



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД СЛИВЕН 2022-2030



СЪДЪРЖАНИЕ

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ.....	4
ВЪВЕДЕНИЕ.....	5
Стратегическа рамка.....	5
Нормативна рамка	13
Възможни източници на финансиране.....	18
Обработка и обобщение на данни	21
Анализ на текущата ситуация.....	23
Пространствена структура и демографско развитие	23
Транспортна инфраструктура.....	33
Основни изводи, които са съобразени при изготвяне на стратегическата част.....	51
SWOT Анализ	55
ВИЗИЯ И ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ПУГМ.....	59
Визия на устойчива градска мобилност.....	59
Общи цели на ПУМГ	60
1. <i>Постигане на устойчива транспортна свързаност и интегрираност</i>	<i>60</i>
2. <i>Постигане на екологосъобразна мобилност.....</i>	<i>60</i>
3. <i>Разработване и внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения.....</i>	<i>61</i>
4. <i>Подобряване на безопасността и сигурността на всички участници в движението.....</i>	<i>63</i>
МЕРКИ ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ.....	65

<i>Улична и пътна мрежа между град Сливен и околните населени места</i>	66
<i>Екологичен обществен градски и междуселищен транспорт</i>	70
<i>Повишаване на електромобилността</i>	72
<i>Пешеходно движение</i>	73
<i>Велосипедно движение</i>	76
<i>Паркиране</i>	80
<i>Градска логистика</i>	84
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	85
<i>Безопасна градска мобилност</i>	87
<i>Териториална интегрираност на проектните предложения</i>	89
ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ	91
Институционална рамка	91
План за действие	92
СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА	108
Индикатори за изпълнението на ПУМГ на община Сливен	110
Консултиране на заинтересованите страни и общественото участие	125

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АМ	Автомагистрала
ГИС	Географска информационна система
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДФФИ	Други програми, фондове, частни инвестиции
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски Съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСП	Европейската сметна палата
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИТС	Интелигентни транспортни системи
МГОТ	Масов градски обществен транспорт
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)
НПВУ	Национален План за възстановяване и устойчивост
ОБ	Общински бюджет
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж”
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПОС	Програма „Околна среда“ 2021 – 2027 г.
ПРР	Програма „Регионално развитие“ 2021 – 2027 г.
ПРСР	Програма за развитие на селските райони 2021 – 2027 г.
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РБ	Републикански бюджет
РПМ	Републиканска пътна мрежа
ФМ на ЕИП	Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
ЦГЧ	Централна градска част

ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Сливен е нормативно обусловен документ с хоризонт на планиране 2022-2030 г., съответстващ на формулираните в международни и национални документи приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Целта на настоящия документ е да представи План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на град Сливен и територията на общината съгласно новите изисквания за стратегическо планиране на регионалното и пространственото развитие.

При изготвянето на анализа са съобразени принципите от Пакета за устойчива градска мобилност, в съответствие със Съобщение на Комисията COM(2013) 913 „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“, обхващат всички теми от част „Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт“ на Концепцията за планове за устойчива градска мобилност (Приложение към Съобщение на Комисията COM(2013) 913). Същите са отразени и в основата на формулираните приоритети и изведени мерки за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност, вкл. интегриран градски транспорт, отделени в стратегическата част на Плана.

Стратегическа рамка

През последното десетилетие Комисията е издала набор от документи за политика, както и насоки, за да помогне градовете да преодолеят свързаните с градската мобилност предизвикателства (фиг.1).

ЕК настоятелно призова за значителна промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по по-устойчив начин, и насърчи държавите членки да предприемат по-решителни и по-добре координирани действия. Пакетът от мерки е насочен към приемането на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) и изисква от държавите членки да направят необходимото в техните градски райони да се разработват и изпълняват ПУГМ и те да бъдат интегрирани в една по-широкообхватна градска или териториална стратегия. Освен това с този пакет от мерки се призовава за по-интелигентно регулиране на възможностите за придвижване из градовете и таксуване на потребителите на пътища, за координирано внедряване на интелигентни транспортни системи в градовете и за по-голяма пътна безопасност.

Фиг. 1 Основни документи за политика, приети от Комисията



Източник: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_06/SR_Sustainable_Urban_Mobility_BG.pdf

В тази връзка в доклада за България за 2019 г. ЕК отправя препоръки за развитието на транспортната система в страната, включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“. Набелязани са нужди от инвестиции на национално ниво с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

- **създаване на интелигентни системи за транспорт и пътно движение**, предназначени за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване;

В специален доклад 06/2020 на Европейската сметна палата е разгледана детайлно устойчивата градска мобилност в ЕС, ролята на Комисията и наличните средства за градска мобилност. **Направеният одит включва множество констатации и оценки, по-важните заключения от които са:**

- Значителна промяна към постигането на устойчива градска мобилност не се е осъществила;
- Няма доказателства за ясна тенденция към по-устойчиви видове транспорт. Въпреки че в градовете са въведени редица инициативи за увеличаване на качеството и количеството на обществения транспорт, като цяло не е намалено значително използването на лични автомобили. Емисиите на парникови газове, дължащи се на автомобилния транспорт, непрекъснато се увеличават. Пътуването с обществен транспорт често отнема повече време, отколкото с личен автомобил;
- Качеството на въздуха в градските възли се е подобрило, но замърсяването все още надвишава безопасните нива;
- Градската мобилност за участниците в пътното движение се влошава заради задръстванията;
- Покритието и достъпността на обществения транспорт в градовете се подобряват;
- Комисията е засилила подкрепата си, но редица фактори ограничават напредъка към устойчива градска мобилност;
- Комисията е разработила политики и е издала насоки, въпреки че те невинаги се следват от държавите членки.

