

[2015 г.]

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ ЗА ГРАД СТАРА ЗАГОРА [(SUMP) – ПРОЕКТ]



Община Стара Загора

6000 Стара Загора,

бул. "Цар Симеон Велики" 107

тел. 042/614-614, факс 042/601-103, 601-443

<http://www.starazagora.bg>

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Въведение	3
1. Местоположение	6
2. Специфика и релеф	7
3. Климатични особености	8
4. Демография	9
5. Икономика	10
6. Аграрен сектор	12
7. Туризм	12
II. Описание на транспортната инфраструктура	15
1. Транспортни коридори	15
2. Интермодален транспорт	15
3. Автомобилен транспорт	16
4. Железопътен транспорт	17
5. Въздушен транспорт	17
III. Транспортна достъпност	18
1. Селищна мрежа	20
2. Електротранспортна инфраструктура	25
3. Велоалеи	26
IV. Транспортни рискове и безопасност на движението	27
1. Вредни емисии в атмосферния въздух	27
2. Светофарни уредби, критични кръстовища и ПТП	31
3. Пътна сигнализация	32
4. Паркиране	33
V. Транспортен модел	34
1. Транспортно райониране	34
2. Видове транспорт	35

3. Пътникопотоци	36
4. Система на масовия градския транспорт	36
5. Системи за управление на транспорта и трафика	38
6. Комуникационна инфраструктура	40
7. Междуселищен транспорт	42
VI. Околна среда	42
1. Качество на въздуха	42
2. Шумово замърсяване	45
VII. Силни страни	47
VIII. Слаби страни	49
IX. Възможности	50
X. Заплахи	51
XI. Предлагани мерки	51
XII. Визия, цели и приоритети	58
Приложение	
Приложение 1 – План за действие 2014 – 2020 г.	

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Едно от големите предизвикателства, пред които е изправен транспортът е преодоляването на бъдещите ограничения без при това да се пожертва ефективността, като едновременно се запази и засили конкурентоспособността на сектора. С реализирането на редица проекти община Стара Загора е постигнала значителен напредък по отношение развитието на обществения транспорт – превърнала го е в безопасно и сигурно средство за придвижване, създавайки и условия за по-честата употреба на велотранспорт. Но системата все още би могла да се определи като неустойчива, тъй като пред нея продължават да стоят непосредствени предизвикателства като зависимостта от петрол, задръствания, намаляване на вредни емисии и парникови газове. Акцентът на инвестициите в транспортния сектор във все по-голяма степен следва да е върху реализацията на устойчиви транспортни решения, както на национално, така и на местно ниво. В основата на друг проблем е това как да се транспортират стоки от едно място до друго по най-бързия, икономичен, удобен и незамърсяващ околната среда начин. В този случай разглеждането само на един вид транспорт предполага ограничени и недотам гъвкави възможности свързани с функцията на придвижване и с оглед на разходите, които се извършват.

Концепцията за устойчива мобилност придобива много по-широко значение от преодоляване на трафика и възможност за транспортиране. Тя обхваща цялата връзка на хората с градската структура, където отделните видове транспорт се намесват в цялото и по този начин се въвежда интегриран подход при управлението на мобилността. Целта на европейската транспортна политика е системите за превоз на страните-членки да отговарят на икономическите, социални и екологични нужди на обществото. Устойчивата градска мобилност осигурява дългосрочно икономическо развитие на градовете, повишава качеството на живот на техните жители и гарантира опазването на околната среда. Новата концепция за градска мобилност се състои в насърчаване използването на всички видове транспортни средства и комбиниране на различен по категория обществен транспорт с разнообразни видове индивидуален транспорт.

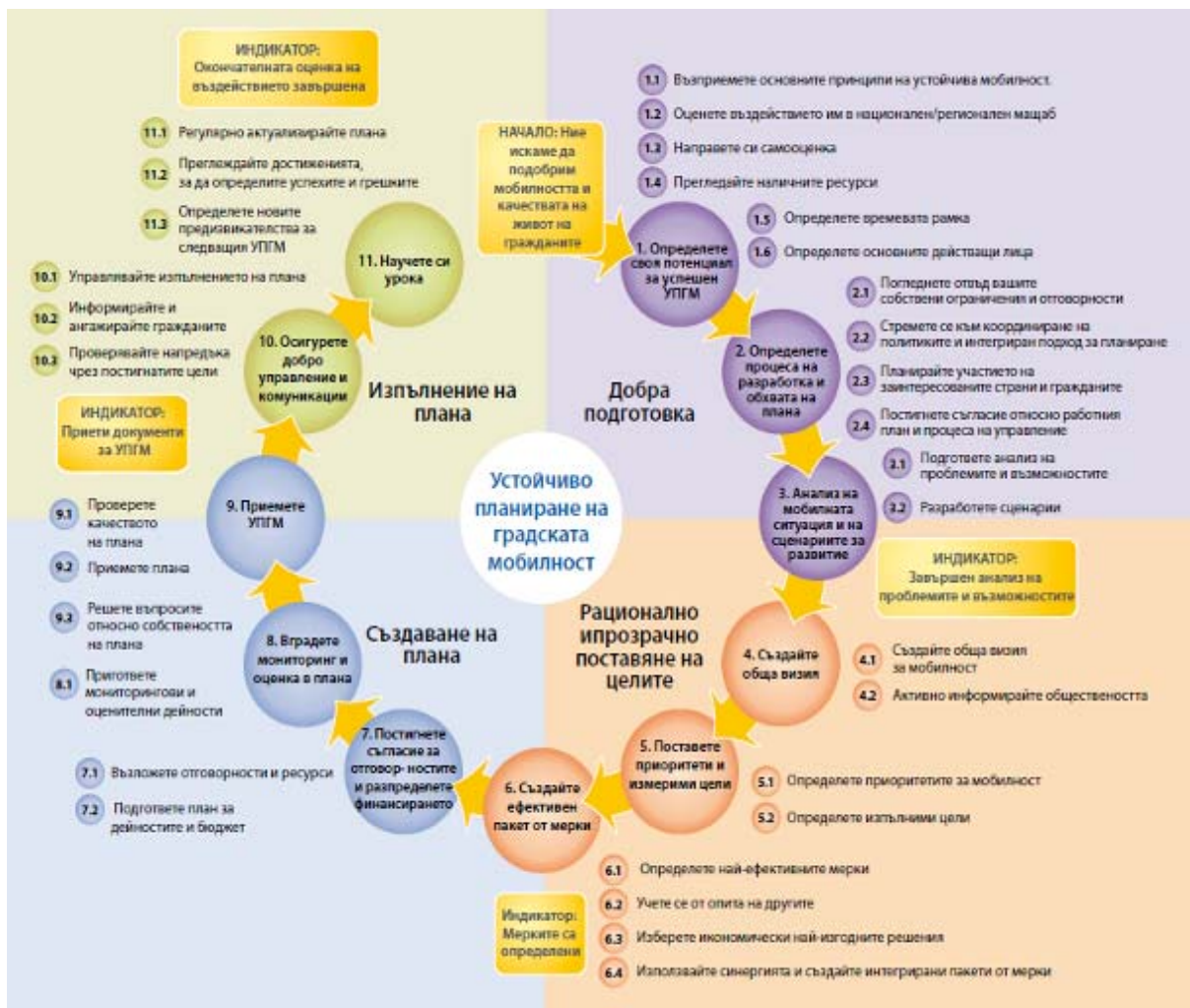
С еволюцията на градската мобилност в повечето случаи се предизвиква влошаване на условията за придвижване, което от своя страна води до увеличаване на задръстванията

и значително повишаване на вредните емисии. Основният проблем се състои в това, че транспорта представлява значим и непрестанно растящ източник на емисии и парникови газове. Това е причината, поради която намаляването на вредните емисии е сериозно застъпена тема в транспортната политика на ЕС. В този смисъл, новата концепция за устойчива градска мобилност има за цел да осигури внедряване на колкото се може повече алтернативни и устойчиви форми на придвижване, сред които каране на велосипед или ролери, ходене по-често пеш, повишаване употребата на обществения еко транспорт и железопътен такъв, които да окажат принос както за социалната сплотеност и опазване на околната среда, така и за бъдещия икономически просперитет на град Стара Загора. Тя стъпва върху едно по-ефективно и интелигентно потребление на ресурси и енергия, осигурявайки по-висок стандарт и качество на живот за своите жители. Във връзка с разработването на План за устойчива градска мобилност на град Стара Загора са изследвани редица стратегически документи и проекти, които имат пряко отношение за постигане целите на концепцията за устойчива градска мобилност. Сред тях са:

- ✚ Проект за интегриран градски транспорт на град Стара Загора, финансиран по ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;
- ✚ Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Стара Загора за 2014 – 2020 г.”, финансиран от ЕФРР и държавния бюджет на РБ чрез ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;
- ✚ „Прилагане на мерки за подобряване качеството на живот в градовете Бургас, Варна, Стара Загора и Плевен“ по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Околна среда“
- ✚ Стратегия Европа 2020;
- ✚ Националната стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- ✚ Областната стратегия за развитие на област Стара Загора с период на действие 2014 – 2020 г.;
- ✚ Общински план за развитие на община Стара Загора 2014 – 2020 г.;
- ✚ Общ устройствен план на община Стара Загора;
- ✚ „Зелената” и „Бяла” книга на Европейската комисия във връзка с развитието на европейската мобилност.

Урбанизацията и нейното въздействие върху транспорта се посочват като една от основните трудности пред изграждането на по-устойчива транспортна система. Отговорността за политиките в областта на градската мобилност е част от задълженията на местните и национални власти. В този смисъл, за да се отговори на предизвикателствата пред градската мобилност в град Стара Загора е нужно ефективно и координирано действие от страна на Общината при предприемането на мерки за провеждане на политика в областта на транспорта като се осигури партньорски подход на национално и европейско равнище. С прилагането на интегриран подход могат да се третира най-успешно сложността на транспортните системи, въпросите на управлението, връзките между градовете и техните околности, взаимозависимостта между видовете транспорт, ограниченията в рамките на градското пространство и ролята на градските системи в по-широката европейска транспортна система. Използването на интегриран подход от община Стара Загора е фактор не само за подобро развитие на транспортната инфраструктура и предоставянето на по-качествени услуги, но и за по-ефективното правене на политика, за да може транспорта да се свърже с опазването на околната среда, подобряване на териториалното планиране, жилищните и социални аспекти на достъпността и мобилността.

Устойчивият градски транспорт има важна роля при създаването на здравословни среди, като оказва съществено влияние върху намаляването на незаразните заболявания, сред които заболявания на дихателни пътища, сърдечно-съдови заболявания. Все по-често се налага да се търси взаимната връзка между съществуващите синергии на публичното здравеопазване и транспортната политика и да се предотвратяват вредните ефекти от нездравословното хранене, наднорменото тегло и затлъстяването, околната среда и здравето.



1. Местоположение.

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

Благоприятното транспортно-географско положение на община Стара Загора и в частност на град Стара Загора е едно от важните предимства на общината и важен фактор за нейната конкурентноспособност.

Чрез изграденият автомобилен и ж.п. транспорт се осигуряват добри възможности за търговски контакти със страните от Европа, Близкия и Среден Изток.

Стара Загора се намира на пресечната точка на трансевропейските коридори № 8 и № 9, по които се осъществяват (сухопътните и железопътни) транспортни връзки по направленията изток–запад и север–юг. По-конкретно градът е разположен на международните пътища Е 85 (първокласен път I-5) и Е 773 (второкласен път II-66).

Изключително важно значение за икономическото развитие на Стара Загора има автомагистрала „Тракия” (Коридор 8) и връзките към нея.

Друга значима връзка е второкласен път II-57, който свързва града с промишления комплекс „Марица-изток”.

Общината граничи на изток с Община Нова Загора, на югоизток с Община Раднево, на юг с Общините Опан и Димитровград, на югозапад с Община Чирпан, на северозапад с Община Братя Даскалови, на север с общини Мъглиж, Казанлък и Николаево, а на североизток с Община Гурково.

Територията на общината обособена по групи е както следва:

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

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

2. Специфика на релефа:

Според физикогеографско райониране на България, Община Стара Загора е разположена в Средногорски район. Той обхваща източната част на Горнотракийска низина, главно басейна на р. Сазлийка. Топографската характеристика на района е с лек

наклон на югоизток, в каквата посока е насочена и проточната на р. Сазлийка речно-долинна мрежа. Абсолютните му височини са в границите 100-300 м. Релефът е равнинен, леко навълнен от широки речни долини, слабо врязани в плиоценската седиментационна повърхнина. В северната му периферия, под праволинейния склон на Сърнена гора е развит делувиялно-пролувиален шлейф, който незабележимо прехожда в равнината. Загорският физикогеографски район е формиран на мястото на плиоценски гребен, запълнени езерни и езерно-блатни седименти.

3. Климатични особености:

Съгласно биоклиматичната класификация и общата оценка на природните условия, Стара Загора е в зона на благоприятна за обитаване среда с преобладаващи комфортни климатични условия. Територията на Общината съгласно общоприетото климатично райониране на България попада в климатичния район на източна - средна България, който е част от Преходно-континенталната климатична подобласт на Европейско континенталната климатична област.

Малката надморска височина, еднообразието на нейната заравнена или леко нахълмена повърхност, орографската отвореност на юг са предпоставки, формиращи сравнително хомогенен преходно-континентален климат за региона. Разпределението на климатичните елементи по сезони определя две хидротермични фази: влажна и хладна фаза - късна есен, зима и ранна пролет; суха и гореща фаза – късна пролет, лято и ранна есен.

Средногодишната максимална температура +17,9 °C и средногодишната минимална температура + 8,0°C са сравнително високи и обуславят формирането на горещ през лятото и сравнително мек през зимата климат. Средната относителна влажност на въздуха за региона е 67÷72 %, при най-малка денонощна амплитуда през зимата - 8÷9 % и най- голяма през лятото - 17÷18 %.

Регионът има относително високо сумарно изпарение – около 500 мм годишно.

Регионът на община Стара Загора се характеризира с максимум – 201 мм на валежите през лятото и минимум от 134 мм през зимата.

Скоростта на вятъра, честотата на случаите на “тихо време” и със скорост от 1 м/сек, са един от най-важните фактори, влияещи върху степента на разсейване на атмосферните

примеси. Орографските особености на региона влияят на посоката и скоростта на вятъра.

Средногодишната скорост на вятъра за района е 1,4 м/сек. Най-ниската скорост е през месец ноември – 1,0 м/сек, а най-висока е скоростта на вятъра през февруари и март - 1,6 м/сек.

