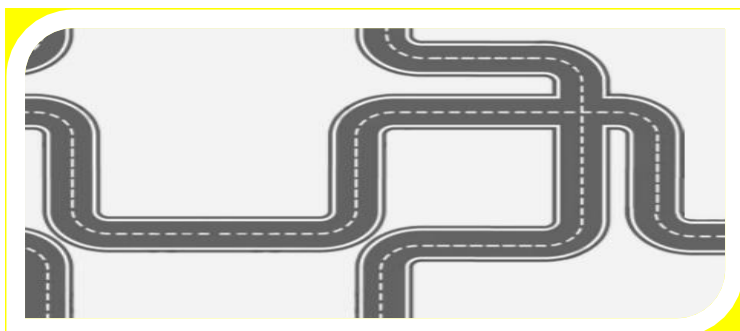
Индикативна стойност:	1 854 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 бр. Път , 4,6 км дължина, Габарит 6,0 м платно за движени, 2м банкети двустранно	

Целта на проекта е да се осигури възможност на населението на общината да посещава тази природна забележителност.

Да се подобрят безопасността на движение и транспортно-експлоатационните характеристики на съществуващия път.

УМ.2.

Подобряване на уличната мрежа. Проектиране и строителство на кръгови и други кръстовища

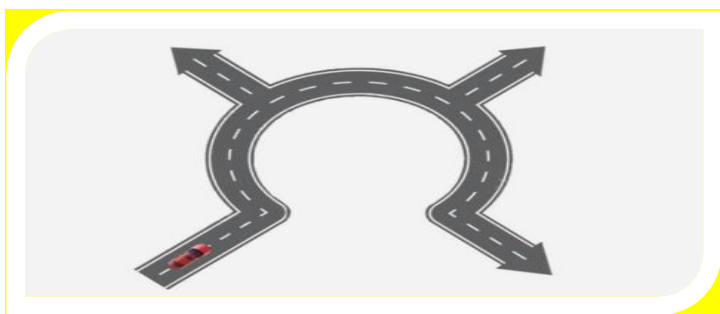


Проектни параметри	
Индикативна стойност:	2 700 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Общински бюджет
Индикатори	
✓ 2 бр. реконструирани кръгови кръстовища	
✓ 1 бр. реализирани проекти за триклонно к-ще	

Трасе	Стойност	Период
УМ.2.1. Проектиране и строителство на триклонно кръстовище ул. "Свети княз Борис I" – ул., 19 -ти Февруари" 230 000,00 лв	230 000	2023-2027
УМ.2.2. Проектиране и строителство на кръгово кръстовище ул. "Патриарх Евтимий" – ул., Васил Атанасов" (пътя за Арбанаси) 400 000,00 лв	400 000	2023-2027
УМ.2.3. Проектиране и строителство на кръгово кръстовище ул. "Хр. Смирненски" – ул., Маню Тодоров" 400 000,00 лв	400 000	2027-2033

УМ.3.

Проектиране и изграждане на северен обходен път на гр. Горна Оряховица



Проектни параметри

Индикативна стойност:	33 573 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ

Индикатори
✓ 1 бр. обходен път , 9,3 км дължина , габарит „Г 10,5“

Описание на проекта

Целта на проекта и изграждането на обходния път е:

- Извеждане на транзитния и тежкотоварния трафик извън границите на населените места и прилежащите към тях урбанизирани територии
- Провеждане тежкотоварното движения от промишлените зони на град Горна Оряховица към Главните пътища и автомагистрала «Хемус»
- Подобряване на безопасността на движение и транспортно-експлоатационните характеристики на съществуващите пътища

За Северния обходен път има изработен идеен проект от 2022г. Развитието на град Горна Оряховица в северна посока и реализираното промишлените зони и интермодалния терминал прави належащо строителството на пътя. Община Горна Оряховица е изготвила и реализирала задание за идеен проекти я изготвила «Идейния проект», като се задължава да възложи изготвянето на «Технически проект», както и да осигури съгласувателни становища по идейния проект от всички заинтересовани централни и териториални администрации, контролни органи по пътна и пожарна безопасност и експлоатационни дружества, опериращи на територията а общината

Обходния път е с дължина 9,3 км и се предвижда да бъдат разработен и реализиран с минимален габарит «Г10.5», с 2 ленти за движение + 1 бр.мост над ЖП-линия и проектна скорост 90 км/ч, съгласно чл. 12, ал. 1 от Наредба РД-02-20-2 за проектиране на пътища.

Проектното решения за обхода трябва да отговаря на легалната дефиниция за „етап“ по смисъла на §5, т. 45 от Допълнителни разпоредби на Закона за устройство на територията (ЗУТ), т.е. да позволяват самостоятелно функциониране на обхода.

УМ.4.

Разработване на Генерален план за организация на движението (ГПОД)



Проектни параметри

Индикативна стойност:	60 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 бр. ГПОД	

Описание на проекта

ГПОД се разработва в изпълнение изискванията на Наредба №1/17.01.2001г. за организиране на движението по пътищата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ). Генералният план за организация на движението се разработва в две фази:

1. предварителен проект;
2. окончателен проект;

ГПОД на гр. Горна Оряховица следва да обхваща цялата урбанизирана територия, като представи проектни решения със съответните схеми за:

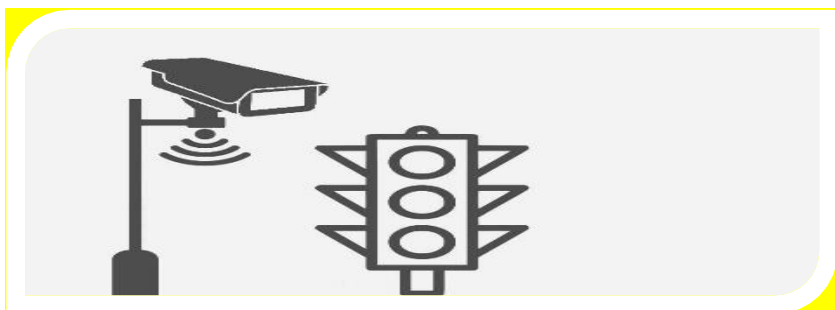
- Класификация на уличната мрежа
- Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.
- Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.
- Предимства за движение.
- Посочност на движението.
- Режим на спиране, паркиране, ограничение на скоростта и изпреварване.
- Пешеходни и велосипедни улици и зони.
- Сигнализация с пътни знаци и маркировка.
- Картограма на транспортните натоварвания.
- Светофарни уредби.
- Участъци с концентрация на ПТП по уличната.

Община Горна Оряховица има разработен и одобрен ГПОД на Централна градска част, където са съсредоточени най-острите проблем на градската мобилност и паркирането. Сага е наложително да се разработи ГПОД на цялата урбанизирана територия на града, за да се решат проблемите за канализиране целия трафик в рамките на града.

По отношение на обществения градски транспорт ГПОД следва да обърне внимание и да се оцени необходимостта от удължаване на линиите на обществения транспорт

УМ.5.

Подобряване на уличната мрежа. Изготвяне на проекти и строителство на 9 броя светофарни уредби



Проектни параметри

Индикативна стойност:	178 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмедва помощ
Индикатори	
✓ 9 бр. Проекти и изграждане на светофарни уредби	

Проекта включва доставка и монтаж на нови светофарни контролери за всяко кръстовище; проектиране, доставка и монтаж на светофарни секции; доставка и изтегляне на кабели; авторски надзор, изкопи и възстановяване на настилки по пътните платна на кръстовищата; програмиране на контролерите и извършване на функционални тестове. Тези кръстовища 9 на брой обслужват и линиите на обществения транспорт, така че при липсата на обособени ленти за него, той попада в общия трафик и задръствания, което предизвиква забавяне и в разписанията. За да се избегнат такива задръжки, следва да се вземат мерки за облекчаване на преминаването през тези кръстовища

Мярката включва обновяване на светофарните контролери на възлови кръстовища за създаване на технологична възможност за свързването помежду им в единна система за автоматизирано управление на движението и организиране на „зелена вълна“ за придвижване и добавяне на допълнителни секции (главно за ляв завой), където е необходимо.

Проектът и мярката може да се осъществи на два етапа:

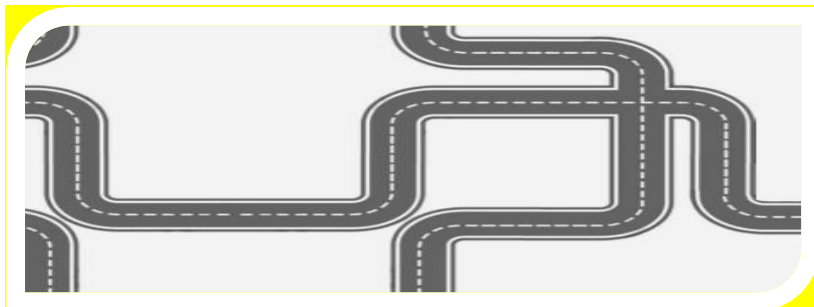
- Етап 1: Подмяна на светофарните контролери (9 бр.) и добавяне на допълнителни секции
- Етап 2: Свързване на светофарните контролери помежду им за организиране на "зелена вълна" за придвижване на ППС

Вторият етап включва свързване на светофарните контролери на всички кръстовища помежду им в единна система за автоматизирано управление на движението и организиране на „зелена вълна“ за придвижване. С въвеждането на зелената вълна следва да се реализира **функционалност за приоритет на колите на обществения транспорт и на специализираните такива** (линейки, пожарни и полицейски автомобили) при необходимост.

	Трасе	Стойност	Период
УМ.5.1.	. Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.Патриарх Евтимий“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027
УМ.5.2.	Светофарна уредба на ул.“Отец Писий“ – ул.“Родопи“ – четириклонно 26 000,00 лв	26 000 лв	2023-2027
УМ.5.3.	Светофарна уредба на ул.“Свети княз Борис“ – ул.“ Родопи“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2030
УМ.5.4.	Светофарна уредба на ул.“Свети княз Борис I“ – ул.“ Иван Момчилов“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027
УМ.5.5.	Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.“ Прелеза“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027
УМ.5.6.	Светофарна уредба на ул.“Цар Освободител“ – ул.“ Васил Левски“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027
УМ.5.7.	Светофарна уредба на ул.“Хр. Смирненски“ – ул.“ Ангел Кънчев“ – четириклонно 26 000,00 лв	26 000 лв	2023-2027
УМ.5.8.	Светофарна уредба на ул.“Хр. Смирненски“ – ул.“ Вичо Грънчаров“ – четириклонно 26 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027
УМ.5.9.	Светофарна уредба на ул.“ .“Свети княз Борис I“ – ул.“ 19 Февруари“ – триклонно 21 000,00 лв	21 000 лв	2023-2027

УМ.6.

Подобряване на уличната мрежа. Реконструкция на кръстовище „Цар Освободител“ – „Младост“



Проектни параметри

Индикативна стойност:	120 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Общински бюджет
Индикатори	
✓ 1 бр. Реконструкция на кръстовище	

Трасе		Стойност	Период
УМ.6.	➤ Реконструкция на кръстовище „Цар Освободител“ – „Младост“	120 000	2023-2030
<u>120 000,00 лв</u>			

УМ.7.