Преобладаващи през годината, както и през зимата са североизточните и северните ветрове при висока средна скорост – 3,2÷5 м/сек и влияят благоприятно за хоризонталното разсейване на атмосферните примеси през периода.

4. Демография

Областният град Стара Загора е на 6-о място по население в България – след София, Пловдив, Варна, Бургас и Русе. Средната продължителност на живота в България е 77,4 г. при жените и 70,5 г. при мъжете и стойностите са съотнесими и към населението на региона. За област Стара Загора средната продължителност на живота е 73,7 г., като при мъжете е 70,1 г., а при жените – 77,2 г. Гъстотата на населението в област Стара Загора е 69 души на 1 кв. км, като най-високата стойност е в областния град. По данни на НСИ към края на 2012 г. населението на Република България е 7 284 552 души. От тях 5 307 868 души живеят в градовете. Населението на страната е намаляло с около 81 хил. души за период от две години. По данни на държавната администрация населението на област Стара Загора е 357 944. В община Стара Загора живеят 172 278 души. По брой на населението област Стара Загора запазва петото си място в страната.

По данни на НСИ от преброяванията на населението през последните 26 години, населението на община Стара Загора е намаляло със 16 753 души, като при мъжете с 9472, а при жените с 7 281. Темпа на намаляване за периода 1992-2001 е 4,6%, а от 2001 до 2011 е 4,7%

По данни на агенция по заетостта безработицата към края на месец май 2013 година е 7,37%, (по-ниско от средното за страната).

Таблица: Демографски анализ (вертикално сравнение от NUTS I към LAU II),
брой

Територия	Население към 31.12.2007 г.	Население към 31.12.2011 г.	+Увеличаване/ - Намалване
Република България	7640238	7364570	-275668
Югоизточен район за планиране	1125982	1072850	-53132
Област Стара Загора	355626	333265	-22361
Община Стара Загора	164970	160108	- 4862
Град Стара Загора	140303	138272	-2031

Източник: НСИ, 2012

5. Икономика

Град Стара Загора е център на водещ икономически регион. Около 27 800 фирми от област Стара Загора имат регистрация в Търговския регистър към януари 2014 г. и са с действащ статут. По-голямата част от тях обаче не развиват активна дейност или имат минимални обороти. Приходи в размер над 50 хил. лева за 2012 г. отчитат 4710 дружества. Общо фирмите от област Стара Загора генерират приходи от дейността си в размер на 9163 млн. лева. Това представлява ръст от 8% спрямо предходната 2011 г., когато приходите са били 8517 млн. лева. 73% от общия обем на приходите се дължи на дейността на 300 предприятия, които оглавяват класацията по този показател. През 2012 г. те имат приходи от дейността си в размер на 6732 млн. лева. Посочените по-горе данни се отнасят само за фирмите, които са регистрирани на територията на област Стара Загора. Те не включват дружества, които имат големи обороти от дейността си в региона, като обектите на националните търговски вериги, мобилните оператори, бензиностанции, превозвачески фирми, дружествата от финансовата сфера и други. Основните икономически дейности, които определят облика на област Стара Загора, са производството на: хранителни продукти и напитки; метални изделия; изделия от каучук и пластмаси; енергетиката; строителството и търговията със стоки на едро и на дребно. Данни на Националния статистически институт, обхващащи икономическите показатели на близо 14 400 фирми от област Стара Загора, показват, че през 2012 г. нетните приходи от продажби (НПП) възлизат на повече от 8,5 млрд. лева. Ръстът спрямо предходната година е от 700 млн. лева. Търговските фирми генерират нетни приходи от продажби в размер на 2,9 млрд. лева и секторът запазва водещата си

позиция. Там са съсредоточени и най-голям брой фирми. Предприятията от добивната и преработващата промишленост имат НПП в размер на 2,7 млрд. лева. Производството и разпределението на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива достига НПП в размер на 1,6 млрд. лева и това е с 383 млн. лева повече от предходната годишна база. Минимален спад се наблюдава в сектор Строителство, който според размера на приходите от продажби през последните години е на четвърто място по значение в региона. През последните три – четири години много динамично се развива селското стопанство и на годишна база секторът има ръст. Най-многобройна е групата на микро фирмите, показва наблюдението на НСИ за броя на работниците и служителите в предприятията. Тези фирми, с персонал до 9 души, имат най- голям принос при формиране на общия обем от приходите от продажби и той е почти една трета от сумата. Броят на малките фирми (с от 10 до 49 заети) в област Стара Загора е около 1000, а на средните предприятия – около 172. Предприятията, които разполагат с персонал над 250 души, са 38. Логично най-голям е броят на фирмите, регистрирани в двата големи града на областта – Стара Загора и Казанлък. Те са общо 11 688. От всички предприятия, близо 9400 отчитат печалба от дейността си, като общият ѝ размер е 647 млн. лева. Водещите по този показател 300 предприятия формират 543 млн. лева и това са 84% от цялата сума. Положителен финансов резултат в размер над 1 млн. лева имат 44 предприятия. Голяма част от фирмите повишават през последните години и икономическата си ефективност. 30 предприятия от област Стара Загора имат рентабилност на продажбите над 30 пункта, показва процентното отношение между печалбата от продажби на продукцията и нетния размер на приходите от продажби на продукцията. Данни на Националната агенция за приходите показват, че броят на активните фирми през януари 2014 г. в област Стара Загора е 46 941. От тях регистрация по Закона за ДДС имат 9197 дружества. Като големи данъкоплатци и осигурители се определят 48 дружества от област Стара Загора. Средни данъкоплатци са 219 фирми. Офисът на НАП в Стара Загора е осигурил през 2013 г. от предприятията, с които работи пряко, постъпления от данъци и осигуровки в размер на 237 млн. лева. Приходите от данъка върху доходите на физическите лица са в размер на 33,1 млн. лева. Постъпленията от данъка върху добавената стойност през 2013 г. са 68,3 млн. лева. Платените корпоративни данъци са в размер на 20,4 млн. лева. Общите приходи от вноски по социалните фондове са в размер на 106,1 млн. лева. 8 Икономически годишник на регион Стара Загора – 2014 година Размерите на местните данъци и такси в общините в област Стара Загора са сравнително ниски, съпоставени с

другите региони на България. Изводът е верен и по отношение на данъците върху недвижимите имоти на предприятията и тези върху възмездното придобиване на имущество, и за таксата за битови отпадъци на юридическите лица. В областния център Стара Загора данъкът върху възмездното придобиване на имущество е 1,6%, което е най-ниското ниво спрямо всички останали областни центрове. Таксите за битови отпадъци на юридическите лица в Казанлък (2‰) и в Стара Загора (3‰) също така са сред най-ниските в страната. Област Стара Загора е на второ място по размер на brutния вътрешен продукт, съпоставен с броя на населението. По-добър е показателят само на област София (столица). За 2011 г. brutният вътрешен продукт на област Стара Загора е в размер на 3345 млн. лева. Сравнението с националния БВП за същата година, който е в размер на 75 308 млн. лева, показва, че Стара Загора има над 4,4% дял.

6. Аграрен сектор

Община Стара Загора е специализирана в областта на производството на зърнени култури (пшеница и ечемик) слънчоглед, лозарството и овощарството. Животновъдството се характеризира с широка специализация, развито е предимно оглеждането на пилета, овце, пчеларство и др.

Спецификата на селското стопанство за област Стара Загора и за община Стара Загора определя развитието на хранително-вкусовата промишленост, по-конкретно пивоварна, маслодобивна промишленост, мелничарска месната (преработка на продукти главно от пилешко месо).

7. Туризм

Визията за развитие на туризма на територията на Община Стара Загора е в съответствие с националните и местни приоритети, заложен в Националната стратегия за устойчиво развитие на туризма 2014-2030, Стратегия за развитие на област Стара Загора за периода 2014-2020 и План за развитие на Община Стара Загора 2014-2020 год.

Природните, културните, историческите и географските ресурси на територията на Община Стара Загора определят добри възможности и перспективи за развитие на специализираните форми на туризма като културен, събитиен, делови, спортен, балнео СПА и уелнес, селски, приключенски и др. Наложено на пазара търсене на места,

предлагачи алтернатива на масовия туризъм, както и търсене на уникални преживявания при туристическите пътувания, са стимул за развитието на тези форми.

Силните страни за развитие на Община Стара Загора като туристическа дестинация са: благоприятно географско положение, добри транспортни връзки, добри природни и климатични дадености, богато културно-историческо наследство и разнообразен културен календар, добре развито вторично предлагане – настаняване, хранене, туристическа инфраструктура.

Община Стара Загора има потенциала за развитие на специализирани видове туризъм в съответствие с националните и европейски тенденции за акцентирание върху уникалността на културно и природно наследство на отделните региони.

Ресурсите за развитие на културния туризъм в Стара Загора включват археологически, архитектурни, етноложки, религиозни обекти, исторически забележителности, както и културни институции – театри, музеи, галерии, читалища, културен календар, занаяти, фестивална и празнична традиция, формати на различни културни събития, свързани с нематериалното наследство и съвременната култура. Продуктът на културния туризъм на общината може да бъде разделен на културно-исторически, фестивален и събитиен.

Развитието на спортния туризъм в Стара Загора е като активен - практикуването на спортни и спортно-тренировъчни дейности и спортно-събитиен е свързано с новата модерна материална база и множеството събития от спортния календар, значима част от които са с национално и международно участие.

С все по-нарастващо значение за Община Стара Загора е съчетанието в максимална степен на СПА, балнео и уелнес услугите с другите форми на специализиран туризъм – културно-исторически, селски, приключенски и т.н. Балнео и СПА продуктът на курорта Старозагорски минерални бани се допълва и обогатява от предимствата, които предлага Стара Загора като туристическа дестинация.

Деловият туризъм има значителен дял в броя на реализираните нощувки в настанителната база на общината, основен мотив за пътуването при който е бизнеса – участие в конференции, семинари, бизнес срещи, борси и други делови прояви, тийм билдинг.

Селата, разположени на територията на Община Стара Загора, са привлекателни със запазените си автентични традиции, гостоприемството, характерната кухня, създадените етнографски сбирки. Туристите избират този вид продукт заради контакта с местната общност, природата и спокойствието, културно-исторически обекти и събития. Народните читалищата са организатори на тематични празници, които представят местния бит и кухня, съхранените обичаи.

Развитието на пешеходен, приключенски, вело и други видове туризъм, свързани с ресурсите на Сърнена Средна гора е свързан със съществуването на съответна инфраструктура - маркирани вело и пешеходни маршрути с възможност за посещение на природни забележителности и защитени местности.

Реализирани нощувки в местата за настаняване на територията на Община Стара Загора:

2014 год. – 135 149 (2447 легла), 110 928 българи и 24 519 чужденци

2013 год. – 135 446 (2392 легла), 109 601 българи и 25 845 чужденци

2012 год. - 140 778 (2273 легла), 111 347 българи и 29 431 чужденци

Пренощували лица в местата за настаняване на територията на Община Стара Загора:

2014 год. – 81 276, 68 150 българи и 13 326 чужденци

2013 год. – 79 185, 66 756 българи и 12 429 чужденци

2012 год. – 80 416, 66 825 българи и 13 591 чужденци

II. Описание на транспортната инфраструктура

1. Транспортни коридори

През територията на Община Стара Загора преминават два Пан-европейски транспортни коридори – ОЕТК №8 и ОЕТК №9. Общоевропейският транспортен коридор №8 /Дуръс-Тирана-Скопие-София-Пловдив-Бургас-Варна/ провежда трафика от и за Адриатика, осигурявайки международните потоци между Балканите и Централна и Западна Европа.Общоевропейският транспортен коридор №9 следва историческото трасе Източнотрансбалкански път, което е един от най-важните културни коридори и обвързва културни ценности от различни епохи.

Разположение на паневропейските коридори спрямо гр. Стара Загора:



2. Интермодален транспорт

През територията на Община Стара Загора преминават най-важните за страната направления за мултимодален транспорт. Важно значение за международните комбинирани превози е преминаването на основни железопътни линии от ж.п. мрежата на България, а допълнителен фактор за развитие на интермодален транспорт е наличието и на летище. Модернизирането на летище „Стара Загора” чрез развитието на съвременен логистичен хъб може да спомогне за осъществяването на карго полети, селскостопанска авиация, чартърни пътнически полети, специализирани хеликоптерни полети и др.

3. Автомобилен транспорт

През територията на Община Стара Загора преминават важни главни пътища от републиканската пътна мрежа:

- Автомагистрала "Тракия" - преминава на 10 км южно от град Стара Загора (с Европейска категоризация E-80);
- I-5 - Русе - Свиленград (с Европейска категоризация E-85);
- II-66 - София - Бургас

Транспортната инфраструктура е добре изградена. Основните пътни артерии са в много добро състояние. През последните години беше рехабилитирана част от общинската /IV-токласна/ пътна мрежа. Необходими са ремонт и рехабилитация на приблизително 45 % от общинските пътищата (около 100 км), тъй като не са в добро състояние или са без настилка (42,9 км).

Общата дължина на пътната мрежа в Община Стара Загора е 398,5 км., в това число:

- републикански пътища:
- I-ви клас - 45,68 км;
- II-ри клас - 40,40 км;
- III-ти клас - 52,42 км;
- общински пътища /IV-ти клас/ - 260 км.

Международни транспортни коридори.

Стара Загора е пресечна точка на европейски транспортни коридори № 8 и № 9.

- **Коридор № 8: Италия - Албания - Македония - България**

Дуръс - Тирана - Скопие - София - Пловдив - Чирпан - Стара Загора - Сливен - Бургас – Варна.

- **Коридор № 9: Финландия - Русия - Украйна - Молдова - Румъния - България - Гърция**

Хелзинки - Санкт Петербург - Киев - Букурещ - Русе - Велико Търново - Стара Загора - Димитровград - Маказа – Александрополис.

В непосредствена близост преминава европейски транспортен коридор № 4:

- **Коридор № 4: Германия - Австрия - Унгария - Румъния - България - Турция**

Това обяснява до голяма степен значителния инвестиционен интерес към града и общината.

Надлезите в Стара Загора са 2 бр. – над ЖП линията, преминаваща през града.

Като цяло, тези елементи на транспортната инфраструктура, се нуждаят от извършване на рехабилитационни мероприятия.



4. Железопътен транспорт

Общата дължина на жп линиите на територията на Община Стара Загора е 113,45 км. Общата дължина на удвоените жп линии е 37,2 км или 24,69% от всички жп линии в общината. Гъстотата на железопътната мрежа в общината е приблизително 11,1 км на 100км² и е сред най-високите стойности на показателя за страната.

Железопътна гара Стара Загора е важен ж.п. транспортен "възел". Тук се пресичат три от основните железопътни линии от ж.п. мрежата на Република България:

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

5. Въздушен транспорт

Летище „Стара Загора“ се намира на 2 км от град Стара Загора, в съседство с квартал „Кольо Ганчев“. Летището има лиценз за обслужване на международни полети, не функционира от 2009 г., но има близки перспективи за неговата реконструкция и преустройството му като логистичен хъб.

III. ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ

Съществуващата общинска пътна мрежа, разработените маршрутни схеми, кратността на курсовете на междуселищния транспорт и необходимото време за пропътуване на различните разстояния между съответните населени места, формират индивидуалните характеристики на транспортната достъпност за гражданите, живеещи извън общинския център.

Достъпността от малките селища до град Стара Загора, като съчетание на показатели за разстояния и периодичност на транспорта е показана в долната таблица:

НАСЕЛЕНО МЯСТО	ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ДОСТЪПНОСТ		
	Отстояние от гр. Стара Загора	Време за достъп	Двупосочн и курсове
Мерни единици	километри	минути	брой
Арнаутито	21,8	17	4
Бенковски	32,0	26	3
Богомилово	8,2	7	16
Борилово	17,5	14	5
Борово	23,9	19	4
Братя Кунчеви	24,6	20	7
Бъдеще	13,8	11	8
Воденичарово	31,8	25	2
Горно Ботево	18,6	15	7
Дълбоки	16,9	14	11
Еленино	8,2	7	7
Елхово	20,5	16	2
Загоре	9,9	8	6
Змейово	10,6	8	12
Казанка	22,7	18	4
Калитиново	11,4	9	8
Калояновец	15,0	12	7
Кирилово	11,9	10	12
Козаревец	27,0	22	4

Колена	13,8	11	7
Ловец	21,7	17	4
Лозен	23,2	19	3
Люляк	15,1	12	2
Лясково	14,2	11	4
Маджерито	8,8	7	6
Малка Верея	9,0	7	6
Малко Кадиево	12,5	10	7
Михайлово	28,0	22	2
Могила	10,0	8	7
Ново село	15,5	12	4
Оряховица	20,9	17	11
Остра могила	18,5	15	4
Памукчии	15,0	12	4
Петрово	17,4	14	4
Плоска могила	20,9	17	3
Подслон	21,8	17	5
Преславен	13,6	11	8
Пряпорец	13,6	11	5
Пшеничево	33,0	26	3
Пъстрово	32,0	26	2
Ракитница	14,2	11	6
Руманя	26,0	21	2
Самуилово	32,0	26	-
Сладък кладенец	27,0	22	3
Старозагорски бани	15,7	13	18
Стрелец	21,2	17	4
Сулица	17,3	14	4
Хан Аспарухово	23,9	19	3
Християново	10,0	8	7
Хрищени	10,4	8	13
Яворово	20,7	17	5

Средните величини на транспортна достъпност до общинския център за едно селище са:

- разстояние -18.5 км.
- време за еднопосочно придвижване - 14.8 мин.
- ежедневни двупосочни курсове - 6 бр.

Степента на развитие на общинската транспортна мрежа предопределя възможностите за мобилност на населението и нивото на достъп до услуги.

1. Селищна мрежа, устройство и изграденост на градската среда

Според класификацията на населените места , в община Стара Загора има един единствен град, попадащ в категория голям град, 5 средни (1-3 хил. жит.), 34 малки (200 – 1000 жители) и 11 много малки села (под 200 жители). Освен функционален, градът е и пространствен център. По степен на благоустроеност, селата имат сходни характеристики - всички са електрифицирани и водоснабдени.

По отношение на достъпността и междуселищните връзки, се оформят групи на “привилегировани” и “дискриминирани” села. Разположените по протежение на първокласната пътна мрежа са безпроблемни, докато връзките между селата южно от Калояновец и тези в североизточния район са силно възпрепятствани от лошо състояние на пътищата. Изследваната транспортна достъпност показва, че от всички села на общината до град Стара Загора може да се достигне с автомобил в рамките на 30 минути.

Таблица: Автомобилна достъпност до центъра на общината

до 10 минути	от 11 до 15 минути	от 16 до 20 минути	от 21 до 30 минути
16 села	14 села	12 села	8 села
с. Богомилово	с. Арнаутито	с. Борово	с. Бенковски
с. Бъдеще	с. Борилово	с. Братя Кунчеви	с. Воденичарово
с. Еленино	с. Горно Ботево	с. Елхово	с. Казанка
с. Загоре	с. Дълбоки	с. Ловец	с. Козаревец
с. Змейово	с. Колена	с. Лозен	с. Пшеничево
с. Калитиново	с. Люляк	с. Михайлово	с. Пъстрово
с. Калояновец	с. Лясково	с. Остра могила	с. Самуилово
с. Кирилово	с. Ново село	с. Плоска могила	с. Сладък кладенец

с. Маджерито	с. Оряховица	с. Подслон	
с. Малка Верея	с. Памукчии	с. Руманя	
с. Малко Кадиево	с. Петрово	с. Стрелец	
с. Могила	с. Пряпорец	с. Хан Аспарухово	
с. Преславен	с. Старозагорски бани		
с. Ракитница	с. Сулица		
с. Християново			
с. Хрищени			

Източник: Община Стара Загора

Като физическа структура, селищната мрежа е добре развита, балансирана върху цялата територия на общината. Дисбалансът, основно се дължи на демографските и функционалните характеристики на населените места. Силно изявени са различията между общинския център и останалите урбанизирани територии.

Уличната мрежа на града е с подчертана ортогонална структура, характерна за новопланираните градове, какъвто е бил Стара Загора след последното опожаряване през Руско-турската война. Планът, изготвен от арх.Лубор Байер, се е базирал върху две основни урбанизационни оси. Характерна за този тип улична мрежа е липсата на радиални и тангенциални връзки, което лишава системата от гъвкавост и я прави трудноприспособима към функционални и структурни промени.

Днес градът е разделен формално на 24 структурни части, наречени квартали, разделени от главните улици на града, като всеки от тях обхваща множество малки квартали (пространства между четири улици).

Тези 24 структурни части (квартали) са: Възраждане, Васил Левски, Гео Милев, П.Р.Славейков, Централна градска част /включително Ив.Вазов/, Опълченски, Градински, Самара, Казански, Македонски, Районна болница, Лозенец, Трите чучура, Трите чучура-север, Трите чучура-юг, Железник, Военен, Кольо Ганчев, Зора, Индустриален, кв. Дъбрава, Университетското градче. От тях Дъбрава е извън регулационната граница на града, а всички останали са в границата на града.

Компактния град е разделен в кварталите: Възраждане, Васил Левски, Гео Милев, П.Р.Славейков и централна градска част /включително Ив.Вазов/.

По отношение устройството на градските квартали, най големи по площ са кварталите Възраждане, Железник, Градински, Кольо Ганчев и Самара. Най-голям процент на

изградена улична мрежа има в кварталите Смара, Градински, Възраждане и Железник. Най-много зелени площи има в кварталите Три чучура-север, Централна Градска част /включително Иван Вазов/, Градински и Кольо Ганчев, а най-много публични пространства – в централна градска част, Обединена районна болница, Васил Левски, Градински и Студентски град. Жилищните територии са преобладаващи в кварталите Железник, Възраждане, Казански, Кольо Ганчев, Зора и Самара.

Според общия устройствен план (ОУП) на Стара Загора, структурата на града обхваща 30 формални структурни части (квартали), които са наситени с различно съдържание на градски функции и имат различен характер на градската среда.

Най-големите градски структурни единици са:

- старият компактен град в границите на естествените делители – от изток река Бедечка, от запад дерето към река Берекетска, от север парковете „Аязмото”, „Бедечка” и „Боровата гора”, от юг железопътният ареал. В компактния град попадат следните структурни единици (квартали): „Възраждане”, „Васил Левски”, „Гео Милев”, „Петко Р. Славейков”, „Иван Вазов”, „Опълченски”, „Градински - север и юг”, „Казански”, „Македонски”, МБАЛ „Ст Киркович”;
- южният град – обхваща южната индустриална зона и квартал „Кольо Ганчев”. Към него в перспектива може да се включат новоусвоявани терени в посока към
- автомагистралата, а също и селата Маджерито и Загоре;
- източният град – обхваща квартали „Самара - 1,2 и 3”, квартал „Зора”, източна промишлена зона „Голеш”, търговският комплекс „Метро”. Към него в перспектива може да се включат новоусвоявани терени за производство и село Хрищени като сателит;
- западният град – обхваща кварталите: „Три чучура”, „Три чучура-север”, „Три чучура-юг”, „Лозенец”, „Железник”, Студентски град. Към него в перспектива може да се включат новоусвоявани терени и селата Богомилово и Малка Верея като сателити;
- северният град – обхваща парковете „Аязмото”, „Бедечка” и „Боровата гора”, квартал „Дъбрава” и вилните зони, които в перспектива може да се превърнат в привлекателни жилищни квартали.

Разпределението на населението в по-големите структурни единици е представено в таблицата по-долу:

Зона №	Име на зоната	Дял на населението (%)
1	ВОЕНЕН ТЕРЕН	2,02%
2	ГРАДИНСКИ-СЕВЕР	2,23%
3	ГРАДИНСКИ-ЮГ	5,49%
4	В. ЛЕВСКИ	5,49%
5	ВЪЗРАЖДАНЕ	8,66%
6	ОПЪЛЧЕНСКИ	8,01%
7	ГЕО МИЛЕВ	1,83%
8	ПЕТКО Р. СЛАВЕЙКОВ	5,17%
9	ИВАН ВАЗОВ	0,94%
10	КАЗАНСКИ	7,44%
11	ТРИ ЧУЧУРА	1,98%
12	ЖЕЛЕЗНИК	13,08%
13	ТРИЧУЧУРА-СЕВЕР	6,10%
14	МБАЛ	1,55%
15	ЛОЗЕНЕЦ	10,40%
16	МАКЕДОНСКИ	2,19%
17	ИНДУСТРИАЛЕН	0,28%
18	КОЛЪО ГАНЧЕВ	3,86%
19	САМАРА	4,11%
20	ЗОРА	3,36%
21	Села в източната част	2,85%
22	Села в южната част	1,10%
23	Села в западната част	1,87%
		100%

Таблица: Устройство на по-големите градски квартали

	Общо - дка	Бруто	Улична мрежа	Зелени площи	Публични пространства	Жилищни територии	Други
1	Железник	708,6	180,6	30,9	102,0	354,1	41,00
2	Три чуч - сев	453,4	121,7	105,5	47,5	148,6	30,00
3	Три чучура	139,4	40,5	24,2	14,6	60,1	
4	Три чучура - юг	297,1	79,9	11,9	25,5	152,6	27,12
5	Лозенец	395,0	104,0	0,0	10,0	281,0	
6	ОРБ	469,0	51,3	15,0	343,1	59,6	
7	Казански	567,8	132,4	52,4	37,6	345,4	
8	Македонски	363,3	94,9	3,2	48,1	217,0	
9	Възраждане	837,6	210,8	37,7	98,6	490,4	
10	Петко Р. Славейков	492,0	145,0	0,0	56,0	291,1	
11	Иван Вазов	174,2	37,6	61,4	16,0	59,3	
12	Военен терен	161,7	42,9	0,0	6,0	112,8	
13	В. Левски	565,8	152,6	29,7	118,3	265,2	
14	Гео Милев	303,9	89,8	3,5	62,0	148,5	
15	Градински север	239,7	53,1	35,7	9,7	135,3	5,99
16	Градински юг	649,6	209,7	40,0	106,6	293,3	
17	Опълченски	501,0	146,6	42,1	51,1	261,2	
18	Самара	616,2	209,3	21,5	38,0	316,0	31,35
19	Зора	443,2	45,2	8,0	46,0	344,0	
20	Кольо Ганчев	694,3	166,9	61,7	54,1	411,6	
21	Инд. жилищна	20,0	3,0	5,0	2,0	10,0	
22	АПК	74,5	13,7	1,9	0,0	58,9	

23	Студ. градче	292,3	52,5	1,2	218,6	20,0	
24	Дъбрава	84,7	11,2	2,0	4,0	67,5	

Източник: ОУП на Стара Загора и прилежащите крайградски територии, 2012 г.

Териториите в периферията на компактния град имат висока степен на амортизираност и се нуждаят от обновяване на сградния фонд и инфраструктурата. Другите необлагодетелствани територии изискват комплексни действия, тъй като при тях проблемите са многостранни. (квартал „Лозенец“ и северната част на кв. „Македонски“). Масово явление е незаконното строителство, лоши са санитарно-хигиенните условия.

Гъстотата на обитаване средно за града е 395 д/ха. Най-гъсто са населени кварталите АПК, Три чучура-юг, Три чучура, Студентско градче, Три чучура-север, Лозенец и Железник. Най-интензивно са застроени кварталите Три чучура, Три чучура-юг, АПК, Три чучура-север, Железник, Опълченски, Студентско градче, Градински-юг, Лозенец, Районна болница, Иван Вазов и В.Левски. Средната етажност за града е 4,2 етаж. Най-висока /8 ет./ е средната етажност в кварталите Три чучура, Три чучура-юг и Опълченски. Следват Студентско градче, Иван Вазов, Казански и Военен със 7 етаж, Железник 6,4 етаж. Най-ниска е средната етажност в кварталите Лозенец 1.4 ет, Дъбрава 2.0 ет, К.Ганчев 2.1 ет, Македонски 2.4 ет.

Южната производствена зона е много голяма. Благоустройството е на ниско ниво - липсват обществени озеленени площи и обслужващи обекти. Усвояването на територията не е достатъчно ефективно, площадките на старите предприятия имат резерви за доуплътняване, докато новите частни предприятия са изградени по-ефективно и с по-добро благоустрояване.

Производствена зона Голеш е разположена в източната част на град Стара Загора. Тя включва и част от землището на с. Хрищени (146,36 ха). Зоната е основно уплътнена в североизточната и югоизточната част, но разполага със свободни терени.