Изграждане на Електрозарядни станции за електромобили в града-Общо 11 броя Електрозарядни станции в града

Проектни параметри

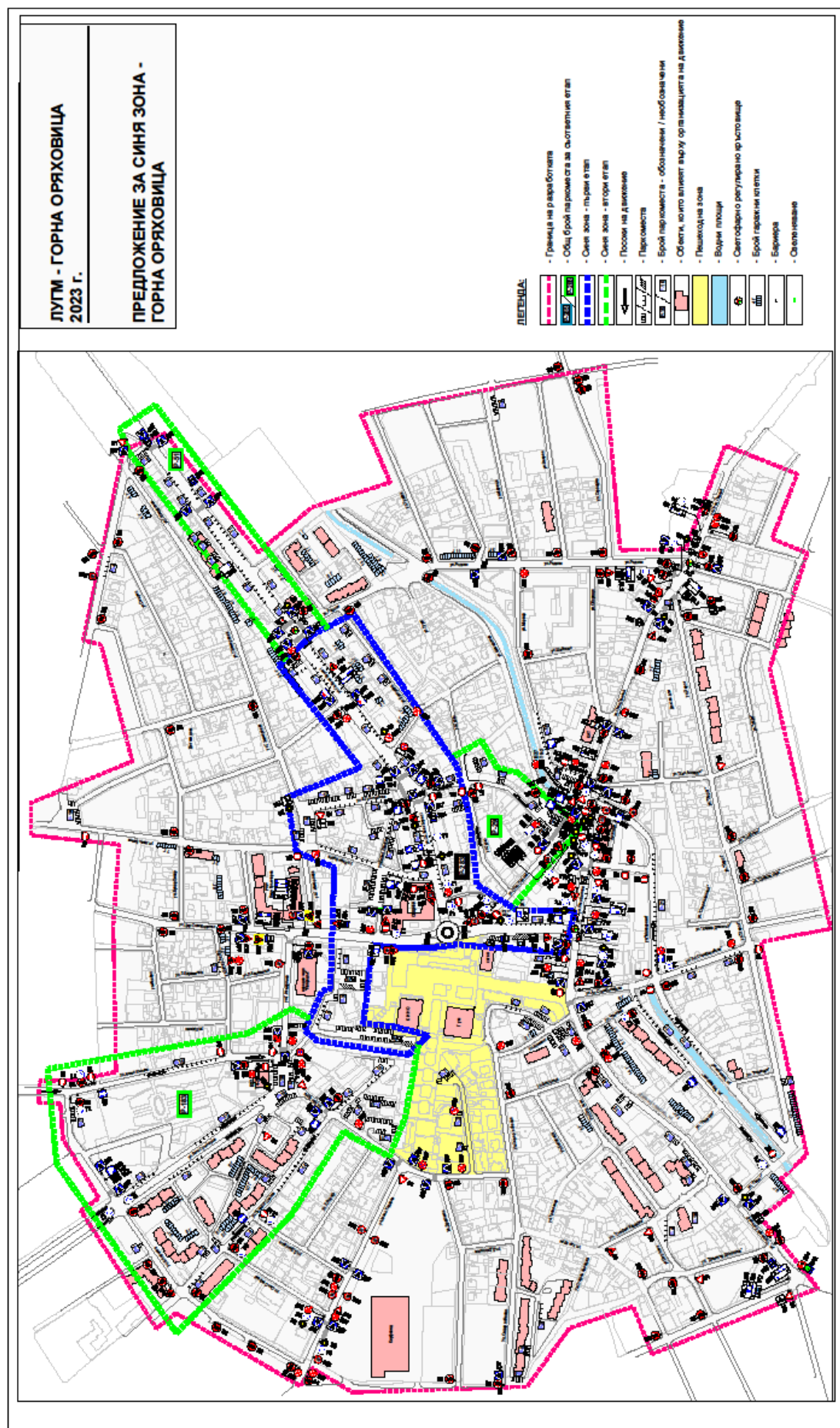
Индикативна стойност:	770 000 лв.
Период на реализация:	2023-2030
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 11 бр. Електрозарядни станции	

Виж Графика № 14.

6.5. Мерки и проекти по направление „Паркиране“

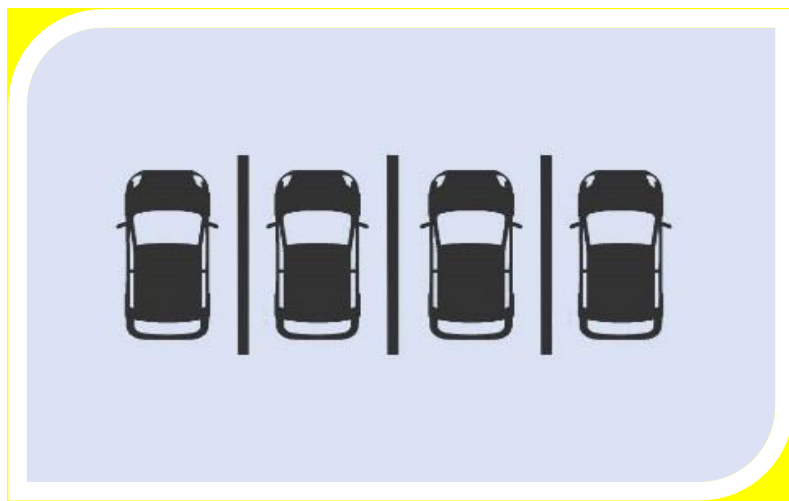
Графика 15 : Мерки и проекти по направление „Паркиране“ –

Синя зона и перспективи за развитието ѝ.



П.1.

Проектиране и изграждане на „Синя зона“ в гр. Горна Оряховица –



Проектни параметри

Индикативна стойност:	240 000 лв
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 280 бр. паркоместа	

Описание на проекта

Проектът предвижда изграждането на Синя зона за платено паркиране чрез рехабилитация на улици и изграждане на паркинги за осигуряване на достъп до обекти в ЦГЧ на гр. Горна Оряховица, първоначално, както и постепенно разрастване на зоната във всички посоки в зависимост от постигнатата запълняемост и нужди.

За Синята зона има изготвено Идеино предложение в рамките на ГПОД за Централна градска част.

Мярката обхваща 2 етапа на строителство :

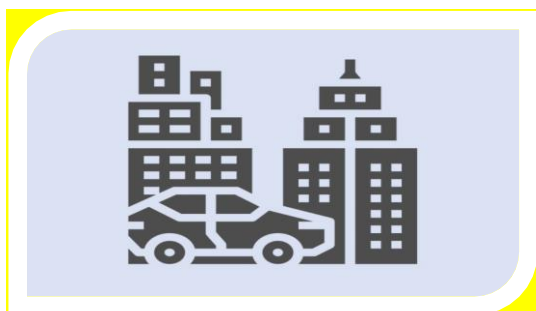
Обхват : Централна градска част на гр. Горна Оряховица

1-ви етап : 280 бр. Паркоместа

2-ри етап : 120 бр. паркоместа

П.2.

Строителство на Обществени паркинги на територията на града



П.2.1.

Строителство на Обществени паркинги в града

Проектни параметри

Индикативна стойност:	200 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 2 бр. Обществени паркинги	
✓ 2 бр. x 50 паркоместа = 100 паркоместа	

Описание на проекта

В гр.Горна Оряховица един от най-често срещаните проблеми в града е паркиране двустранно или едностранно в тесни улици, както върху част от тротоарите. Паркиралите автомобили на пътното платно затрудняват движението и създават рискове за участниците в моторното движение, в т.ч. ППС. Целта на проекта е подобряване на условията за паркиране и разрешаване на проблемите свързани с паркирането в различни райони на града.

Проектът включва следните видове работи:

- Проектиране;
- Земни работи;
- Асфалтиране;
- Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар.
- Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.

П.2.2.

Паркоместа в жилищни райони – Реновиране на междублокови пространства

Проектни параметри

Индикативна стойност:	380 000 лв.
Период на реализация:	2023-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 18 бр. реновирани междублокови пространства	
✓ 200 бр. паркоместа	

Описание на проекта

Както вече споменахме един от идентифицираните проблеми в града е паркиране двустранно или едностранно в тесни улици на граза, както и върху част от тротоарите. Паркиралите автомобили на пътното платно затрудняват движението и създават рискове за участниците в него. Целта на проекта е подобряване естетичния вид на междублоковите пространства и разрешаване на проблемите свързани с паркирането в жилищните райони на града чрез различни подобрения като : озеленяване; създаване на зони за отдых в междублокови пространства; монтаж на беседки, пейки, кошчета за отпадъци, детски съоръжения, спортни съоръжения и др.; подмяна на настилки около жилищни сгради; обособяване на места за паркиране.

Проектът включва следните видове работи:

- Проектиране;
- Земни работи;
- Асфалтиране;
- Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар, елементи за изпълнение на "достъпна среда" и др.
- Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.
- Озеленяване на прилежащите пространства.

П.3.

Паркинги с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране - 2 броя



Проектни параметри

Индикативна стойност:	56 000 лв.
Период на реализация:	2027-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 8 бр. камери с аналитични функции	
✓ 2 бр. паркинга с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране	
✓ 4 бр. информационни LED табла на 4-те входа на града	

Описание на проекта

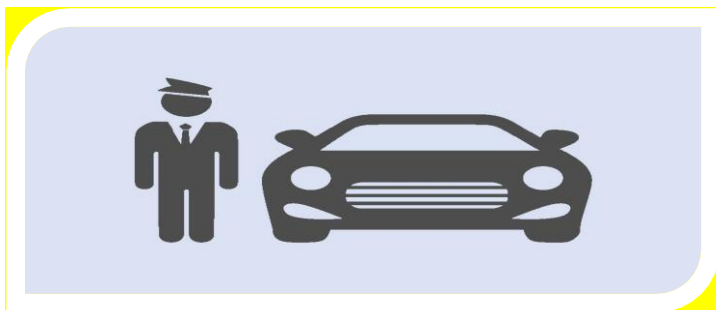
Проектът цели минимизиране на времето за търсене на място за паркиране, както и свързаните с това отделни вредни емисии и фини прахови частици. Проектът предвижда следните дейности:

- Доставка и монтаж на 8 бр. **камери с аналитични функции** и с автономно захранване и GPRS модем
- Въвеждане на **система за отчитане на свободните места за паркиране** в 2 бр. общински паркинга и предоставянето на тази информация на ползвателите по всички възможни медийни канали, незатрудняващи получаването им дори по време на шофиране, в т.ч. и на 4 бр. LED табла на 4-те входа на града. Целта е, с използване на аналитичните възможности на системата за видеонаблюдение, да се сведе до минимум генерирания от блуждаещи в търсене на място за паркиране автомобили и свързаното с това увеличено замърсяване, както и да се повиши удовлетвореността на ползващите тази услуга жители и гости на града.
- **Доставка и монтаж на 4 бр. информационни LED табла** и/или знаци с променливо съдържание (VMS) на 4-те входа на града (ул. „Патриарх Евтимий“, ул. „Отец Паисий“, бул. „Св.Княз Болис I “ и бул. „Маню Тодоров“), които да указват наличните и свободни места за паркиране в двата градски паркинга. През първия етап информацията за таблата ще се генерира от системата за отчитане на местата в общинските паркинги (2 бр.) с помощта на видеонаблюдение с аналитични функции.