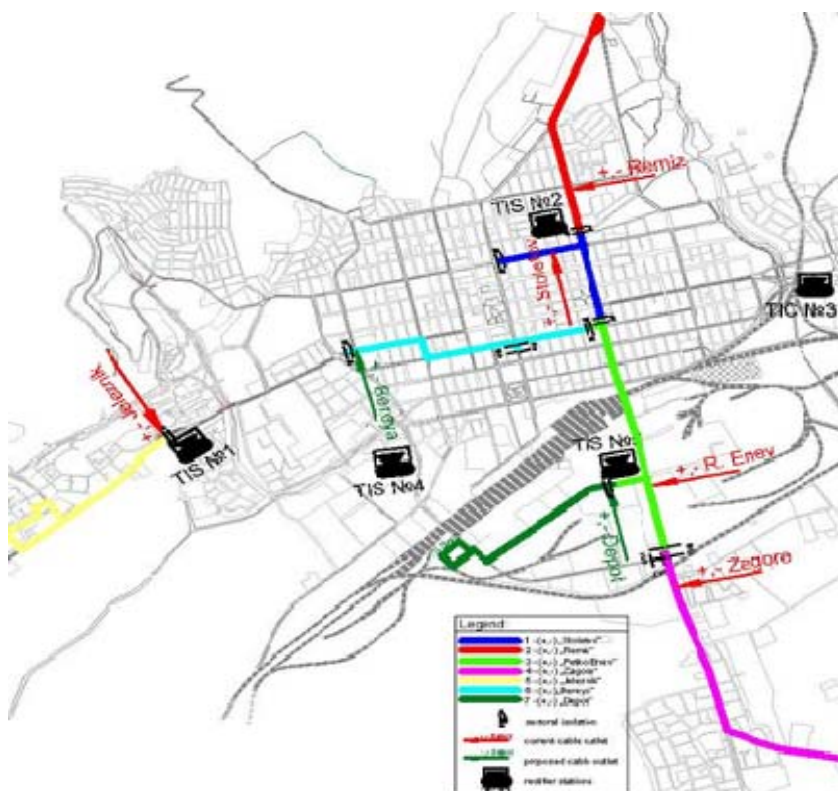
2. Електротранспортна инфраструктура.

Град Стара Загора има добре изградена електротранспортна инфраструктура, отпреди 30 години, както следва:

- 19,1 км. контактна мрежа.
- 5 броя токоизправителни станции.

- депо - само за текущо сервизно обслужване и за домуване на подвижния състав.

През периода 2014/2015 г., в рамките на Проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт”, финансиран от Оперативна програма „Регионално развитие”, Община Стара Загора извърши цялостен ремонт и реконструкция на тролейбусното депо; ремонт на съществуващата контактна мрежа и ТИС, закупиха се 14 броя нови превозни средства и нов ремонтен автомобил. Също така по проект „Прилагане на мерки за подобряване качеството на живот в градовете Бургас, Варна, Стара Загора и Плевен“ по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Околна среда“ се закупиха 8 броя тролей.



3. Велоалеи.

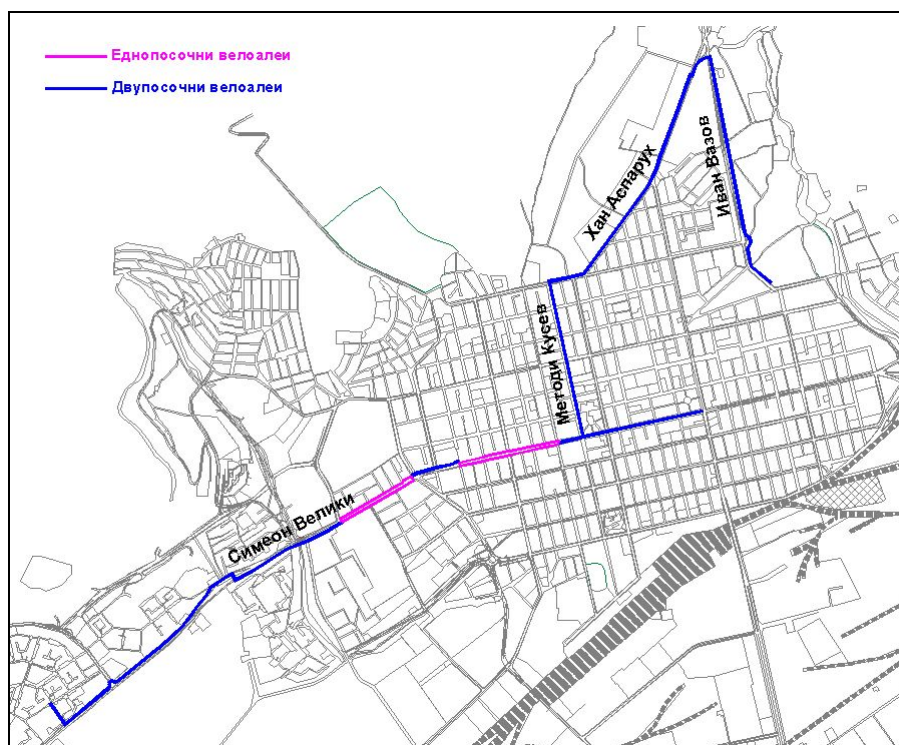
При изпълнението на проект „Подобряване на физическата и жизнена среда на кв. „Железник“, в квартала се изградиха велоалеи. В рамките на проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт” по ОПРР, същите бяха удължени, преминавайки през почти цялия град.



Изградена е мрежа от велоалеи, която да свързва централната част на Стара Загора с основни райони и парк „Бедечка”. Този проект цели да намали пътните задръствания и ще подобри качеството на живот в Стара Загора, като допринесе и за устойчивата мобилност. Общата дължина на велоалеите е приблизително 7,8 км.

Улица	Дължина метра
ул. Хан Аспарух	1 563
ул. Иван Вазов	985
ул. Методи Кусев	778
бул. Цар Симеон Велики	4 517
ОБЩО	7843

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



Строителството на велосипедни алеи ще допринесе за намаляване на пътните задръствания и по-малко емисии, тъй като ще има прехвърляне от лични автомобили към велосипеди.

IV. Транспортни рискове и безопасност на движението.

1. Вредни емисии в атмосферния въздух.

Доброто качество на атмосферния въздух е една от жизнено важните характеристики на качеството на живот на хората.

Община Стара Загора е разработила Програмата за оценка и управление качеството на атмосферния въздух (КАВ), намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества в района. Състоянието и качеството на атмосферния въздух се следи чрез система от пунктове за мониторинг. Предвид наличието на най-големите точкови източници в района на област Стара Загора, същата е обезпечена с най-много автоматични пунктове за контрол на качеството на атмосферния въздух.

За контрол на качеството на атмосферния въздух на територията на област Стара Загора са разположени 5 автоматични мониторингови пункта, които са част от Националната система за мониторинг на околната среда (НСМОС). Данните от всички пунктове се предават в реално време към регионалния диспечерски пункт в Регионална лаборатория - Стара Загора и централния диспечерски пункт в Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС)-София.

По данни от “Пътна полиция” към Областна Дирекция на МВР Стара Загора в област Стара Загора са регистрирани следните МПС

- Таблица: Регистрирани МПС в област Стара Загора

Вид превозно средство	Брой
Мотоциклети	5523
Леки автомобили	110063
Товарни автомобили	11843
Специални автомобили	1187
Автобуси	1187
Влекачи	916
• Тежки автомобили	8703
ВСИЧКО	139422

Източник: “Пътна полиция” към Областна Дирекция на МВР Стара Загора

Увеличаващият се брой на личните моторни превозни средства, състоянието на автомобилите, качеството на горивата, всичко това води до нарастване нивото на прах, азотни диоксиди и оловни аерозоли. Не без значение за качеството на атмосферния въздух в региона е и натоварения автомобилен трафик, поради кръстопътното географско разположение на общината. Проблемът за замърсяването на атмосферния въздух от автотранспорта е особено актуален за жителите на натоварените улици и булеварди в град Стара Загора – булевардите “Славянски”, “Патриарх Евтимий”, “Ген Столетов”, както и бул. “Цар Симеон Велики” (в отсечката на запад след улица “Димчо Стаев”, улиците “Васил Левски”, “Хаджи Димитър”, “Отец Паисий”, по които е непрестанен и често непредвидим потокът от автомобили.

В районите в близост до интензивен автомобилен транспорт не се изключва вероятността за съществуващи екстремни ситуации с пикови – наднормени концентрации, особено за общите замърсители: прах, оловни аерозоли, серен диоксид, азотен диоксид, сероводород, на които е експонирано населението.

През 2010 год. работна група от експерти изготви анализ на информацията за КАВ в гр. Стара Загора. Оценката за въздействието на автотранспорта върху качеството на атмосферния въздух на гр. Стара Загора е направена въз основа на емисиите, които МПС отделят и на емисиите, в пунктове с различен трафик в гр. Стара Загора.

Определянето на емисиите е ориентиловъчно, тъй като върху количеството на емисиите от МПС оказват влияние много и различни фактори: брой на МПС, вид на двигателя (бензинов, дизелов), вид на МПС (леки, товарни), среден пробег на ден на едно МПС, режим на експлоатация, състояние на пътното платно, трафик и др.

С прилагането на Методика за определяне на разсейването на емисиите на вредни вещества от превозни средства и тяхната концентрация в приземния атмосферен слой, утвърдена от МОСВ, и разработения към нея програмен продукт ТРАФИК ОРАКУЛ е изчислено, че МПС емитират азотни оксиди от порядъка на 6220 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{h}$.

За изясняване на влиянието на емисиите от МПС върху емисиите на вредни вещества в приземния въздух на гр. Стара Загора, допринасят и данните за емисиите, измерени през 2010 год. в три точки от Мобилната автоматична станция (МАС) през различни часове на денонощието, на улици с различен трафик (Таблица 13) в три контролирани пункта (пункт 1 - пред Общината, класифициран като градски фонов пункт, пункт 2 -

кв. "Кольо Ганчев", класифициран като градски фонов пункт и пункт 3 - МБАЛ „Ив. Рилски", класифициран като транспортно ориентиран пункт):

Таблица: Емисии на вредни вещества в приземния въздух

Показател	Пунктове		
	Пункт №1 Пред Общината	Пункт №2 Кв. "Кольо Ганчев"	Пункт №3 МБАЛ "Ив. Рилски"
1. Азотен диоксид, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	3.9-25.3	2.3- 10.8	2.3- 113.3
2. Серен диоксид, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	13.2-33.0	13.4-25.6	13.3-26.3
3. Въглероден оксид, mg/m^3	1.10-5.20	1.90-4.50	1.70- 13.10
4. Озон, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	23.0- 115.3	31.8-80.0	15.8-75.3
5. Сероводород, mg/m^3	0.0015-0.0049	0.0021 -0.0036	0.0027-0.0031
6. Фини прахови частици, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	21.7	27.2	24.9
7. Температура на въздуха, °C	(-6.9) - (-0.3)	-6.9-+ 1.0	0.1 -4.0
8. Движение на въздуха, m/s	0-2.10	0-3.2	0-3.05
9. Атмосферно налягане, mmHg	735.3-745.3	742.6-745.5	731.7-739.1

Източник: Анализ за КАВ, 2010

От таблицата се вижда, че има следните превишения:

- азотен диоксид - Превिшение на праговите стойности на регламентираните норми няма (ПДК ср.часова норма за опазване на човешкото здраве - **200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$**);
- серен диоксид - Превишение на праговите стойности на регламентираните норми няма (ПДК среденощна за опазване на човешкото здраве - **125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$**);

- *въглероден оксид* - Превिшение на максималната осем часова стойност в рамките на денонощието, от **10 mg/m³** има само в пункт 3 (МБАЛ „Ив. Рилски“);
- озон - Превишение на праговите стойности на регламентираните норми няма;
- *сероводород* - Превишение на праговите стойности на регламентираните норми няма;
- *фини прахови частици* - Превишение на праговите стойности на регламентираните норми няма (ПДК среденощна за опазване на човешкото здраве – **50 µg/m³**).

Анализът и оценката на горните данни са показателни за влиянието на транспортния трафик върху качеството на атмосферния въздух. Установените резултати за емисиите от МПС и за имисии в пунктове с различна интензивност на трафика в гр. Стара Загора, много добре подчертават влиянието на фактора МПС върху качеството на приземния въздух.

2. Светофарни уредби, критични кръстовища и ПТП.

В града има 38 бр. светофарно регулирани кръстовища и 3 бр. кръгово - регулирани кръстовища.

Таблица: Разпределение на ПТП по улици (Стара Загора)

Улица	Произш	Уб	Ранени
	ествия	ити	
бул. „Митрополит Методи Кусев”	11	0	4
бул. „Никола Петков”	41	2	11
бул. „Руски”	26	1	3
бул. „Св. Патриарх Евтимий”	120	0	14
бул. „Славянски”	68	1	17
бул. „Цар Симеон Велики”	73	2	12
кв. „Казански”	1	0	1
кв. „Трите чучура”	4	0	0
кв. „Индустирален”	9	0	1
ул. „Августа Траяна”	26	0	7
ул. „Апемйска”	10	0	3
ул. „Ген. Гурко”	36	0	5
ул. „Ген. Иван Пашинов”	5	0	0

Улица	Произш ествия	Уб ити	Ранени
ул. „Ген. Столетов”	44	0	14
ул. „Георги Байданов”	1	0	0
ул. „Георги Кюмюрев”	1	0	0
ул. „Граф Игнатиев”	8	0	2
ул. „Димчо Стаев”	21	0	4
ул. „Загоре”	5	0	0
ул. „Загорка”	4	0	0
ул. „Иван Вазов”	10	0	2
ул. „Илия Куртев”	1	0	0
ул. „Калояновко Шосе”	14	0	1
ул. „Кап. Петко Войвода”	33	0	4
ул. „Любен Каравелов”	4	0	0
ул. „Пазарска”	4	0	1
ул. „Подполковник Калитин”	6	1	0
ул. „Промишлена”	17	0	1
ул. „Родопи”	2	0	1
ул. „Св. Княз Борис”	19	0	2
ул. „Св. Отец Паисий”	21	0	4
ул. „Средна гора”	1	0	0
ул. „Стамо Пулев”	4	0	0

Източник ОДМВР Стара Загора

Видно от таблицата, представена по-горе, най-голяма концентрация на ПТП се наблюдава по бул. „Патриарх Евтимий”, бул. „Цар Симеон Велики”, бул. „Славянски”, ул. „Христо Ботев”, ул. „Генерал Столетов”, бул. „Никола Петков”, ул. „Генерал Гурко”, ул. „Капитан Петко Войвода” и ул. Васил Левски. Най-голям брой убити се наблюдава на бул. „Никола Петков”, бул. „Св. Патриарх Евтимий”, бул. „Славянски, бул. „Цар Симеон Велики”, ул. „Августа Траяна”, ул. „Ген. Гурко” и ул. „Ген. Столетов”.

3. Пътна сигнализация.