П.4.

Автомобили за контрол на паркирането + метални скоби



Проектни параметри

Индикативна стойност:	100 000 лв.
Период на реализация:	2023-2027
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 2 бр. доставени и оборудвани автомобили за контрол на паркирането	
✓ 150 бр. скоби	

Проектът включва:

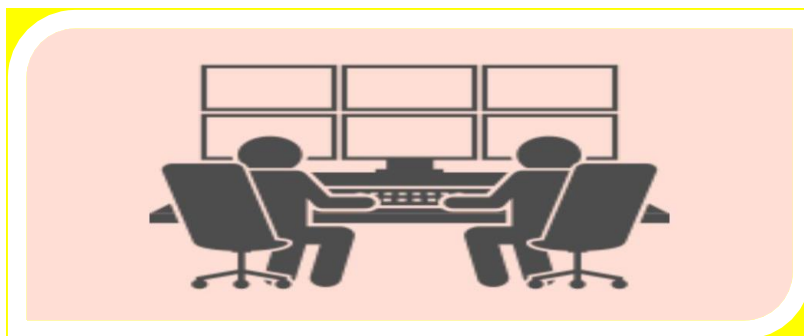
- Доставка на 2 бр. автомобили за контрол на паркирането;
- закупуване на метални скоби за блокиране движението на моторни превозни средства в нарушение.

Във втория етап се предвижда в автомобилите да се добави видеонаблюдение с аналитични функции за осигуряване на автоматизиран контрол на паркирането.

6.6. Мерки и проекти по направление „Градска мобилност“

ГМ.1.

Изграждане и оборудване на Център ИТС – Интелигентни транспортни системи (за контрол, видеонаблюдение и управление на трафика и МОПТ в обхвата на града и общината)



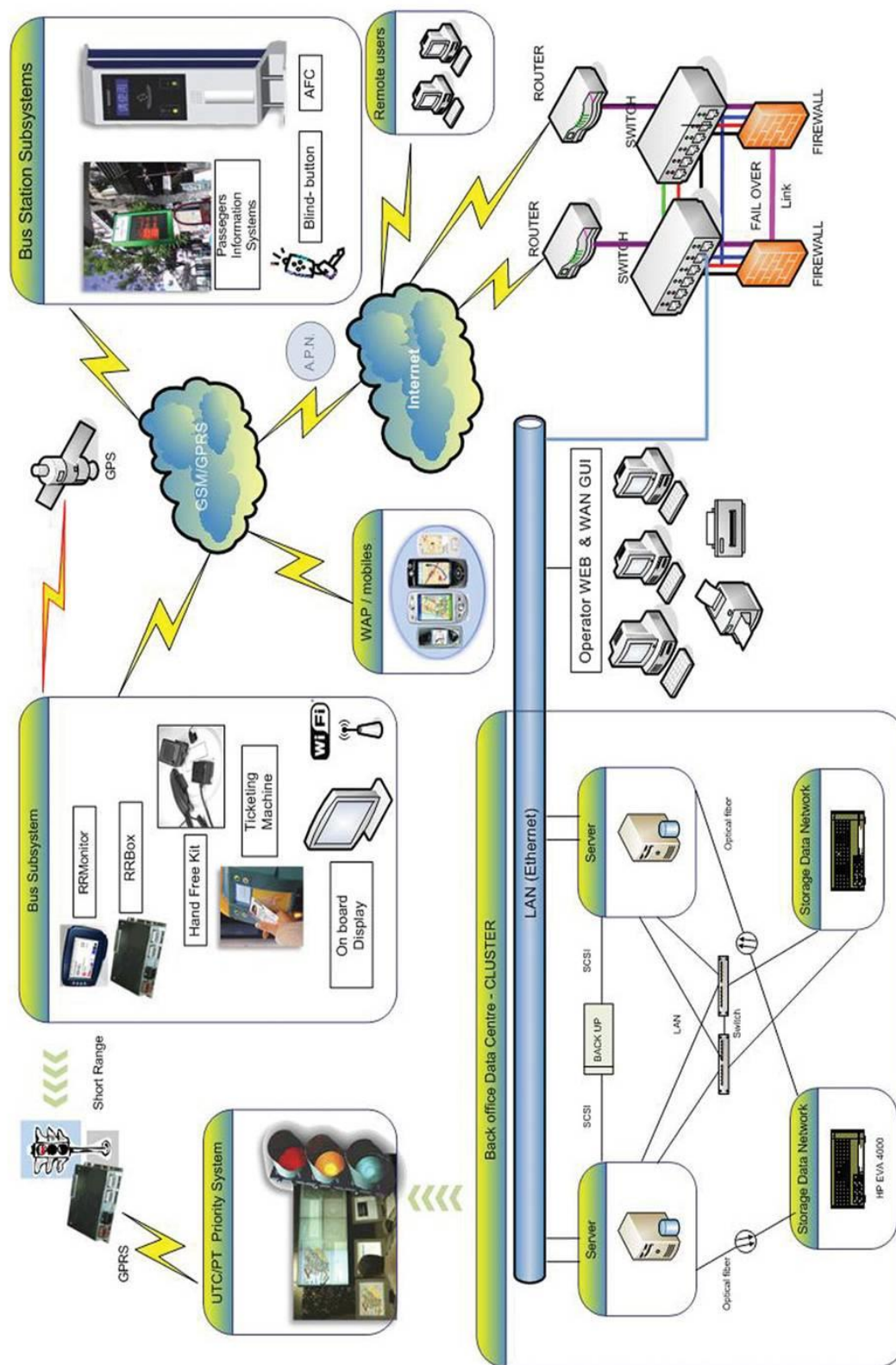
Проектни параметри

Индикативна стойност:	880 000 лв.
Период на реализация:	2027-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ Създаден контролен център, където се наблюдава и контролира цялостния трафик в града и функционирането на системата на общественя транспорт,	

Описание на проекта

Проектът предвижда изграждане на Общинско търговско дружество с функции на служба за контрол за управление на трафика в града и функционирането на Масовия обществен транспорт. Дейността следва се организира в контролен център, в който да се осъществява наблюдение и контрол на инсталираните системи, а оттам и на състоянието на мобилността в града и най-вече от гледна точка на безопасността и сигурността на участниците в движението и на жителите и гостите на града като цяло. В него ще се извършва наблюдение и контрол на системите, свързани с управлението на трафика и движението на градския транспорт в община Горна Оряховица. Дружеството следва да стопанства и експлоатира системите за повишаване на информираността на населението по отношение на придвижването и всички електронни информационни канали, обслужващи мобилността.

На следващата схема е показана общата архитектура - структура на системата с контролен център и функционалните връзки, която тя поражда.



СТРУКТУРА НА СИСТЕМАТА - ОБЩА АРХИТЕКТУРА

ГМ.2.

Създаване на Уебсайт приложение за градска мобилност –



Проектни параметри

Индикативна стойност:	65 000 лв. Етап 1: 65 000 лв.
Период на реализация:	2027-2033
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ 1 бр. Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност	

Проектът предвижда създаване на публичен сайт (или страница от общинския от общинския сайт), който да представя актуална информация и в реално време за всички аспекти на градската мобилност:

- ✓ *Градски транспорт* – разписания, маршрути, информация в реално време за пристигане на следващо превозно средство
- ✓ *Такси* - стоянки за таксите и начини за връзка с тези таксиметрови компании
- ✓ *Информация за пътната обстановка* – планови или извънредни ремонти по уличната мрежа, възпрепятстващи нормалното придвижване, състоянието на пътната настилка, метеорологични условия и други.

Проектът предвижда и необходимия хардуер и допълнителни услуги за реализиране на публичния сайт или приложението. За пълноценно функциониране на уебсайта или приложението, следва да се реализира интеграция с маршрутите и разписанията на обществения транспорт,. С въвеждането на всяка допълнителна система, свързана с градската мобилност, тя следва да бъде добавена и към информационния уебсайт.

ГМ.3.

Платформа за обработка на пространствена информация



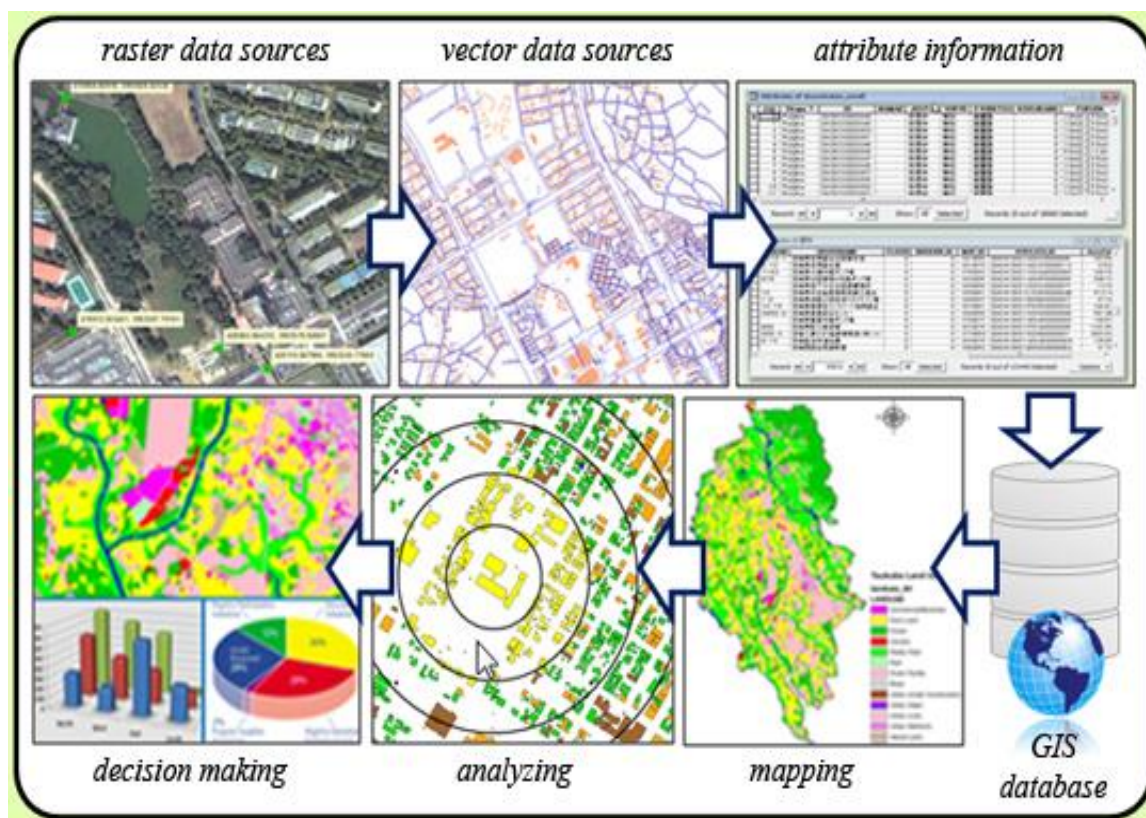
Проектни параметри

Индикативна стойност:	150 000 лв.
Период на реализация:	2036-2040
Източник на финансиране:	Безвъзмездна помощ
Индикатори	
✓ Въведени данни от кадастъра и др. служби към общината, които се отнасят до мобилността и придвижването на населението	
✓ Създадена система за управление на знаковото стопанство	

Описание на проекта

Проектът подразбира дигитализация на дейностите по управление на движението и актуалното им и периодично въвеждане в платформа за обработка на пространствена информация. Има се предвид събирането на всички пространствени данни, които имат отношение към придвижването и мобилността на населението и нанасянето им в съответните бази данни и приложения за моделиране на трафика и мрежата (Visum/Vissim) и за обработка на пространствена информация (ГИС).

С тяхна помощ ще се създадат динамични модели за управление на транспортните потоци, на придвижване през отделните часови интервали, а в оперативен план - ще се оптимизира и улесни дейността по управление на движението, на планираните или извънредни строителни дейности, на знаковото стопанство и мн. други.



6.7. Мерки и проекти по направление „Общинска пътна мрежа“

В този раздел са включени отсечките от общинската пътна мрежа, които са в недасавалтирано или лошо състояние и имат нужда от реконструкция или основен ремонт.

Тези 6 броя пътни отсечки са общинските пътища :

VTR-1292 : с. Стрелец – с. Паисий , Дължина : 6,2 км

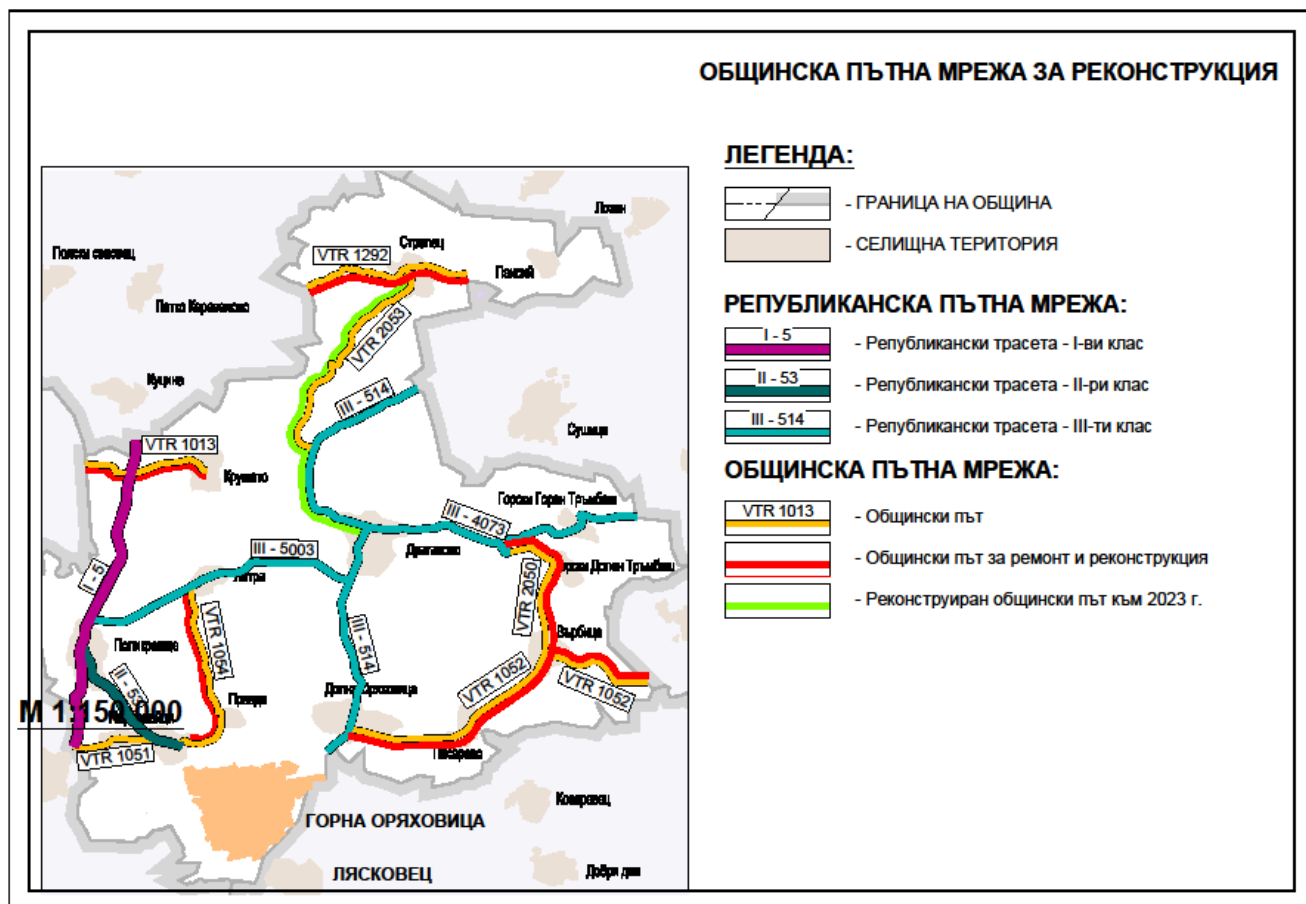
VTR-1013 : с. Крушето – Главен път I-5 , Дължина : 2,1 км

VTR-1054 : с. Янтра – с. Първомайци , Дължина : 7,5 км

VTR-1052 : гр. Долна Оряховица - с.Писарево – с. Върбица, Дължина : 7,350 км

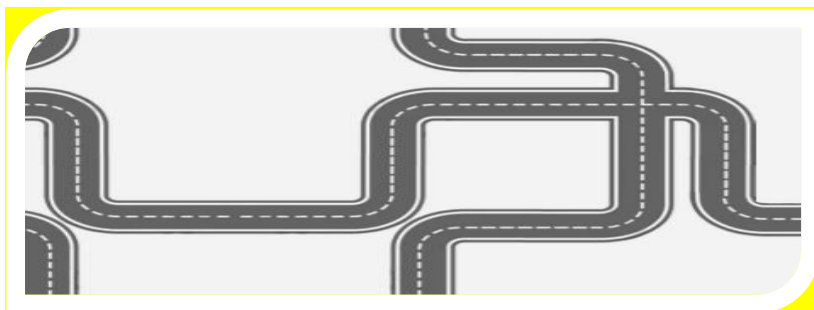
VTR-1052 : с. Върбица – с.Бряговица , Дължина : 5,150 км

VTR- 2050 : с. Върбица – с.Горски Горен Тръмбеш , Дължина : 5,250 км



Графика 16 :Общинска пътна мрежа за реконструкция

ОПМ.1. Реконструкция и основен ремонт на отсечки от Общинската пътна мрежа



Проектни параметри

Индикативна стойност:	13 420 000 лв.
Период на реализация:	2023-2033

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

Източникна финансиране: Безвъзмездна помощ
Индикатори
✓ 6 бр. Реконструкции на общинската пътна мрежа

	Трасе	Стойност	Период
ОПМ.1.1.	. VTR-1292 : с. Стрелец – с. Паисий	21 000 лв	2023-2027
	2 480 000,00 лв		
ОПМ.1.2.	VTR-1013 : с. Крушето – Главен път I-5	26 000 лв	2023-2027
	840 000,00 лв		
ОПМ.1.3.	VTR-1054 : с. Янтра – с. Първомайци	21 000 лв	2023-2030
	3 000 000,00 лв		
ОПМ.1.4.	VTR-1052 : гр. Долна Оряховица - с.Писарево – с. Върбица	21 000 лв	2023-2027
	2 940 000,00 лв		
ОПМ.1.5.	VTR-1052 : с. Върбица – с.Бряговица	21 000 лв	2023-2027
	2 060 000,00 лв		
ОПМ.1.6.	VTR- 2050 : с. Върбица – с.Горски Горен Тръмбеш	21 000 лв	2023-2027
	2 100 000,00 лв		

7.0. Бюджет , график и източници на финансиране

Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на община Горна Оряховица за целия хоризонт 2023-2033 г. възлиза на 67 139 500 лева без ДДС. Той е разпределен по направления по следния начин:

ПД	ПЕШЕХО ДНО ДВИЖЕН ИЕ	Брой проекти: 5	982 000	641 000	1 623 000	1 947 600
В	ВЕЛОСИ ПЕДНО ДВИЖЕН ИЕ	Брой проекти: 3	1 417 000	752 000	2 169 000	2 602 800
ОТ	ОБЩЕСТ ВЕН ТРАНСП ОРТ	Брой проекти: 7	9 697 500	574 000	10 271 500	12 325 800
У	УЛИЧНА МРЕЖА	Брой проекти: 7	34 263 000	3 322 000	37 585 000	45 102 000
П	ПАРКИРА НЕ	Брой проекти: 5	696 000	280 000	0	976 000
ГМ	ГРАДСКА МОБИЛН ОСТ	Брой проекти : 3		1 095 000	1 095 000	1 314 000
ОП М	ОБЩ. ПЪТНА МРЕЖА	Брой проекти: 6		13 420 000	13 420 000	16 104 000
ОБЩО БЮДЖЕТ /ПРОЕКТИ/			47 055 500	20 084 000	67 139 500	80 567 400
без Общинка пътна мрежа				6 664 000	53 719 500	64 463 400

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

В процентно отношение Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на община Горна Оряховица за целия хоризонт 2023-2033 г.

е разпределен по направления по следния начин:

1. Пешеходно движение	- 2,4 %
2. Велосипедно движение	- 3,2 %
3. Обществен транспорт	- 15,3 %
4. Улична мрежа и автомобилно Движение	- 56,0 %
5. Паркиране	- 1,5 %
6. Градска мобилност	- 1,6 %
7. Общинска улична мрежа	- 20,0 %

В процентно съотношение най-голям дял в реализацията на плана заемат инвестициите в уличната мрежа на града (56 %) обществен транспорт (15,3 %) и Общинската улична мрежа (20 %), следвани от велосипедно движение с 3,2 %.

На пръв поглед уличната мрежа на града има най-висок дял в общите инвестиции, предвидени в плана. Това се дължи най-вече на проекта за изграждане на Северен обходен път на град Горна Оряховица. Проектът на практика е част от републиканската пътна мрежа, в някои участъци, и за неговото осъществяване, община Горна Оряховица трябва да се координира с АПИ-София. Въпреки че този проект е част от направление „улична мрежа и автомобилно движение“, важно е да се отбележи, че неговото осъществяване ще има благоприятно въздействие най-вече върху транзитното и тежкотоварното транзитно движение и ще бъде за обслужване на новите икономически зони на града и ЖП-терминала. Той ще бъде една от устойчивите форми на транспорт. Целта на обходните пътища е да изведе транзитното движение от центъра на града, което значително ще подобри транспортната ситуация, като намали трафика и задръстванията (включително по маршрутите на градския транспорт), подобри сигурността и безопасността на по-уязвимите участници в движението (пешеходци и велосипедисти) и като намали времето за пътуване в града.

Общинската пътна мрежа, като направление в общите инвестиции на плана, заема значително място – 20,0 %, но нейната реконструкция и основен ремонт е задължителен, за да получим добър комфорт и околната жизнена среда на общината. Въпреки че тя не е най-належащата мярка, като трасета на междуобщинските пътни връзки се явява наложителна.