Община Стара Загора поддържа пътната сигнализация, под формата на **вертикална маркировка**: знаково стопанство – пътни знаци, табели и носещи стълбове за тях, и **хоризонтална маркировка**: обозначаване на линии, стрелки, символи и надписи, нанесени с боя върху пътното платно, включително обозначаване на паркоместа за автомобили на хора с увреждания „Инвалид”, демаркиране и повдигане на асфалта, антипаркинг стълбчета за обозначаване на пешеходни зони.

По първостепенната улична мрежа състоянието на пътната сигнализация е много добро.

На второстепенната улична мрежа се поддържа частична пътна маркировка.

4. Паркиране

Паркирането се очертава като съществен проблем за град Стара Загора, като се наблюдава паркиране по активните ленти за движение, тротоарните и пешеходни алеи. Снимките по-долу демонстрират този проблем.



В централната градска част има няколко платени паркинга: открити – до хотел “Верея” и Спортната зала, и подземен – зад ГУМ. Удобни паркинг има до ж.п.гара, Държавна опера Стара Загора. Големите търговски вериги, разполагат с паркинги с достатъчен капацитет.

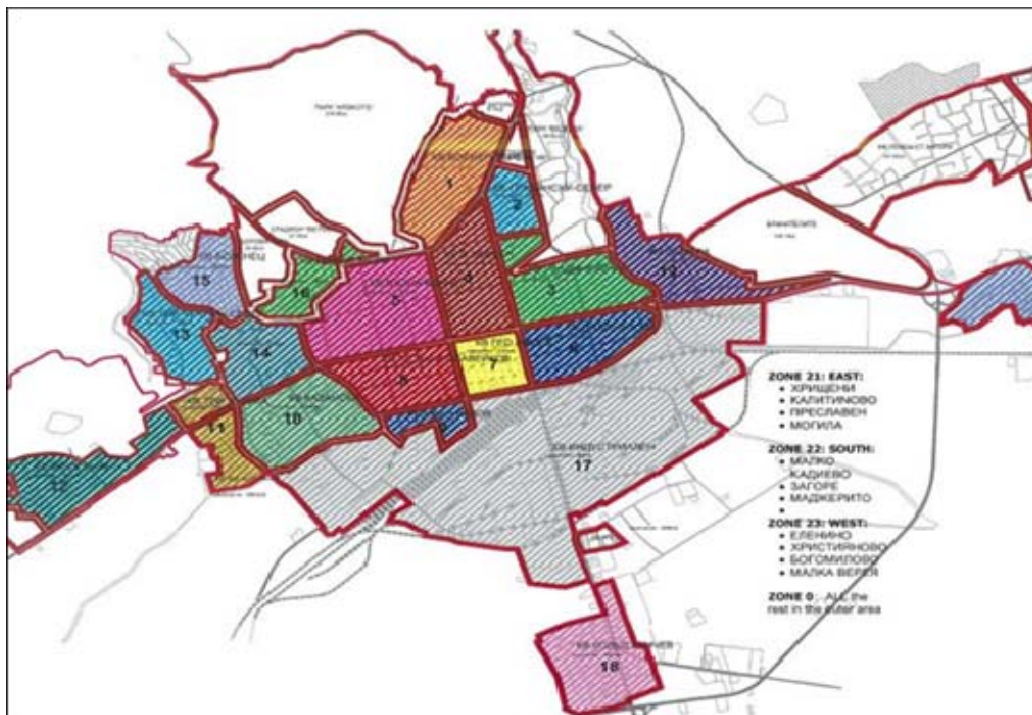
Регламентирано е краткосрочно паркиране (30 минути – 3 часа) в зелената зона със 1000 паркоместа, която се намира в централната градска част. Режимът на паркиране в Зелената зона е валиден в делнични дни от 08.00 до 18.00 ч. и в събота от 09.00 до 14.00 ч.

V. ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ.

1. Транспортно райониране.

За разработването на модел за планиране и развитие на транспорта в гр. Стара Загора, територия му е разделена на двадесет и три (23) зони. Те са очертани и приети след делението, предложено в Общия устройствен план на Стара Загора. Тези зони обхващат възможно най-много еднородни площи и по-голяма част от тях не преминават през бариери за пътуване (река, ЖП линии, главни улици и др.). На следващата фигура са илюстрирани зоните.

Система на зонирание:



Транспортната система се състои от определен брой директни транспортни направления, които са свързани помежду си в транспортни възли.

В градската територия се обособяват следните терени:

- жилищни терени (квартали и имоти с жилищни и смесени сгради);
- обществени терени (имоти с обекти на образованието, културата, здравеопазването, социалното подпомагане, търговията, спорта, развлеченията, науката, администр., банки, офиси и др. обслужвани обекти);
- озеленени терени;
- неусвоени жилищни терени;
- производствени и складови терени (промишлени, транспортни, строителни, търговско-снабдителни и комунални предприятия);
- терени на уличната мрежа, в т.ч: първостепенна улична мрежа, второстепенна улична мрежа и паркинги;
- терени на инженерната инфраструктура, в т.ч: железопътен ареал, електро, ВиК, газоснабдяване и др.;
- неусвоени терени в производствената зона;
- други.

2. Видове транспорт.

Принципно транспорта може да се разглежда и структурира в различни класификации, по видове и групи, като:

- Железопътен и сухопътен.
- Обществени и частни.
- Пътнически и товарни.
- Моторизирани и не-моторизирани.

За нуждите на Плана за устойчива градска мобилност е по-уместно да се третира, като начин на придвижване в следните варианти:

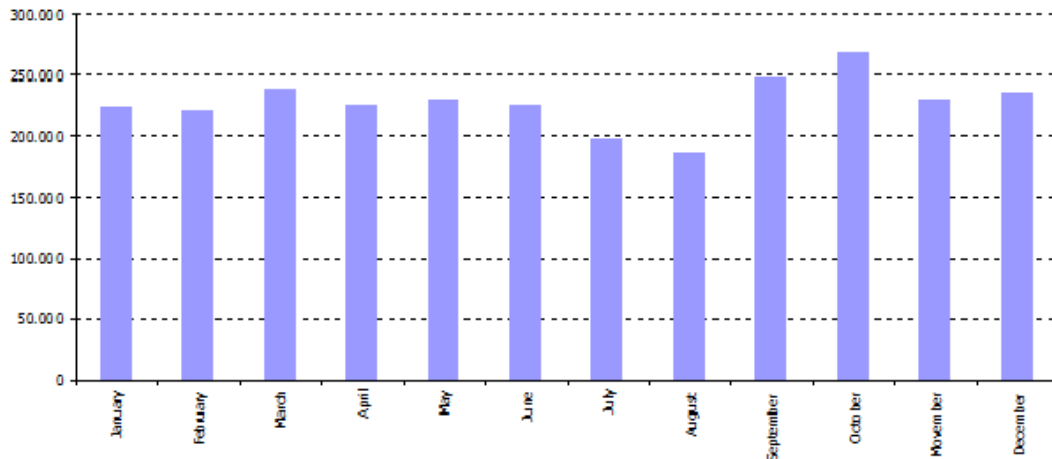
1. Пеша.
2. Масов градски обществен транспорт- тролейбуси и автобуси.
3. Автомобил – шофьор.
4. Служебен транспорт (микро)бус.
5. Автомобил –пътник.
6. Такси.
7. Велосипед.

8.Влак.

9.Маршрутка.

3. Пътникопотоци.

Месечният пътничкопоток и средно дневната употреба на транспортни средства – автобуси и тролейбуси, обслужващи линиите от градски транспорт. Същият е посочен в поместената по-долу графика на база извършено анкетно проучване:



Чрез анкетно проучване е идентифициран обичайния брой пътувания на ден, който е посочен в Графика.

4. Система на масовия обществен транспорт.

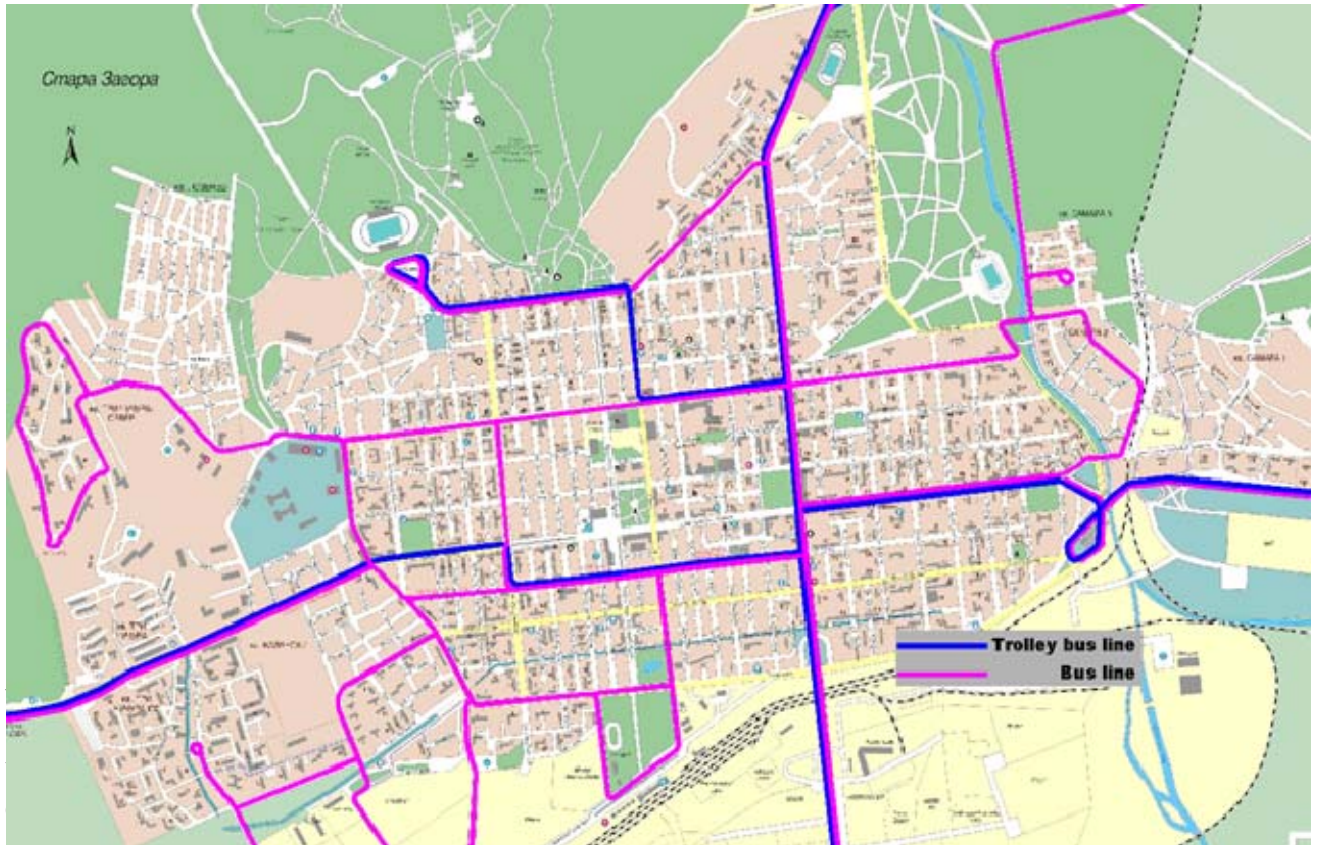
Мрежата на масовия транспорт – (автобусни и тролейбусни линии) се описва със скорост, маршрути, разписания, капацитети, възможности за достъп, задръжки и др.

На долу поместената схема – автобусната мрежа е оцветена в червено, а тролейбусната – в синьо.



Разпределението на маршрутите, посоките и номерата на автобусните и тролейбусните линии и спирките на градския транспорт е посочено на Картата на град Стара Загора.

Карта – Транспортна схема на град Стара Загора.



превози” ЕООД Стара Загора. Броят на тролейбусните линии е 4. Еднопосочната дължина на тролейбусните линии е 29,5 км. От общия брой тролейбуси 6 броя марка „ЛАЗ Е183” са закупени през 2009 год., 8 бр. нови хибридни тролейбуси марка Шкода, закупени 2014 и 14 броя нови тролейбуси марка Шкода, закупени 2015 г. Персоналът се състои от 42 водачи, 37 кондуктори, 35 поддръжка и 30 административен и помощен персонал.

Оператор в автобусния транспорт е частната компания „Автобусни превози – Стара Загора” ООД. Фирмата отговаря за извършване на автобусен превоз на пътници от 2014 г. (Договор № 2658 / 22.12.2014 год. и Анекс № 29 / 15.01.2013 год.). Договорът е сключен за срок от 3 години, като е влязъл в сила на 22.12.2014 г., и е обвързан и с наличието на лиценз от страна на превозвача, за да оперира по градските и междуградски линии на територията на община Стара Загора. Автобусните разписания и спецификацията на автобусите са подробно описани в договора. Дружеството

разполага със 55 автобуса със средна възраст 20 години. Персоналът се състои от 100 водачи, 65 кондуктори, 9 поддръжка и 8 административен и помощен персонал.

Броят на автобусните линии е 38 заедно с междуселищните, в това число:

Основни градски линии – 12.

Еднопосочната дължина на основните градски автобусни линии е: 109 км.

5. Системи за управление на транспорта и трафика.

Един от важните параметри за осигуряване на високо качество на услугите за обществен транспорт в гр. Стара Загора е наличие на подходяща и ефективна организация на цялата система за обществен транспорт, като се приеме организационна рамка способна да координира и наблюдава предлаганите транспортни услуги в градска и междуградска среда.

Препоръчително е създаването на „Център за градска мобилност”, който да организира цялостното управление на системата на градски транспорт. Правната форма на едно такова ново формиране е един от най-важните параметри за успешното му функциониране, като най-подходящо е това да бъде еднолично дружество с ограничена отговорност, в което отлично си партнират наличието на гъвкавост и избягването на бюрократични процедури, които могат да са забавят предприемането на предлаганите действия.

Освен това едно еднолично дружество с ограничена отговорност може да оперира автономно в съответствие със стандартите на частните компании, като по този начин може да контролира и управлява ефективно всички фази на дейността и финалния „продукт”. Освен другите предимства, това води и до по-голяма прозрачност и контрол на финансовото управление на компанията.

Определянето на отговорностите вероятно е най-важният параметър за успешно функциониране, когато се създава предприятие. Трябва да е ясна ролята на новия орган и взаимоотношенията с всички транспортни компании, които да се изследват подробно.