Ако изключим мерките по направление „Общинската пътна мрежа“ от общите инвестиции, се получава следното разпределение по направления:

1. Пешеходно движение	- 3,0 %
2. Велосипедно движение	- 4,0 %

3. Обществен транспорт	- 19,2 %
4. Улична мрежа и автомобилно Движение	- 70,0 %
5. Паркиране	- 1,8 %
6. Градска мобилност	- 2,0 %

Разпределението на бюджета подкрепя изцяло визията за развитие, заложена в Плана за устойчива градска мобилност, като подрежда по важност инвестициите най-вече в градски обществен транспорт **19,2 %** и активните форми на придвижване, които заедно формират 26,2 % от бюджета на Плана.

В съответствие с препоръките в европейската практика хоризонтът на плана е дългосрочен – до 2033 г., тъй като той следва да отразява цялостна визия за бъдещото развитие на мобилността в града. Затова и обемът на инвестициите, необходими за неговото изпълнение са значителни. Те са разпределени във времето по периоди: 2023 – 2027 г.; 2028-2033 г.

Разпределението на Бюджета по периоди

1. Период 2023-2027

2. Период 2028 - 2033



При разпределението по периоди на реализация е взета предвид несигурността в дългосрочните инвестиции. Финансовите възможности на общините не са

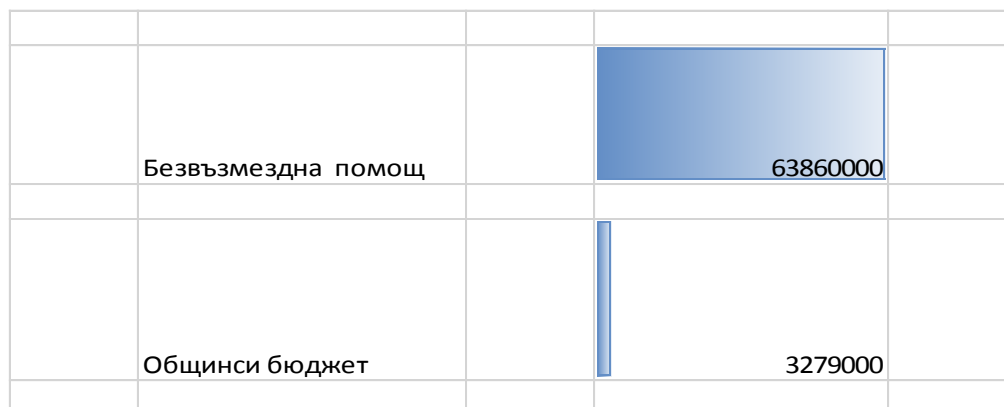
големи, поради което те често търсят възможности за безвъзмездно финансиране на своите проекти, планове и програми извън непосредствените и належащи нужди на населените места в тяхната територия. Поради тази причина, за по-визионерски инвестиции, община Горна Оряховица ще трябва в голяма степен да разчита на оперативните програми и средства от други фондове за тяхната реализация.

Настоящият програмен период обхваща 2021-2027 г. В следващите периоди наличието на изцяло безвъзмездни финансови ресурси е твърде несигурно, поради което инвестициите на плана са разпределени основно в първия период: 2023-2027 г. В рамките на плановия хоризонт до 2033 г. ПУГМ може да се актуализира при промяна на обстоятелствата, която благоприятства осъществяването на допълнителни инвестиции.

Разпределението на бюджета по източници на финансиране,

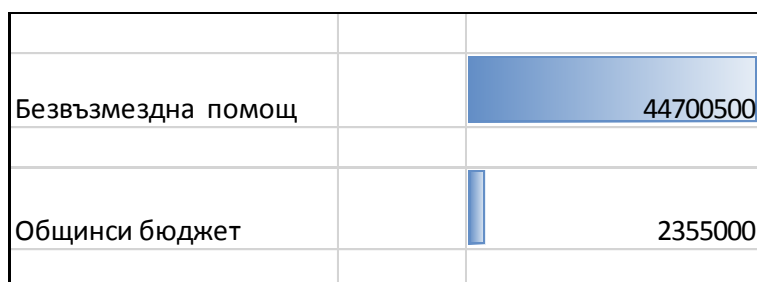
/ както и по източници и периоди / е представено в следващите графики:

Общо от източниците на финансиране (лева)



Източници на финансиране по периоди (лева) :

Период 2023 – 2027 :



Период 2028 – 2033 :

Безвъзмездна помощ		19 706 000	
Общински бюджет		378 000	

В рамките на настоящия програмен период 2021-2027 г. основните безвъзмездни източници на финансиране, с които биха могли да се финансират мерките в настоящия план, са Националният план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) и Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 (ПРР).

НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ 2021-2027

По линия на ПВУ, в рамките на процедура BG-RRP-8.013 - Екологосъобразна мобилност се финансират мерки за устойчива градска мобилност в партньорства. Основните допустими дейности са:

- **Дейност 1: Доставка на нови превозни средства** (автобуси и/или тролейбуси) за обществен транспорт (градски и междуселищен) с нулеви и по изключение с ниски емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства.
- **Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществен транспорт.**
 - Дейността включва проектиране, изграждане, присъединяване и опериране на новоизградените точки за зареждане,
 - както и закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществен транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси.
- **Дейност 3: Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществен транспорт (мерки за дигитализация на транспорта).** Допустими са дейности по :
 - разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи и мерки за цифровизация на транспорта
 - - интелигентно цифрово решение за подобряване на ефикасността и ефективността на обществен транспорт

чрез системи за автоматизирано управление и контрол на движението,

- откриване и локализиране на превозни средства,
- системи за информация на пътниците в реално време,
- автоматизирани системи за продажба на билети
- или приоритизиране на превозните средства за обществен транспорт и др.

➤ **Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти. Дейността включва :**

- изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т. ч. изграждане на пешеходни надлези с достъп за хора с намалена подвижност;
- изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки;
- зграждане 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 от тях.

➤ **Дейност 5: Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД). ГПОД се разработват съгласно Наредба №1 от 17 януари 2001 г. (посл. изм. и доп. ДВ. бр. 20 от 08.03.2019 г.) за организиране на движението по пътищата в урбанизирани територии, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.**

ПРОГРАМА „РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНИТЕ“ 2021-2027 г.

В рамките на „**Приоритет 2.**“ – „Интегрирано териториално развитие на регионите“ на програмата допустими за подкрепа са 40 общини - Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, **Горна Оряховица**, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, Карнобат, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, **Хасково**, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Карлово, Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански.

С цел засилване на градско-селските връзки и функционални зони, ПРР ще подкрепя интервенции, както в други сфери, така и в сферата на устойчива мобилност, пътна инфраструктура и зелена градска инфраструктура. Конкретните дейности, които ще бъдат финансирани в тази насока са⁵:

⁵ Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.

- **Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност:** Мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, вкл.:
 - разработване на ПУГМ,
 - въвеждане на интелигентни транспортни системи и др. мерки за дигитализация на транспорта,
 - подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства,
 - велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл.
 - улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт,
 - велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта,
 - подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.
- **Пътна инфраструктура, функционални връзки и пътна безопасност:** -
 - подобряване на свързаността между териториите чрез инвестиции в пътища от I, II и III клас от републиканската пътна мрежа извън TEN-T мрежата на територията на цялата страна; -
 - подобряване на свързаността между териториите и създаване на функционални връзки чрез инвестиции в местни общински пътища на територията на градските общини (на базата на подход „отдолу-нагоре“, при солидна обосновка и доказана нужда за постигане целите на социално включване и икономическо развитие);
 - обособяване на ленти за велосипеден транспорт, където е подходящо;
 - мерки за цифровизация на транспорта по пътната мрежа с цел намаляване на емисиите на парникови газове;
 - всички видове мерки за пътна безопасност, ИТС, превенция и повишаване на осведомеността и др.
 - развитие на инфраструктура за алтернативни горива по новоизградените или модернизирани пътища.
- **Зелена градска инфраструктура и сигурност в обществени пространства като:**
 - изграждане на обществени зони за отдих и зелени площи, вкл. физически елементи на градската среда и зелена инфраструктура за сгради и междублокови пространства;

- мерки за повишаване на сигурността, вкл. пътна безопасност и подобряване на готовността на институциите да реагират в случай на инциденти;
- обновяване на квартали/специфични територии с неблагоприятни социално-икономически характеристики, при спазване на принципа за несегрегация.

При невъзможност за получаване на финансиране от европейските фондове инвестициите следва да се осъществят със собствени средства на община Горна Оряховица.

8.0. Мониторинг и оценка на ПУГМ – Горна Оряховица

Мониторингът на ПУГМ е непрекъснат процес на наблюдение и проследяване на дейностите и напредъка по проектите, включени в него. Той изисква периодично събиране и анализиране на информация, за да се осигури редовна, навременна обратна връзка относно изпълнението на плана, да се идентифицират области, които изискват подобрене, и да се направят корекции, за да се гарантира, че планираните резултати ще бъдат постигнати. По наше мнение мониторинга ще бъде успешен, ако бъдат постигнати следните 5 цели.

8.1. Цели на мониторинга на ПУГМ-Горна Оряховица

Целите, които трябва да преследва мониторинга на ПУГМ-Горна Оряховица са следните :

Цел 1-ва : Проследяване на напредъка

- Мониторингът помага да се проследи напредъкът към постигане на конкретните цели и задачи на плана

Цел 2 - ра : Идентифициране на рискове

- Мониторингът помага да се идентифицират рискове, които може да възпрепятстват постигането на планираните резултати. Тази информация може да се използва за разработване на стратегии за справяне с тези рискове

Цел 3-та : Оценяване на ефективността

- Мониторингът помага да се оцени ефективността на интервенциите и да се определи дали те постигат планираните резултати. Тази информация може да се използва за коригиране на подхода за изпълнение

Цел 4 - та : Документиране на добри практики

- Мониторингът предоставя възможност за документиране на добри практики, които могат да се използват за споделяне на научени уроци и възпроизвеждане на успешни подходи в други контексти

Цел 5 -та : Подобряване на отчетността

- Мониторингът подобрява отчетността, като гарантира, че изпълнението на плана е прозрачно и че напредъкът към постигане на целите и задачите се докладва и преразглежда редовно

8.2. Индикатори

Оценката на изпълнението на този план се извършва въз основа на система от индикатори, групирани в две основни групи – индикатори за изпълнение и индикатори за резултат.

- **Индикатори за изпълнение** - са свързани и се отнасят се до конкретни крайни продукти от проектите и дейностите, включени в рамките на плана. Те се измерват във физически единици, например километри, брой, квадратни метри.
- **Индикаторите за резултат** - свързани са с постигнатия ефект в полза на населението вследствие на изпълнението на проектите и мерките, заложи в рамките на плана (подобряване на безопасността, повишаване използването на устойчиви форми на мобилност, като градски транспорт и велосипед и пешеходство, например).

Различните видове индикатори са свързани в логическа рамка, съобразена с целите, които следва да бъдат постигнати при изпълнението на ПУГМ. Реализацията на проектите и постигането на индикаторите за изпълнение водят до постигането на непосредствени специфични цели (резултати), които водят до постигане на общата цел (влияние).