На тази база отговорностите на новото дружество трябва да включват:

- Стратегическо планиране на обществения транспорт;
- Проектиране, планиране, организиране и координиране на всички услуги за обществен транспорт;
- Спецификация на нивата на услуги за пътниците;
- Разпределяне на нуждите от превоз към видовете транспорт - превозвачите;

- Договори с превозвачите;
- Надзор и контрол над превозвачите;
- Осигуряване на местата за спирки и други съоръжения;
- Изготвяне на необходимите проучвания и прилагане на мерки за подобряване дейностите и услугите за обществен транспорт;
- Политика на ценообразуване;
- Насърчаване на продажбите, таксуването и контрола;
- Определяне на спецификациите на видовете превозни средства;
- Управление на обществените поръчки/доставките;
- Определяне на индикаторите за мониторинг и мониторинг на договори.

Специално внимание трябва да се обърне на индикаторите за мониторинг, тъй като те играят важна роля за успешното функциониране на системата за обществен транспорт.

Индикаторите за мониторинг могат да се разделят на пет основни категории:

- Икономически индикатори, свързани с разходите и приходите на транспортните компании, както и с друга финансова информация.
- Индикатори на надеждност, най-вече относно възможността на доставчиците на услуги да извършват предварително определените транспортни услуги (закъснения, честота и др.)
- Индикатори на качеството, свързани с качеството на услугите, като състоянието и чистотата на превозните средства и др.
- Индикатори на удовлетвореност на пътниците, свързани с това дали пътниците са удовлетворени от системата на транспорта.
- Индикатори на безопасността, свързани с нивото на безопасност на услугата.

Ако в бъдеще бъде създаден „Център за градска мобилност”, неговите задължения ще са свързани основно с изработване на транспортната политика, цялостно планиране на мрежата, изготвяне и мониторинг на договорите с операторите, заплащане на операторите съгласно общите стойности, предвидени в договора. Освен това центъра ще контролира и всички процедури, като покупка на билети, разпространение на билетите до крайния потребител на услугата, евентуални тръжни процедури и т.н.

6. Комуникационна инфраструктура

Далекосъобщенията (телекомуникациите) са част от световната техническа инфраструктура. Тяхното основно предназначение да осигуряват обмен на информация от всякакъв вид, във всякакви обеми и във всякакви направления, ги прави задължително условие не само за развитието на икономиката в национален, регионален и световен мащаб, но и за зараждането, реализирането и засилването на интеграционните процеси между страните. Те са в основата на промишленото, културното и социалното развитие, на търговското и финансовото сътрудничество, на съвременната наука и образование.

Широкият достъп до тях допринася съществено за създаването на отворено общество, мобилност на капитала в световен мащаб, мобилност на човешкия ресурс и все по-широко участие на частни капитали. Никакви икономически процеси не могат да се развиват без бърз и качествен обмен на информация. Поради значителните инвестиции за тяхното развитие, както и с оглед на социалната роля, която изпълняват, далекосъобщенията дълго време са били разглеждани като държавна функция, при което държавата чрез своите изпълнителни органи е ръководела непосредствено изграждането и експлоатирането на националните далекосъобщителни мрежи, съчетавайки в един орган (Министерство на съобщенията или аналогично ведомство) функциите по определяне на политиката, разработване на конкретни планове за развитие, инвестиране, изграждане и експлоатиране, в общия случай без търсене на икономическа целесъобразност и прилагане на търговски подход.

Степента на изграденост, архитектурата на мрежата, количествените параметри и качествените показатели на телекомуникационната система са функция от мястото на гр. Стара Загора в регионалната, националната и международна телекомуникационна структура.

Съществуващото състояние включва периодите на изграждане на телекомуникационната инфраструктура, принципите на изграждане, топологията на мрежата, нейните количествени параметри и качествени характеристики. Комуникационната мрежа, като основна инфраструктура на интегралните съобщителни услуги е с определящо значение за развитието на всяка териториална общност.

През 2002 г. стартира проект: „LOT-5 - Изграждане на кабелна среда за опорна мрежа на държавната администрация” на територията на цялата страна, във всички областни градове. Строежът е част от инвестиционния проект „Информационна система на държавната администрация”, инвестиран от Министерски съвет на Република България

за осигуряване на надеждни връзки за пренасяне на специфична информация между областните центрове на държавната администрация в Република България.

Тенденциите за развитие по отношение на телекомуникационните услуги Високоскоростен (широкополетов) достъп до интернет – Водещата услуга, която всеки потребител получава е високоскоростен достъп до интернет. Няколко са компонентите, които характеризират тази услуга и на базата на тези компоненти са оформени голям брой разновидности, които отделните доставчици предлагат.

Развитие на телекомуникационните мрежи

Телекомуникационната и съобщителната мрежи на територията на Община Стара Загора са добре развити, като тук се пресичат южния клон на оптичния кабелен пръстен и напречната връзка Велико Търново-Стара Загора, свързваща южния и северен клон на оптичната система. Всички населени места са обхванати от фиксираната телефонна мрежа на БТК АД. В по-големите от тях се предлагат и услугите на други фиксирани телефонни оператори.

В сравнение с останалите държави от ЕС, България се отличават с ниски показатели за развитие на информационното общество. По информация на НСИ за 2011 г. в област Стара Загора 44,7% от домакинствата имат достъп до интернет, съответствайки на стойността общо за цяла България – 45%, и значително изоставаща от тенденциите за ЕС – 68%. В общината се прилагат мерки за развитието на преносна комуникационна мрежа, основаваща се на NGN технология, и която ще позволи използването на високоскоростен интернет във всеки дом. Жителите на Община Стара Загора вече се ползват от услугите на високоскоростните връзки изградени на базата на ADSL абонатен достъп. Сериозен е проблемът с достъпа до Интернет в селата, където осигуреността на домакинствата с компютри е твърде ниска и е необходимо изграждането на публични места за достъп до мрежата.

7. Междуселищен транспорт

Междуселищните, регионални, национални и международни превози на пътници в Стара Загора се осъществяват от Автогара Стара Загора.

Автогара Стара Загора се намира в разширен център на гр. Стара Загора съвсем близо до ж.п гара Стара Загора.

Част 6. Околна среда

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

Политиката на община Стара Загора по околна среда е основана на принципите за устойчиво развитие и пълна прозрачност при вземането на решения и е намерила израз в разработените програмни документи - Общинския план за развитие 2014-2020, Програмата за управление качеството на атмосферния въздух, Програмата за управление на отпадъците и Стратегическата карта за шума. Прилагането на тази политика се изразява чрез изпълнение на мерките и проектите, разписани в плановете за действие, с цел опазване здравето на хората чрез подобряване качеството на въздуха, ограничаване замърсяването на почвите и водите, опазване на богатото биологично разнообразие и влажните зони, управление на отпадъците, енергийна ефективност и стимулиране на екологично мислене и поведение на гражданите.

През последните десет години е налице ясно изразена тенденция за подобряване качеството на околната среда в Стара Загора. За 2014 г. на база извършвания мониторинг от Община Стара Загора и компетентните контролни органи състоянието на компонентите на околната среда се определя като много добро.

1. Качество на въздуха

- Осъществява се непрекъснат мониторинг на качеството на атмосферния въздух чрез изградените на територията на Общината в рамките на НСЕМ измервателни станции - една АИС, ситуирана в градинката „Зеления клин”, един пункт за ръчно пробонабиране (до РИОСВ) и две системи ДОАС, разположени в с. Могила и с. Остра могила.
- От декември 2004 год. до настоящия момент се осигурява своевременна и коректна информация на населението за качеството на атмосферния въздух в Стара

Загора и региона чрез публикуване на данните за основните показатели на КАВ от системата за мониторинг в реално време на интернет страницата на общината.

- От месец декември 2010 год. до настоящия момент по оперативен път от страна на РИОСВ се предоставя 48-часова предварителна информация от специализиран модул към действащата система за ранно предупреждение за възможни замърсявания с азотен диоксид на въздуха на град Стара Загора при неблагоприятни за разсейване на замърсителя метеорологични условия. Информацията за прогнозните нива на азотния диоксид дава възможност на Ръководството на Община Стара Загора съвместно с други компетентни институции да предприема адекватни мерки по ограничаване на замърсяването и предотвратяване на влиянието му върху човешкото здраве.
- Съвместно с компетентните органи от РИОСВ е осъществен контрол върху дейността на предприятия и инсталации, източници на емисии на територията на Общината. Извършвани са проверки по сигнали на граждани за нерегламентирани дейности.
- Извършва се непрекъснат контрол на режима на използване на Зелената зона за краткотрайно паркиране в централна градска част.
- Осъществява се контрол върху строителни и др. открити площадки, за снижаване нивата на прахови емисии.
- Осъществява се контрол върху дейностите по поддържане чистотата на териториите за обществено ползване, при необходимост се изискват от фирмата изпълнител допълнителни мерки за миене и почистване на определени зони.
- Продължава изпълнението на мерките за намаляване на газови и прахови емисии при експлоатация на Общинско депо за ТБО в местността „Мандра баир” – осъществява се денонощна охрана; контрол на постъпващите за депониране отпадъци и ежедневно запръстяване.

Реализираните мерки през 2014 год. по плановете на действие към тези програми имат много добра резултатност спрямо показателя азотен диоксид – не е регистрирано нито едно превишение на средночасовата норма от 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, като най-високата средночасова концентрация, измерена от АИС „Зеления клин“ е 75,35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Средногодишната стойност на показателя за 2014 год. е 14,24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и е по-ниска от

средногодишната стойност на показателя, отчетена за 2013 год. от 16,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Тази стойност е далеч по-ниска от нормата за опазване на човешкото здраве. Съгласно индикаторите за оценка на изпълнението на Програмата по отношение на показателя азотен диоксид са постигнати очакваните резултати: Намаление на емисиите; Намаление на броя на превишенията на средночасовата норма; Поддържане на средногодишната концентрация под средногодишната норма; Намаление на регистрираните най-високи средночасови концентрации.

Конкретните резултати по отношение на фините прахови частици ПМ10 през 2014 год. са както следва:

- Регистрирани превишения на средноденонощната норма - 67 на брой, при допустим брой превишения годишно – 35;
- Средногодишна концентрация – 41,94 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ при допустима средногодишна норма – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- Регистрирана най-висока 24-часова концентрация 119,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ при 118,10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ през 2013 год.

От представените данни е видно, че единственият проблем в качеството на атмосферния въздух на град Стара Загора е свързан с превишаване на допустимите норми по показателя фини прахови частици с размер 10 микрона. От извършената в програмата оценка на влиянието на различните групи източници на емисии на фини прахови частици върху формиране на средноденонощните стойности на показателя е установено, че най-голям дял има битовото отопление. Всички превишения на допустимите норми през 2014 год. са регистрирани през зимния период, което е потвърждение на резултатите от анализа. От всички предвидени в програмата мерки по изпълнение на генерална мярка „StZ_Dh Разработване на система от мероприятия, които доведат до снижаване на консумацията на дърва и въглища за горене от населението в ЦГЧ и жилищните комплекси” са изпълнени само тези, които са в местен мащаб - от компетенциите на общината. Не са реализирани никакви регионални или национални мерки.

Както се вижда от резултатите, прилаганите местни мерки за намаляване нивата на ФПЧ10 не допринасят достатъчно за достигане на утвърдените норми в установените срокове и са недостатъчни за решаване на проблема, особено при

атмосферни условия, които са неблагоприятни за разсейване на макар и понижените емисии на прахови частици. Необходимо е да бъде извършен нов цялостен анализ на програмата за намаляване на нивата на фини прахови частици и достигане на установените норми в Община Стара Загора (вкл. определянето на приноса на отделните сектори/източници на замърсяване чрез моделна оценка при използване на актуални и коректни данни за източниците на емисии). На база извършените анализи и оценки да се включат нови, адекватни към местните условия мерки за подобряването на качеството на въздуха по отношение на фините прахови частици.

Резултатите от мониторинга на качеството на атмосферния въздух по отношение на специфичните замърсители фосген (COCl_2), хлор (Cl_2), хлороводород (HCl), циановодород (HCN) и киселинност (pH) на атмосферните валежи, измерени от ДОАС с. Остра могила, през целия период на тяхното изследване показват значително пониско ниво от пределно допустимите норми на показателите.

2. Шумово замърсяване

Шумът е един от факторите с неблагоприятно въздействие върху населението в големите градове, породен от развитието на промишленото производство, на пътническите, товарните транспортни средства и масовия градски транспорт, търговските дейности и заведения за забавления. Продължително излагане на високи нива на шум влияе отрицателно върху здравето на хората, като понижава тяхната способност за концентрация, предизвиква главоболие, стрес, умора, нарушава нормалните процеси на почивка и отдих, нарушава съня и намалява производителността на труда.

Акустичната среда на община Стара Загора, се формира основно от автомобилния трафик. Измерванията на шума на територията на общината показват утежнена акустична обстановка в града и трайно шумово замърсяване във всички зони с изключение на тези за обществен и индивидуален отдих.

Мерките за намаляване на шумовото натоварване в община Стара Загора, предприети за постигане на допустимите норми за шумово натоварване в околната среда, са систематизирани и разписани като политика в разработената **Стратегическа карта за шум на агломерация Стара Загора**, а в **Плана за действие** към нея са определени мерките, които следва да се изпълняват в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен

период за решаване на проблемите с шумовото замърсяване – конкретно предизвикани от автомобилния и ж.п. транспорт, от промишлени източници на шум.

На база на анализа, извършен при разработване на Стратегическата карта на шума е видно, че от основните източници на шум, само автомобилният трафик реално оказва неблагоприятно влияние върху населението на агломерация Стара Загора. Около половината от жителите на Стара Загора са подложени на надгранични нива на шума от автомобилния транспорт - 55-65 dba, като повече от половина от тях имат и тиха фасада.

Много ограничено е влиянието на шума от железопътния трафик поради естеството на градоустройственото ситуиране на жилищните и „специални” сгради, както и поради ниските нива на интензивност на железопътния трафик през града. Напълно липсва население изложено на нива на шум над граничните стойности за ден, вечер и нощ.

Промишлените източници на шум поради зоналното разположение също не оказват неблагоприятно влияние върху акустичната среда на град Стара Загора. Липсват жители, изложени на нива на шум над граничните стойности от тези източници. Строителните и ремонтни дейности в града, създават временни проблеми.