Всеки индикатор се характеризира с дефиниция (наименование на индикатора), мерна единица, базова стойност (при стартиране на изпълнението) и целева стойност или целева промяна (след изпълнението).

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на даден проект.

Индикатори за изпълнение :

ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛ
1. ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ		
Маркирани, осветени и сигнализиране на пешеходни пътеки	брой	57
Тротоари с монтирани антипаркинг елементи	м	1440
Реконструирани тротоарни площи	кв. м	762 000
. Изграждане на Пешеходна алея от градския парк до хижа „Божур“, (паралелно с Велоалея)	брой	1
2. ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ		
Изграждане на велоалеи	м	4 бр. = 7 430
Велосипедни паркоместа на обществени паркинги	брой	80
Велосипедни паркоместа в учебни заведения	брой	40
Велокампании	брой	3

3. ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ		
Нови електробуси	брой	6
Зарядни станции за градски транспорт-електробуси	брой	8
Предвиждане и усвояване на терен за Нова Автогара в града	брой	1
. Реновиране спирките на Обществения транспорт на територията на гр. Горна Оряховица (LED табла , навеси, разписания и др.)	брой	54
Интелигентна Система за засичане на местоположението на колите от Обществения транспорт (AVL) и Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI) -	брой	2
Електронна система за таксуване	брой	1
Система за автоматизирано отчитане и контрол на превозната дейност	брой	1
4. ГРАДСКА УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ		
ГПОД	брой	1
Обходни пътища-„Северен обходен път“	брой	1 / 9 300 м/
Изграждане на панорамен път до хижа „Божур“ - съвместно с община Велико Търново : от отклонението на църква «Успение Богородично» - Арбанаси до хижа «Божур».	брой	1 / 4 600 м/
Проектиране и изграждане кръгови и други кръстовища	брой	3
Реализиране на проект за Реконструкция на кръстовище „Цар Освободител“ – „Младост“ с изграждане на прилежащите улици	брой	1
Строителство на Светофарни уредби и контролери	брой	9
Проектиране и изграждане на Електрозарядни станции на територията на града	брой	11
5. ПАРКИРАНЕ		
Проектиране и реализиране на „Синя зона“ в гр.Горна Оряховица - (има идейно предложение в рамките на ГПОД за Централна градска част)	брой	240
Паркинги с въведена система за определяне заетостта на местата за паркиране	брой	3
Нови паркоместа в жилищни райони. Реновирани междублокови пространства	брой	200
Строителство на обществени паркинги на територията на града	брой	2x50
Автомобили за контрол на паркирането + метални скоби	брой	2+ 150
6. ГРАДСКА МОБИЛНОСТ		
Изграждане и оборудване и на Център ИТС – Интелигентни транспортни системи (за контрол,	брой	1

видеонаблюдение и управление на трафика и МОПТ в обхвата на града и общината)		
Уебсайт или мобилно приложение за градска мобилност	брой	1
Платформа за обработка на пространствена информация	брой	1
7. ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА		
Път VTR 1292 : с.Стрелец – с.Паисий	брой	1
Път VTR 1054 : с.Янтра – с.Първомайци	брой	1
Път VTR 1052 : гр.Долна Оряховица – с.Върбица	брой	1
Път VTR 2050 : с.Върбица – с. Горски Горен Тръмбеш	брой	1
Път VTR 1052 : с.Върбица – с. Бряговица	брой	1
Път VTR 1013 : с. Крушето – Път I-5 (В. Търново - Русе)	брой	1

Индикатори за резултат :

Индикаторите за резултат си поставят за цел да отразят постигането на визията и основните цели на ПУГМ, а именно намаляване на автомобилното движение за сметка на устойчивите форми на градска мобилност като предвиждане с градски транспорт, пеша и с велосипед, подобряването на условията за движение, безопасността на гражданите и екологичната обстановка в града.

Тези индикатори са представени в следващата таблица, като следва базовата им стойност да бъде измерена към момента на въвеждането на мерките в обхвата на ПУГМ и изменението им следва да бъде периодично проследявано при актуализациите и отчитането на плана.

Индикатори за резултат към 2027 година

Целева		
Индикатор	мярка	промяна до 2027 г.
- намаляване на дела на автомобилното движение	%	- 10
- повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт	%	+4
- повишаване на дела на пешеходното движение	%	+3
- повишаване на дела на велосипедното движение	%	+3
- намаляване на ПТП	%	-15
- намаляване на нарушенията свързани с превишена скорост	%	-10

Индикатори за резултат към 2033 година

Индикатор	Целева	
	мярка	промяна до 2033 г.
- намаляване на дела на автомобилното движение	%	-12
- повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт	%	+5
- повишаване на дела на пешеходното движение	%	+3
- повишаване на дела на велосипедното движение	%	+4
- намаляване на ПТП	%	-20
- намаляване на ППС транзитно преминаващи през града	%	-50
- намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии	%	-25
- повишаване на удовлетвореността на гражданите от обществения градски транспорт*	%	+50
- повишаване на удовлетвореността на гражданите от системата за платено паркиране	%	+40
- повишаване на удовлетвореността на гражданите от инфраструктурата и съоръженията за велосипеди	%	+50
- повишаване на удовлетвореността на гражданите от пешеходната инфраструктура	%	+40
- повишаване на удовлетвореността на гражданите от качеството на атмосферния въздух	%	+40

* Удовлетвореността на гражданите от качеството на услугите/инфраструктурата свързани с градската мобилност следва да се измерва посредством периодични изследвания чрез анкета/въпросник съдържащ скала за отчитане на нивото на удовлетвореност (ниско, задоволително, добро, отлично по скала от 1 до 10). Отчитането може да стане и по електронен път чрез банер на уебсайта на общината, например или чрез интервю.

9.0. План за реализация на ПУГМ – Горна Оряховица

№ Мя рка	НАПРАВЛ ЕНИЕ	ПРОЕКТ	ИНВЕСТИЦИИ ПО ПЕРИОДИ			ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ		Източник
			2023- 2027	2027- 2033	0	Инвес тиции (лв. без ДДС)	Инвести ции (лв. с ДДС)	
ПД	ПЕШЕХО ДНО ДВИЖЕН ИЕ	Брой проекти: 5	982 000	641 000		1 623 000	1 947 600	
ПД. 1.	пешеходно движение	Нови пешеходни пътеки – маркировка, сигнализиране с пътни знаци и осветяване	60 000			60 000	72 000	Общински бюджет
ПД. 2.1.	пешеходно движение	Монтиране на антипаркинг елементи по тротоари: по ул. „Св- Княз Борис“ в участъка от бул. „Родоли “ до ул. „Иван Момчилов“;		61 000		61 000	73 200	Безвъзмездна помощ
ПД. 2.2.	пешеходно движение	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи ул. «Г. Измирлиев “ – от ул. „Цар Освободител” до ул. „Вичо Грънчаров” –	182 000			182 000	218 400	Безвъзмездна помощ
ПД. 2.3.	пешеходно движение	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи - по ул. „Патриарх Евтими“ и ул. „Отец Паисий“ от ул. „Васил Атанасов“ до ул. „Отец Теодосий“		580 000		580 000	696 000	Безвъзмездна помощ
ПД. 3.	пешеходно движение	Изграждане на Пешеходна алея от градския парк до хижа „Божур“	740 000			740 000	888 000	Безвъзмездна помощ
В	ВЕЛОСИ ПЕДНО ДВИЖЕН ИЕ	Брой проекти: 3	1 417 000	752 000		2 169 000	2 602 800	
В.1.	велосипедн о движение	Изграждане на велосипедни трасета -Вело алеи 4 броя	1 360 000			2 112 000	2 534 400	Безвъзмездна помощ

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

		Етап 1: 2023-2027 -2 броя = 1 360 000, лв		752 000				
		Етап 2 : 2027-2033 – 2 броя = 752 000, 00 лв						
В.2.	велосипедно движение	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	22 000			22 000	26 400	Безвъзмездна помощ
В.3.	велосипедно движение	Кампании за популяризиране и стимулиране на велосипедното движение и за повишаване безопасността при колоездене	35 000			35 000	42 000	Общински бюджет
ОТ	ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	Брой проекти: 7	9 697 500	574 000		10 271 500	12 325 800	
ОТ. 1.	обществен транспорт	Доставка на нови превозни средства за обществения транспорт (градски и междуселищен) : 6- броя	5 880 000			5 880 000	7 056 000	Безвъзмездна помощ
ОТ. 2.	обществен транспорт	Изграждане на Електрозарядни станции за Електробусите – трифазен ток - 6 броя за бавно зареждане и 2 броя за бързо зареждане	1 440 000			1 440 000	1 728 000	Безвъзмездна помощ
ОТ. 3.	обществен транспорт	Предвиждане и усвояване на терен за Нова Автогара в град Горна Оряховица	2 000 000			2 000 000	2 400 000	Общински бюджет
ОТ. 4.	обществен транспорт	Реновиране на спирките на обществения транспорт на територията на град Хасково (информационни LED табла, разписания, навеси, спиркови знаци)	529 000	Етап 1: 235 000	Етап 2: 294 000	529 000	634 800	Безвъзмездна помощ
ОТ. 5.	обществен транспорт	Интелигентна транспортна система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информиране на пътниците в реално време (RTPI)	142 500			142 500	171 000	Безвъзмездна помощ
ОТ. 6.	обществен транспорт	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците		230 000		230 000	276 000	Безвъзмездна помощ
ОТ. 7.	обществен транспорт	Система за автоматизиран контрол на превозната		50 000		50 000	60 000	Безвъзмездна помощ

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

		дейност, включително отчитане на експлоатационните планове и транспортната задача						
У	УЛИЧНА МРЕЖА	Брой проекти: 7	34 263 000	3 322 000		37 585 000	45 102 000	
У.1.	улична мрежа	Изграждане на панорамен път до хижа „Божур“ - съвместно с община Велико Търново : от отклонението на църква «Успение Богородично» - Арбанаси до хижа «Божур».		1 854 000		1 854 000	2 224 800	Безвъзмездна помощ
У.2. 1.	улична мрежа	Проектиране и строителство на триклонно кръстовище ул.„Свети княз Борис I “ – ул.„19 -ти Февруари“	230 000			230 000	276 000	Безвъзмездна помощ
У.2. 2.	улична мрежа	Проектиране и строителство на кръгово кръстовище ул.„Патриарх Евтимий“ – ул.„Васил Атанасов“(пътя за Арбанаси)	400 000			400 000	480 000	Безвъзмездна помощ
У.2 3.	улична мрежа	Проектиране и строителство на кръгово кръстовище ул.„Хр. Смирненски“ – ул.„Маню Тодоров“		400 000		400 000	480 000	Безвъзмездна помощ
У.3.	улична мрежа	Проектиране и изграждане на Северен обходен път на гр. Горна Оряховица	33 573 000			33 573 000	40 287 600	Безвъзмездна помощ
У.4.	улична мрежа	Разработване на Генерален план за организация на движението (ГПОД)	60 000			60 000	72 000	Безвъзмездна помощ
У.5.	улична мрежа	Подобряване на уличната мрежа. Изговяне на проекти и строителство на 9 броя светофарни уредби		178 000		178 000	213 600	Общински бюджет
У.6.	улична мрежа	Подобряване на уличната мрежа. Реконструкция на кръстовище „Цар Освободител“ – „Младост“		120 000		120 000	144 000	Общински бюджет
У.7.	улична мрежа	Изграждане на Електрозарядни станции за електромобили в града-общо 11 броя в града		770 000		770 000	924 000	Безвъзмездна помощ
П	ПАРКИРАНЕ	Брой проекти: 5	696 000	280 000	0	976 000	1 171 200	

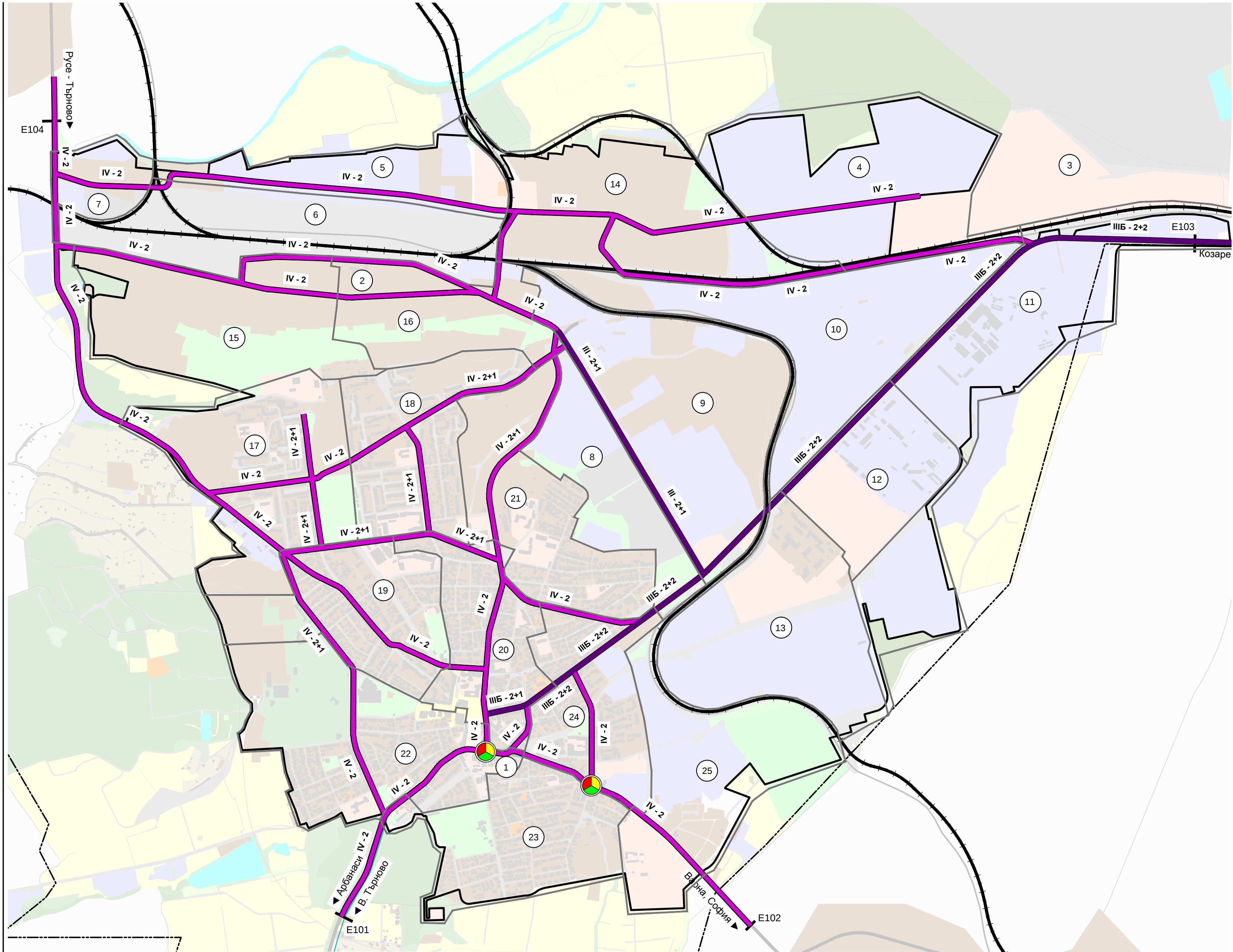
План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

П.1.	паркиране	Проектиране и изграждане на „Синя зона“ в гр.Горна Оряховица	160 000	80 000		240 000	288 000	Общински Бюджет
П.2. 1.	паркиране	Строителство на Обществени паркинги в града – 2 броя		200 000		200 000	240 00	Безвъзмездна помощ
П.2. 2.	паркиране	Благоустрояване на междублокови пространства и обособяване на места за паркиране в жилищните квартали	380 000			380 000	456 000	Безвъзмездна помощ
П.3.	паркиране	Система за определяне на заетостта на зоните за паркиране в 2 общински паркинга	56 000			56 000	67 200	Безвъзмездна помощ
П.4.	паркиране	Доставка на автомобили за контрол на паркирането	100 000			100 000	120 000	Общински Бюджет
ГРАДСКА ГМ		МОБИЛН	Брой проекти : 3		1 095 000	1 095 000	1 314 000	
ОСТ								
ГМ. 1.	Градска мобилност	Изграждане и оборудване на Център ИТС – Интелигентни транспортни сиситеми		880 000		880 000	1 056 000	Безвъзмездна помощ
ГМ. 2.	Градска мобилност	Създаване на Уебсайт приложение за градска мобилност		65 000		65 000	78 000	Безвъзмездна помощ
ГМ. 3.	Градска мобилност	Платформа за обработка на пространствена информация		150 000		150 000	180 000	Безвъзмездна помощ
ОП М	ОБЩ. ПЪТНА МРЕЖА	Брой проекти: 6		13 420 000		13 420 000	16 104 000	
ОП М.1. 1.	Общинска пътна мрежа	VTR-1292 : с. Стрелец – с. Паисий		2 480 000		2 480 000	2 976 000	Безвъзмездна помощ
ОП М.1. 2.	Общинска пътна мрежа	VTR-1013 : с. Крушето – Главен път I-5		840 000		840 000	1 008 000	Безвъзмездна помощ

План за устойчива градска мобилност / ПУГМ / на град Горна Оряховица

ОП М.1. 3.	Общинска пътна мрежа	VTR-1054 : с. Янтра – с. Първомайци		3 000 000		3 000 000	3 600 000	Безвъзмездна помощ
ОП М.1. 4.	Общинска пътна мрежа	VTR-1052 : гр. Долна Оряховица - с.Писарево – с. Върбица		2 940 000		2 940 000	3 528 000	Безвъзмездна помощ
ОП М.1. 5.	Общинска пътна мрежа	VTR-1052 : с. Върбица – с.Бряговица		2 060 000		2 060 000	2 472 000	Безвъзмездна помощ
ОП М.1. 6.	Общинска пътна мрежа	VTR- 2050 : с. Върбица – с.Горски Горен Тръмбеш		2 100 000		2 100 000	2 520 000	Безвъзмездна помощ

ОБЩО ПРОЕКТИ				47 055 500	20 084 000	67 139 500	80 567 400
без Общинска пътна мрежа					6 664 000	53 719 500	64 463 400



КЛАСИФИКАЦИЯ НА ПУМ И РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА - 2023 г.

ЛЕГЕНДА:

- ГРАНИЦА НА ОБЩИНА
- ГРАНИЦА НА ОБЩИННСКИ ЦЕНТЪР
- СЕЛИЩНА ТЕРИТОРИЯ
- ЖП трасе

РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА:

- Републикански трасета - I-ви клас
- Републикански трасета - II-ри клас
- Републикански трасета - III-ти клас

Първостепенна улична мрежа на гр. Горна Оряховица:

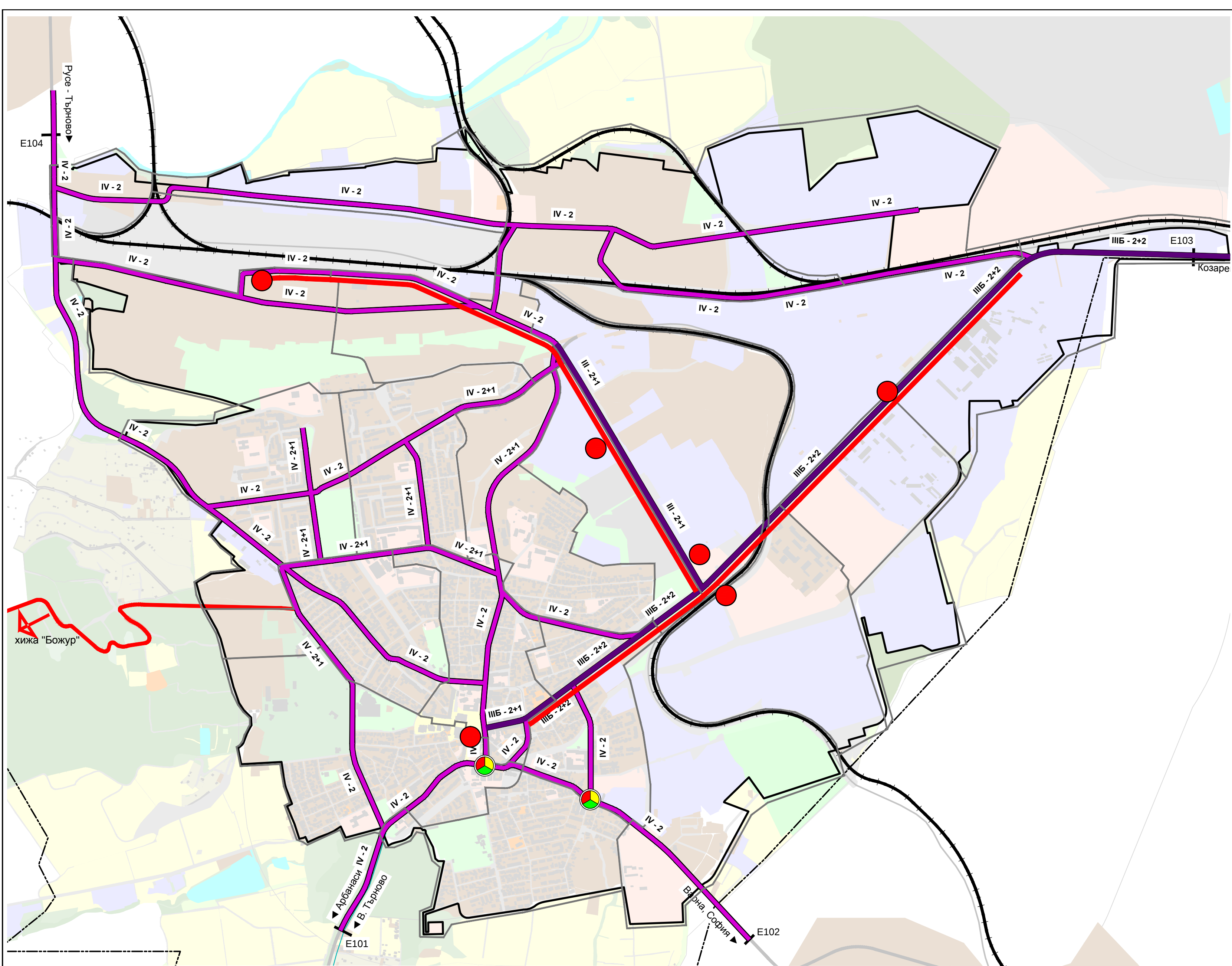
- III-ти клас (IIIБ 2+1 и IIIБ 2+2)
- IV-ти клас (IV -2 и IV 2+1)