Основните причини за шумовото замърсяване могат да се резюмират до следните:

По отношение на източник „пътен” трафик:

- Висока интензивност на пътния трафик. Постоянно нарастване на броя на МПС при съществуващата улична и пътна мрежа, които не са променяни;
- Движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията за скорост (особено по най-ошумените трасета – основните булеварди и отсечки);
- Липса на нормативно подсиgurена база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства;
- Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редукция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади;

- Остарял сграден фонд и недостатъчно екраниране на транспортния шум. Независимо от вида и качеството на жилищния фонд и кога е построен, се забелязва тенденцията на непредприемане на мерки за шумозащита на жилищните сгради, за разлика от обществените сгради със специално предназначение основно училища, детски заведения и културни институции, за които се изпълняват проекти с реализация на мерки за цялостно саниране, респективно и такива за шумозащита.
- Необходимост от програми за шумоизолация на съществуващите сгради, особено покрай основните градски магистрали;
- Пътна настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума, липса на бариери и активни противошумови мерки за зоните с предполагаема приоритетна шумова защита (тихи зони, учебни и лечебни заведения).

VI. СИЛНИ СТРАНИ

- През територията на Община Стара Загора преминават два Пан-европейски транспортни коридори – ОЕТК №8 и ОЕТК №9.
- Общоевропейският транспортен коридор №8 /Дуръс-Тирана-Скопие-София-Пловдив-Бургас-Варна/ провежда трафика от и за Адриатика, осигурявайки международните потоци между Балканите и Централна и Западна Европа.
- Общоевропейският транспортен коридор №9 следва историческото трасе Източнотрансбалкански път, което е един от най-важните културни коридори и обвързва културни ценности от различни епохи.
- През територията на Община Стара Загора преминават най-важните за страната направления за мултимодален транспорт. Важно значение за международните комбинирани превози е преминаването на основни железопътни линии от ж.п. мрежата на България, а допълнителен фактор за развитие на интермодален транспорт е наличието и на летище.
- През територията на Община Стара Загора преминават важни главни пътища от републиканската пътна мрежа:
 - Автомагистрала "Тракия" - преминава на 10 км южно от град Стара Загора (с Европейска категоризация E-80);
 - I-5 - Русе - Свиленград (с Европейска категоризация E-85);
 - II-66 - София - Бургас

- Общата дължина на жп линиите на територията на Община Стара Загора е 113,45 км. Общата дължина на удвоените жп линии е 37,2 км или 24,69% от всички жп линии в общината. Гъстотата на железопътната мрежа в общината е приблизително 11,1 км на 100км² и е сред най-високите стойности на показателя за страната.
- Високата гъстота на пътната мрежа в община Стара Загора- 3 пъти над средната за страната
- Добре развита енергийна инфраструктура;
- Отлично съчетание на разнообразни природни дадености;
- Традиции в туризма и наличие на културно наследство с туристически потенциал;
- Благоприятно разположение в близост до големи международни курорти
- Квалифицирани кадри с опит в адекватни за региона икономически сектори;
- Реализирани проекти за подобряване на транспортната и енергийна инфраструктура и др. обекти и с европейски финансов ресурс, които създават условия за задържане на местното население и развитие на бизнес;
- Наличие на положителна тенденция за подобряване образователното равнище на населението; Развита инфраструктура на общото и на професионалното образование, съответстваща на потребностите;
- Въведени множество мерки за подобряване на ГТ в рамките на проект Интегриран градски транспорт на Стара Загора,
- Доставка на 22 нови тролейбуси
- Изграждане на автобусни спирки и уширения към тях
- Предоставяне на информация за пътниците в реално време по спирките и в автобусите
- Система за мониторинг и контрол на обществения транспорт
- Модернизирано тролейбусно депо
- Реконструкция на въздушно-контактната мрежа
- Изграждане на мрежа от велосипедни маршрути
- Безопасни пешеходни съоръжения за пресичане
- Подобрена физическа среда, достъпност и безопасност на автобусните спирки

- Наличие на интегриран транспортен информационен портал и мобилно приложение

VIII. СЛАБИ СТРАНИ

1. Интензивен трафик, което допринася за замърсяване на въздуха и шум в норми над допустимите;

2. Съотношението между ползването на масов градски обществен транспорт (автобуси и тролейбуси) и личен превоз (автомобил-шофьор и автомобил-пътник) е с неприемлив знак за равенство. Използваните двигатели и конвенционални горива не отговарят на стандартите за екологосъобразност и икономическа ефективност.

3. Броят на превозните средства нараства, с което трафикът става все по-интензивен, с всички негативни последствия – замърсявания, ПТП, забавяния.

4. Групажните превози не са привлекателни, респективно не толкова предпочитани, освен ако не са наложителни.

5. Уличната мрежа се поддържа в състояние на средното ниво на качество, чрез извършване на текущи и основни ремонти.

6. Липса на обществена информираност относно устойчивата мобилност и нейното положително въздействие върху туризма;

7. Липса на обучение по мобилност сред подрастващите

8. Негативни демографски тенденции - продължаващ процес на застаряване на населението

IX. ВЪЗМОЖНОСТИ

- Разработка и внедряване на ПУГМ като предпоставка за превръщане на Стара Загора в модел на транспортна устойчивост;
- Въвеждане на алтернативни форми на транспорт;
- Поддържане и разширяване възможностите за гъвкави транспортни решения;
- Всички предпоставки за обособяването на Стара Загора като интермодален транспортен хъб подпомагащ икономическата активност на региона;
- Изграждане на опериращ на територията на града център за градска мобилност;

- Усвояване на средства от европейски фондове за подобряване инфраструктурата, мобилността, туризма, благоустрояването и повишаването на предприемачеството и иновациите;
- Засилен интерес към алтернативния туризъм, вкл. риболова като атракция и екотуризма;
- Поддържане състоянието на общинската пътна и улична мрежа;

X. ЗАПЛАХИ

- Влошаване състоянието на общинската пътна мрежа поради ограничени финансови средства за поддържането ѝ;
- Ръст на новорегистрираните автомобили
- Увеличаващ се транзитен, сезонен и товарен трафик
- Продължаващо усилване на негативното влияние на климатичните промени;
- Ограничени финансови средства от структурните фондове за реализация на ПУГМ
- Недостатъчно обществена подкрепа

XI. ВИЗИЯ, ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ

1. Цялостна визия за модерна и устойчива градска мобилност

Градовете са двигатели за развитието в рамките на по-широките райони, разположени в близост до тях. Те са центровете на предоставяне на услуги, заетост и развлекателни дейности в съответните населени територии. От особена важност е транспортните им системи да бъдат изцяло интегрирани в транспортните услуги, които се предоставят в рамките на по-широките региони. Въпреки това, градовете страдат от прекалено натоварено пътно движение, замърсяване на въздуха и високи нива на шум. Придвижването с автомобили в градски условия генерира една четвърт от емисиите на въглероден двуокис в транспортния сектор като цяло, а делът на пътнотранспортните произшествия в градовете е 69 % от общия брой ПТП. Постигането на целите за намаляване на емисиите парникови газове и зависимостта от нефт означава необходимост от постепенното излизане от употреба на „конвенционалните” превозни средства в градовете. Увеличаването на броя на хората, ползващи обществен

транспорт, ще създаде добри условия за функционирането на градския транспорт, които в съчетание с усилията за популяризиране и повишаване на безопасността на придвижването пеш и колоезденето, ще убедят хората да изоставят своите автомобили. Гражданите, зависими от придвижване с автомобили, ще бъдат насърчени да ползват по-малки, леки и специализирани автомобили. Големите паркове на компаниите за автобусен и таксиметров превоз, малките, по-екологосъобразни товарни превозни средства и минибуси са в изгодна позиция да се превърнат в пионери на ползването на алтернативни горива и методи за задвижване, които са област на иновации с обещаващ потенциал. На компаниите на обществен транспорт могат да бъдат предоставени стимули посредством ценови облекчения за превоз, прозрачни данъчни системи и въвеждането на нови технологии.

Градските транспортни системи са неразделна част от европейската транспортна система и поради това неразделна част от общата транспортна политика. Би било почти невъзможно кохезионната политика, както и останалите политики на ЕС в областта на здравеопазването и опазването на околната среда да постигнат своите цели, без да интегрират в себе си градските специфики, включително и градската мобилност. Да се разработят ефикасни транспортни системи в градските зони представлява все по-сложна задача предвид претоварените градове и тяхното все по-голямо разширяване. Именно поради това, постигането на устойчива градска мобилност придобива все по-голямо значение за поддържане на връзките с нашите съседи и за развитие на глобалното общество, чиято концентрация в градските агломерации расте. В своята основа, концепцията за устойчива градска мобилност цели да създаде едно активно бъдещо общество с акцент върху потребностите на гражданите, хармоничния, по-качествен и устойчив живот.

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

удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса”.

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

Прилагането на интегриран подход е най-добрият начин да бъдат посрещнати предизвикателствата пред градския транспорт и развитието на транспортната инфраструктура и услуги. При формулирането на общинската политика в областта на транспорта следва да изгради връзка между осъществяването на пренос и използването и планирането на земята, опазването на околната среда, жилищното устройство и осигуряването на по-добър достъп до различните средства за придвижване. За да бъдат ефикасни политиките свързани с градската мобилност, те трябва да са резултат от възможно по-интегриран подход, като комбинират подходящи решения за всеки проблем.

Във визията за развитие на мобилността в град Стара Загора са залегнали дейности, които оказват влияние върху създаването на нова градска култура на придвижване. С нея се отговаря едновременно на предизвикателството за съчетаване на икономическо развитие и достъпност и подобряване на качеството на живот и защита на околната среда. В процеса на формиране на нова градска култура на придвижване се въвличат

заинтересованите страни и се създава възможност за участие във формирането на транспортната политика за нейните граждани.

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

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

Цели, които има пряко отношение към постигането на ефективна и интегрирана система за мобилност



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

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

Визия за устойчива градска мобилност на община Стара Загора:

Устойчивата градска мобилност в Община Стара Загора – гарант за привлекателен град, високо качество на живот, чиста околна среда и икономически растеж

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

1. Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Стара Загора
2. Подобряване на околната среда в региона
3. Повишаване на качеството на живот в общината
4. Осигуряване на привлекателна градска среда за жители и гости на града

2. Приоритети и цели за постигане на устойчива градска мобилност

Идентифицирани са основните приоритети и специфични цели на Плана за Устойчива градска мобилност 2014 – 2020 г., осъществяването, на които ще допринесе за постигане на главните цели и визията за модерна градска мобилност на Стара Загора.

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
<p>1.1. Приоритет Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Стара Загора</p>	<p>СЦ 1.1.1 - Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността на градската среда и обществения транспорт</p> <p>СЦ 1.1.2 - Осъществяване на целенасочена общинска политика за регулиране на трафика на моторни превозни средства</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Въвеждане на нова оптимизирана транспортна схема. • Въвеждане на транспортни връзки, които да покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа; • Въвеждане на електронно таксуване и дигитални билети • Въвеждане на услуга „Пътуване до работа“; • Въвеждане на ценови схеми за лоялност, с които се осигуряват финансови отстъпки за лоялни и редовни клиенти (от 5% до 20%) <ul style="list-style-type: none"> • Поетапно въвеждане на актуализиран план за организация на движението в гр. Стара Загора. • Изграждане на „буферни паркинги“ извън централната част на града • Въвеждане на билет за буферните

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
		<p>паркинги, който едновременно с това е и билет за превоз в общественя транспорт</p> <ul style="list-style-type: none"> • Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни • Доизграждане на обходни маршрути за товарен и транзитен трафик • Реконструкция на кръстовище в района на бул. България, бул. "Цар Симеон Велики" и ул."Капитан Петко Войвода" (до магазин "Била")“ • Продължение на ул."Хр.Ботев" през територията на Военен терен, кв. 334а /бивши артилерийски казарми/ в западна посока до пресечката с ул. „Кап. Петко войвода“ • Подобряване безопасността на движението по бул. "България" в района на кв. "Три Чучура" и "Железник" чрез изграждане на подлез/надлез до магазин "Зора"; • 8. Реконструкция и рехабилитация на улици, пешеходни алеи и тротоари, вкл. улично озеленяване, достъпна среда, енергоефективно осветление и

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
		<p>видеонаблюдение</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ограничаване на паркирането по тротоари и велоалеи чрез поставяне на антипаркинг колчета и др.
<p>1.2 Приоритет – Развитие на интермодален транспорт</p>	<p>СЦ 1.2.1 – Стимулиране комбинирането на различни форми на транспорт</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Изграждане на мултимодален транспортен терминал • Интегриране на всички настоящи и планирани транспортни средства и услуги в общата транспортна схема на града
<p>1.3 Приоритет – Въвеждане на интелигентни системи</p>	<p>СЦ 1.3.1 - По-интелигентно управление на общественя транспорт за по-безопасен и достъпен обществен транспорт</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Поставяне на трафик сензори на ключови и натоварени пътни артерии за получаване на трафик данни в реално време, с възможност за интеграция с интелигентните трафик системи в центъра за градска мобилност. • Използване на потребителски данни от GPS; • Поставяне VMS динамични табла на входовете на гр. Стара Загора за трафик информация в реално време, които да изобразят определена информация, генерирана от ИТС в центъра за градска мобилност със

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
		<p>контролиране на трафика, чрез видеокамери.</p> <ul style="list-style-type: none"> Създаването на виртуална платформа, в която да е поместена информация за всички видове транспорт, маршрути, време на изминаване и възможност за електронно зареждане на абонаментна карта.
<p>2.1 Приоритет - Намаление на вредните емисии, които се отделят от транспортни средства в околната среда на територията на община Стара Загора</p>	<p>СЦ 2.1.1 - Популяризиране на колоезденето</p> <p>СЦ 2.1.2 - Насърчаване на алтернативните</p>	<ul style="list-style-type: none"> Изграждане на повече Вело стоянки и удължаване на съществуващите веломаршрути. Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди. Въвеждане на програма „Велосипедна информираност“, с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години; Въвеждане на велосипедни тренировки за по-големите деца в реален трафик; Провеждане на „Ден без автомобил“ Обезпечаване на сигурността на пешеходците чрез изграждане на съоръжения за безопасно пешеходно

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
	<p>форми на придвижване и ходенето пеш</p>	<p>пресичане/преминаване</p> <ul style="list-style-type: none"> • Виртуални карти за достъпни велосипедни, пешеходни и еко маршрути; • Въвеждане на „ходещ“ автобус за ученици, които вместо превозно средство, се придвижват пеша, придружавани от по-възрастни;
	<p>СЦ 2.1.3 - Увеличаване на употребата на енергия вместо гориво</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Замяна на сегашните транспортни средства на общинската полиция и еко инспекторите с електрически мотопеди и електромобили; • Закупуването от Общината на електромобили за обслужване на местната администрация;
	<p>СЦ 2.1.4 - По-оптимално използване на автомобили на територията на община Стара Загора</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Създаване на виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани; • Създаване на система за отдаване на електромобили под наем;
<p>2.2 Приоритет – Редуциране на нивата на шум</p>	<p>СЦ 2.2.1 - Намаляване на шумовите нива в ЦГЧ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Въвеждане на „зелена“ зони в разширена ЦГЧ; • Разработване на мобилно приложение за идентифициране на

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
	<p>СЦ 2.2.2 – Намаляване на граничните стойности на шум при транспортните средства от обществения транспорт</p>	<p>най-близкото свободно паркомясто в обсега, където се намираме.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни; • Тестване и въвеждане на екологични превозни средства за обслужване на колективните форми на транспорт - електробуси
<p>2.3 Приоритет – Намаляване на потреблението на енергия</p>	<p>СЦ 2.3.1 - Ограничаване на вредата върху околната среда и постигане на по-висока енергоефективност</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Разработване на програма за управление качеството на атмосферния въздух; • Поставяне на соларни слънчеви панели върху автобусните спирки/осветителните тела, които да захванват информационните табла чрез получената от тях слънчева енергия; • Изграждане в централната градска зона на соларна станция за

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
3.1 Приоритет - Повишаване на качеството на живот и здравословното състояние на гражданите в община Стара Загора	СЦ 3.1.1 - Осигуряване на по- достъпна и безопасна градска среда и мобилност за гражданите на община Стара Загора	<p>зареждане на електромобили, електрически мотопеди;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подмяна на уличното осветление; • Осигуряване на безконфликтно преминаване за пешеходци на ключови кръстовища • Въвеждане на зони с ограничение на скоростта – 30 км/ч. за „успокояване” на трафика край училища, детски градини и някои квартални зони в близост до главни транспортни артерии с цел да се ограничи шума и възможността от пътно-транспортни произшествия; • Да се въведе нискоемисионна зона с ограничен трафик с режим, забраняващ преминаването на превозни средства по централни улици, пресичащи пешеходните пространства в града в определени дни или часове от деня. Спазването на забраната ще бъде контролирано от камери, разчитащи регистрационните табла на нарушителите с възможност те да бъдат санкционирани

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
	СЦ 3.1.2 - Увеличаване на физическа активност на гражданите	<ul style="list-style-type: none"> • Организиране на състезания по колоездене, ходене пеш, каране на кънки/ролери; • Организиране на кампании „До работа с колело“ • Ежегодно честване на кампанията „Европейска седмица на мобилността“
3.2 Приоритет - Укрепване на гражданската култура на придвижване в община Стара Загора	СЦ 3.2.1 - Повишаване интереса към алтернативни форми на транспорт сред по-младите жители на община Стара Загора СЦ 3.2.2 - Стимулиране на обмен на чужд опит и практики за съществуващите начини на придвижване	<ul style="list-style-type: none"> • Организиране на събития, като „Ден на велосипеда“, конкурси на тема „Най-интересен дизайн на Вело стоянка“; • Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с Вело транспорт; • Провеждане на „Ден без автомобил“; • Създаване на дигитална карта, която да бъде обединител на масовия градски транспорт и туристическите забележителности; • Създаване на виртуален портал между държави от ЕС за обмяна на добри практики във връзка с постигането на устойчива градска мобилност;

Приоритет	Специфични цели (СЦ)	Мерки
<p>Приоритет 4.1 Осигуряване на привлекателна градска среда за жители и гости на град Стара Загора</p>	<p>СЦ 3.2.3 - Популяризиране на мерките и въвличане в изпълнението на колкото се може повече граждани за постигане на устойчива градска мобилност</p> <p>4.1.1 Повишаване на достъпността и привлекателността на градската среда и културните обекти в общината.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Организиране на информационни срещи сред гражданите, дискусии и конкурси за ползите от предприемането на мерки за засилването на устойчивата градска мобилност • Организиране на фотоконкурс „Зелена Мечта”, където участниците да покажат своята гледна точка за това, как могат да се подобрят транспортните системи, какви са проблемите на градската мобилност и как влияят върху местата, където живеем, работим, учим и пътуваме <p>Реновиране на пешеходни пространства;</p>

XII. ПРЕДЛАГАНИ МЕРКИ

1.1. Целеви групи

Целевите групи са вътрешни за общината и външни за нея.

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

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

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

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

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

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

1.2. Видове мерки за градска мобилност

1. Мерки за подобряване на съществуващите линии и въвеждане на нови видове транспорт

- a. Изготвяне на оптимизирана транспортна схема, обхващаща автобусни и тролейбусни линии от общинската транспортна схема.
- b. Въвеждане на нови линии на ГТ към селата, подобрявайки тяхната свързаност.

- c. Създаване на условия за широка употреба на електрически превозни средства включително и тестване на електробуси чрез изграждане на електрозахранваща инфраструктура, финансови стимули за собствениците на електромобили, предоставяне на възможности за наемане на електромобили за ползване в градски условия.

2. Мерки за осъвременяване и оптимизиране на управлението на ГТ

- a. Внедряване на Интелигентна Трафик Система която ще предоставя информация за градския транспорт в реално време, което ще позволи контрол на трафика, приоритизиране на обществения транспорт на светофарни уредби и получаване на обратна връзка в т.ч. въвеждане на трафик сензори на всички важни кръстовища в Стара Загора, с което да се направи крачка към регулирането и отчитането на трафика в града и да се предприемат съответните мерки към неговото ограничаване (въвеждане на трафик сензори в зоните с ограничен трафик и тези зони, в които е забранен транзитния и товарен трафик);
- b. Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112 и се сигнализира за местоположението на превозното средство. Това не само ще осигури навременна медицинска помощ, но и ще предотврати последващи транспортни произшествия на същото местоположение.
- c. Обособяване на Център за Градска Мобилност, който да изпълнява функцията за контрол на трафика, посредством управлението на внедрени интелигентни трафик системи за измерване, мониторинг и анализ на трафик данни, и който да предоставя електронна информация в реално време за актуалното състояние на трафика в града.

3. Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите

- a. Отдаване на електрически велосипеди под наем за по лесно преодоляване на по-дълги и тежки дистанции в града.
- b. Въвеждане на схеми от типа carpooling и carsharing за споделяне на пътуванията

- c. Въвеждане на схеми за лоялност- абонаментни карти с преференции за бизнеса за общинските транспортни средства, инвестиции в бизнес модели – станции за отдаване на велосипеди/електромобили под наем пред бизнес обекти
- d. Въвеждане на услугата „Пътуване до работното място“ чрез възможност за заявка на организиран транспорт, извършван от обществения превозвач или чрез подизпълнители останалите транспортни фирми извършващи дейност в област Стара Загора.
- e. За Стара Загора ще бъде перспективно сътрудничеството с ТИЦ с цел да се предоставя пълна мобилна информация за туристите, за които следва в рамките на създадените карти с пакетни туристически услуги за посещение на културни обекти и атракции да се включи и ползване на всички видове обществен градски транспорт.
- f. Въвеждане на е-тикетинг и Интегрирана тарифна система, чиято основна цел е да улесни пътниците, когато се прехвърлят от една автобусна линия на друга, без да заплащат допълнително. Те ще могат да използват електронния билет/карта за услуга от различни оператори.
- g. Интегриране на допълнителни услуги за гражданите към електронната карта и превръщането и в Гражданска карта(е-портфейл), като възможност за наемане на велосипеди под наем, използване на градски транспорт, заплащане на място за паркинг, заплащане на някои местни данъци и такси за да се избегне необходимостта от излишно пътуване и загуба на време.
- h. Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за ГТ за служителите на преференциални цени.
- i.

4. Мерки са за повишаване безопасността на движението:

A. Въвеждане на приоритетната светофарна система за ГТ, с което се намалява времето за изчакване на светофара, съкращава се времето за

осъществяване на едно пътуване на превозното средство, респективно времето за пътуване на пътниците.

Б.Поставяне на трафик сензори на ключови и натоварени пътни артерии за получаване на трафик данни в реално време с възможност за интеграция с интелигентните трафик системи в центъра за градска мобилност за успешно управление и контрол на трафика в града, с цел оптимизация, предотвратяване риска от задръствания, инциденти, надвишаване нивата за шум и освободени вредни емисии

В.VMS динамични табла за трафик информация в реално време, които да изобразят определена информация, генерирана от ИТС в центъра за градска мобилност с цел пренасочване на транзитен и товарен трафик по обходни трасета и подаване информация към водачите на МПС с цел предотвратяване на задръствания, намаляване времето за чакане и съответно разхода на гориво и освободените вредни емисии във въздуха

4. Паркинг-политика

- a. Зониране – поетапно разширяване на зелена зона за платено паркиране в град Стара Загора. За целта следва да се преосмисли зелената зона, за да обхване цялата централна част на града;
- b. Да се въведе нискоемисионна зона с ограничен трафик с режим, забраняващ преминаването на превозни средства по централни улици, пресичащи пешеходните пространства в града в определени дни или часове от деня. Спазването на забраната ще бъде контролирано от камери, разчитащи регистрационните табла на нарушителите с възможност те да бъдат санкционирани
- c. Проучване на възможността за създаване поне на 2 буферни паркинга извън центъра, свързани с терминалните спирки на ГТ. За целта може да се преговаря с големите търговски обекти на територията на град Стара Загора за предоставяне на паркоместа на техните паркинги. Въвеждане на

билет за буферните паркинги, който едновременно с това е и билет за превоз в общественя транспорт.

5. Велосипеден транспорт

- a. Преглед на планираната велосипедна мрежа и оптимизирането ѝ. Предлагащата мрежа да не е твърде сложна и да е напълно съобразена с терена на града и основните транспортни артерии. Целта е велоалеите да не пресичат натоварени с трафик улици, а да се изграждат от жилищни квартали до обекти за отдих и развлечения.
- b. Изграждане на цялостна мрежа от автоматични велостанции за отдаване 24/7 на велосипеди под наем, покриваща всички градски зони, предпоставка за развитие и интегриране на общественя велотранспорт към общата транспортна схема.
- c. Ретрофитинг и конвертиране на амортизирани колела в електрически такива за подпомагане преодоляването на по-дълги и трудни дестинации с велосипед.
- d. Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди.
- e. Довършване на запланиваната мрежа от велоалеи, които да са изградени така че да обвързват отдалечените квартали с централната градска част и съществуващите функционални зони на града.
- f. За популяризирането на велосипедизма като форма на транспорт е необходимо да се продължи изграждането на велосипедни съоръжения като сигурни и защитени вело стоянки, удължаване на маршрута на велоалеите, както и провеждане на кампании за насърчаване на колоезденето, като още една форма на алтернативен екологичен транспорт.
- g. Да се изготвят карти с безопасни, достъпни, зелени, еко и вело маршрути, оказващи наличните велоалеи, ненатоварени трасета и безконфликтни зони с обезопасено преминаване

6. Информационно-образителни мерки

- a. Въвеждане на програма „Велосипедна информираност”, с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност и развиване на умения за каране на велосипед на деца между 5 и 7 години в задължителната предучилищна подготовка. Целта е да се постави начало на желанието за развитие на умения, свързани с велосипедизма.
- b. Въвеждане на Играта на трафик-змията (TSG_Network project, изпълняван от Клуб УРГО в България) за обучение на учениците от началните училища по устойчива мобилност
- c. Да се проведат серия от семинари и публични дискусии на тема „Градска мобилност” сред общинската администрация, транспортни и туристически фирми, търговски обекти и граждани.
- d. Наличие на информационни табла, на които гражданите да получават информация в реално време за пристигащите превозни средства.
- e. Въвеждане на виртуалната платформа и мобилното и приложение поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрута от всички линии на обществения транспорт, всички варианти за придвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване, така че хората лесно и бързо да получават достъп до информацията, която им е необходима и да могат да вземат най-оптималното решение за ситуацията, основано на актуална информация.
- f. Да се създаде възможност за онлайн резервации и заплащане абонаментна карта за градски транспорт, онлайн платформа за електронно захранване на е-портфейл, гражданска карта и др. Да се предлагат гъвкави решения за изпълнение на транспортни услуги по заявка, като взимане под наем на общински велосипеди, услугата „Позвъни и се вози” за хора с увреждания и др.

g. „Споделяне” на автомобили на път за работа, например или при пътуване извън града. Тази мярка също ограничава пътуването на всички със собствени превозни средства и поставя акцент върху по-ефективното им използване. Реализира се чрез създаване на Виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани, където желаещите да се възползват ще имат възможност да разберат малко повече за шофьора, който са избрали. Редуцирането на трафика и въвеждането на съвременни екологични стандарти за превозните средства значително ще ограничат вредните емисии, ще намалят трафика и задръстванията, осигурявайки едно по-добро и безопасно ежедневие на гражданите на община Стара Загора.

7. Товарен транспорт и логистика

- a. Да се оптимизират схемите за зареждане на търговските обекти в централната част на града /зелена зона/ и да се въведе часови график с оглед намаляване на товарването на трафика в пиковите часове.
- b. Да се въведат допълнителни изисквания за смяна на старите товарни автомобили с по-екологични и нискоемисионни такива.
- c. Финансови стимули и преференции за логистичните фирми използващи електромобили за дистрибуция и разнос в града

8. Мерки за енергийна ефективност

- a. Въвеждане на преференции за електро/хибриди такситата с оглед увеличаване на техния брой.
- b. Да се подмени състава на автомобилите, обслужващи общинската администрация с електрически автомобили, които ще намалят финансовия ресурс по поддръжка, разходите за гориво и отделените вредни емисии при ежедневното ползване на електромобилите за изпълнение на служебните цели. Абонаментни карти ще бъдат предоставени на всички отдели в администрацията за предоставяне възможност за споделено ползване и изграждане на навици за екологично придвижване в градската среда.

- c. Въвеждане на градска зона с ниски емисии, където прилагайки подход от интегрирани мерки в сферата на интелигентните системи, информационни и комуникационни средства, възобновяеми енергийни източници,електротранспорт и местни политики за таксуване, санкции и контрол, се ограничава режима на превозни средства в определени часови зони или дни

- d. Захранване на функционирането на уличните осветителни тела и автобусни спирки с използването на енергия, получена от разположени върху тях соларни слънчеви панели, с което да се ограничи разхода на енергия и на тази съпътстваща обществения транспорт и публична дейност инфраструктура.

XIII. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2014 – 2020 Г.

Планът за действие представлява инструмент за етапно изпълнение на мерките и постигане на целите и приоритетите, описани в частта „Приоритети и цели за постигане на устойчива градска мобилност”.

~~Ще го качим по-късно!~~