Транспортно райониране:

- Транспортни райони
- Транспортен район - Автогара
- Транспортен район - ЖП гара
- Транспортен район - Аерогара
- Транспортен район (екран)

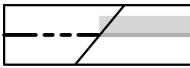
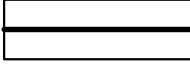
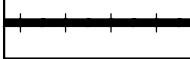
Съоръжения на транспорта:

- Монтирани светофарни уредби

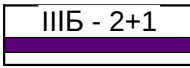
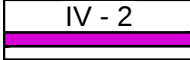


**ВЕЛОСИПЕДНА ИНФРАСТРУКТУРА.
ПРОЕКТНИ ВЕЛОСИПЕДНИ ТРАСЕТА И СТОЯНКИ**

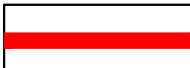
ЛЕГЕНДА:

-  - ГРАНИЦА НА ОБЩИНА
-  - ГРАНИЦА НА ОБЩИННСКИ ЦЕНТЪР
-  - СЕЛИЩНА ТЕРИТОРИЯ
-  - ЖП трасе

Първостепенна улична мрежа на гр. Горна Оряховица:

-  IIIБ - 2+1 - III-ти клас (IIIБ 2+1 и IIIБ 2+2)
-  IV - 2 - IV-ти клас (IV -2 и IV 2+1)

ВЕЛОСИПЕДНА ИНФРАСТРУКТУРА

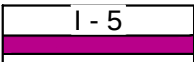
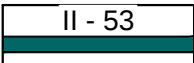
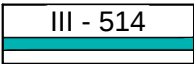
-  - Велосипедни трасета - проект
-  - Велосипедни стоянки - проект

ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА ЗА РЕКОНСТРУКЦИЯ

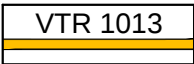
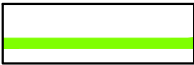
ЛЕГЕНДА:

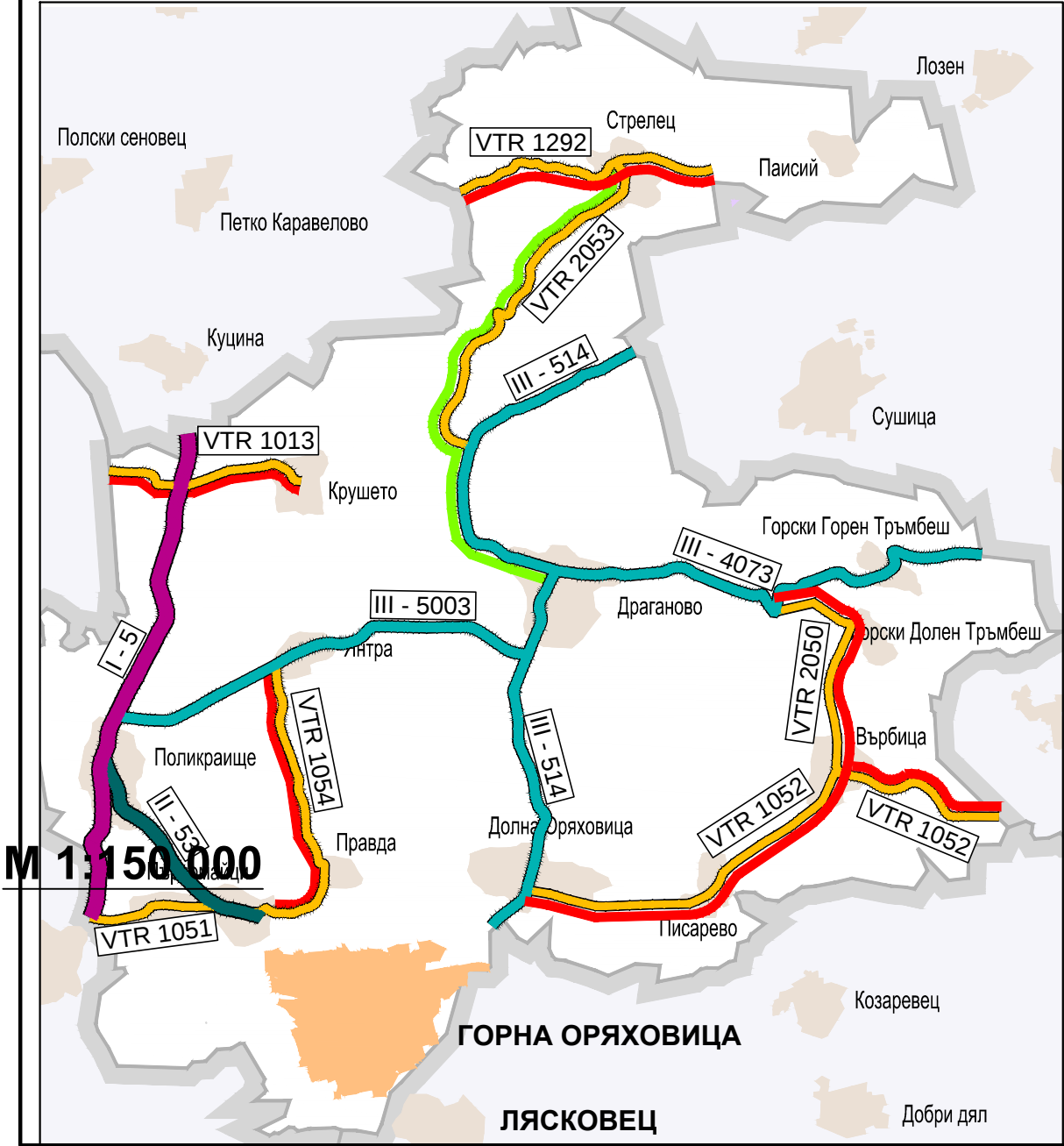
-  - ГРАНИЦА НА ОБЩИНА
-  - СЕЛИЩНА ТЕРИТОРИЯ

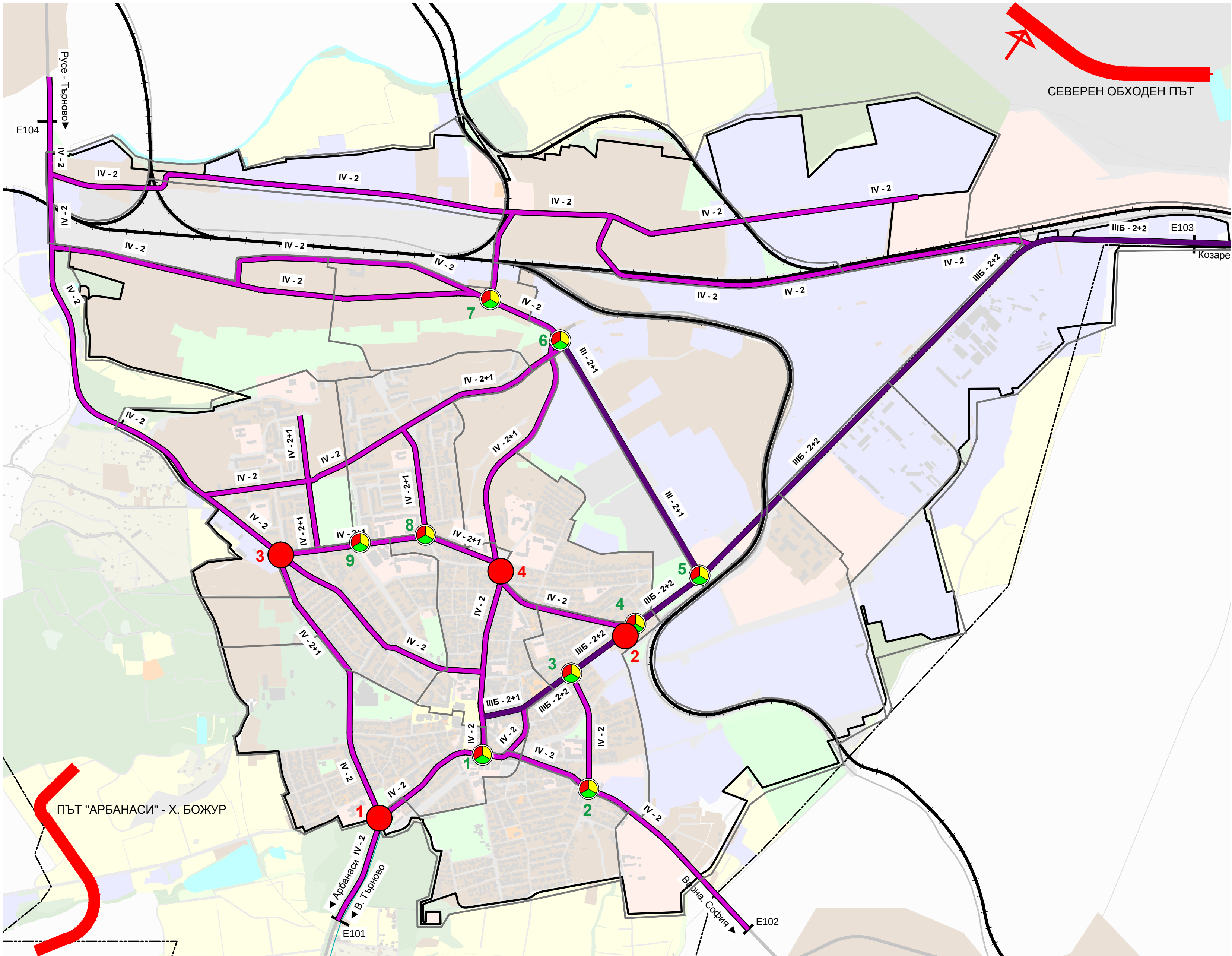
РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА:

-  I - 5 - Републикански трасета - I-ви клас
-  II - 53 - Републикански трасета - II-ри клас
-  III - 514 - Републикански трасета - III-ти клас

ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА:

-  VTR 1013 - Общински път
-  - Общински път за ремонт и реконструкция
-  - Реконструиран общински път към 2023 г.





МЕРКИ И ПРОЕКТИ "УЛИЧНА МРЕЖА И АВТОМОБИЛНО ДВИЖЕНИЕ"

ЛЕГЕНДА:

- ГРАНИЦА НА ОБЩИНА
- ГРАНИЦА НА ОБЩИННСКИ ЦЕНТЪР
- СЕЛИЩНА ТЕРИТОРИЯ
- ЖП трасе

Първостепенна улична мрежа на гр. Горна Оряховица:

- IIIБ - 2+1 - III-ти клас (IIIБ 2+1 и IIIБ 2+2)
- IV - 2 - IV-ти клас (IV -2 и IV 2+1)

Мерки и проекти

- Северен обходен път - за изграждане
- Междубщински път с. "Арбанаси" - х. "Божур"
- 3 - кръстовища за реконструкция и модернизация

Съоръжения на транспорта:

- 8 - светофарни уредби за реконструкция