В доклада са изведени и следните заключения:

- За да стане по-устойчива градската мобилност в ЕС, от решаващо значение са съгласуваните действия на всички заинтересовани страни;
- През последните години Комисията увеличи политическият натиск, който може да упражнява върху устойчивата градска мобилност чрез процеса на европейския семестър. Въпреки това, без ясно обвързване между специфичните препоръки по държави и усвояването на финансиране от страна на държавите, този натиск ще бъде недостатъчен;
- Някои държави членки и градове са имали затруднения с допълването на средствата от ЕС с подходящи ресурси, за да гарантират адекватна експлоатация и поддръжка на своите мрежи за обществен транспорт;
- ЕСП установи, че проверените проекти, получаващи финансиране от ЕС, не са били толкова ефективни, колкото е било предвидено, заради слабости при изготвянето и осъществяването им. Тези проекти невинаги са били основани на надеждни стратегии за градска мобилност, в които често липсват основни данни и подходящи анализи, относими цели и координация както с други планове, така и със съседните общини.

На основата на тези заключения Сметната палата отправя следните препоръки към ЕК:

Препоръка 1 — Публикуване на данни за градската мобилност

Препоръка 2 — Обвързване на финансирането с плановете за устойчива градска мобилност

В специален доклад 06/2020 на Европейската сметна палата¹ е разгледана детайлно устойчивата градска мобилност в ЕС, ролята на Комисията и наличните средства за градска мобилност. В доклада са изведени и следните заключения:

- За да стане по-устойчива градската мобилност в ЕС, от решаващо значение са съгласуваните действия на всички заинтересовани страни;
- През последните години Комисията увеличи политическият натиск, който може да упражнява върху устойчивата градска мобилност чрез процеса на европейския семестър. Въпреки това, без ясно обвързване между

специфичните препоръки по държави и усвояването на финансиране от страна на държавите, този натиск ще бъде недостатъчен;

- Някои държави членки и градове са имали затруднения с допълването на средствата от ЕС с подходящи ресурси, за да гарантират адекватна експлоатация и поддръжка на своите мрежи за обществен транспорт;
- ЕСП установи, че проверените проекти, получаващи финансиране от ЕС, не са били толкова ефективни, колкото е било предвидено, заради слабости при изготвянето и осъществяването им. Тези проекти невинаги са били основани на надеждни стратегии за градска мобилност, в които често липсват основни данни и подходящи анализи, относими цели и координация както с други планове, така и със съседните общини;
- Обвързване на финансирането с плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ).

През месец декември на 2020 г. Комисията прие [Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност](#) и [План за действие](#), поставящи фокус върху фундаменталната трансформация на транспортния сектор в посока неговата екологична устойчивост и безопасност². С тази стратегия се полагат основите за екологосъобразната и цифровата трансформация на транспортната система на ЕС и за увеличаване на нейната стабилност при бъдещи кризи.

Определени са 10 основни етапа до 2050 г. (междинни цели до 2030 и 2035 г.), 3 ключови стълба, 10 водещи инициативи и 82 мерки, които ще помогнат постигане на целите.

В стратегията са определени основните политически действия, очертани за всеки от трите ключови стълба: **[Устойчива мобилност](#)**, **[Интелигентна мобилност](#)**, **[Справедлива мобилност](#)**.

Съгласно тази стратегия, всички видове транспорт трябва да станат по-устойчиви, с широко достъпни зелени алтернативи и правилни стимули. До 2030 г.: по европейските пътища следва да има поне 30 млн. коли с нулеви емисии; 100 европейски града да са неутрални по отношение на климата; високоскоростният железопътен трафик да се удвои в цяла Европа; колективното пътуване под 500 км да бъде неутрално спрямо въглерода; автоматизираната мобилност да бъде

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/DOC/?uri=CELEX:52020DC0789&from=BG>

внедрена в голям мащаб. Това включва поетапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществения транспорт (градски и междуградски), и придружаващи интегрирани мерки като зарядни станции, интелигентни транспортни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефективността, по-добра свързаност и засилване на връзките между градските и селските райони, което ще има принос за изпълнение на националните цели за декарбонизация и енергийна ефективност.

Пакетът „Адаптирани към цел 55“ (Fit for 55), представен от ЕК през юли 2021 г., представлява най-амбициозното предложение на ЕС за климатична политика. Той се опира на 12 законодателни стълба, отнасящи се до важни сектори като транспорт, енергетика, околна среда и сгради. Тази широка, но все пак конкретна рамка от мерки, има за цел съществено да намали емисиите от парникови газове в ЕС с поне 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. като основната цел е постигане на климатична неутралност до 2050 г. при гарантиране на справедлив преход за всички. Целенасоченото планиране и проектиране на пешеходна, велосипедна и транспортна (за обществен транспорт) инфраструктура са предпоставки за безопасността на уязвимите категории ползватели, като важен елемент на комуникационно-транспортните системи.

Актуалният стратегически документ в сектор Транспорт е Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., приета с Решение No 336/23.06.2017 г. на Министерски съвет, който представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Документът включва приоритети за инвестиции в основната и разширената ТЕН-Т мрежа.

Основната цел на политиката ще продължи да бъде осигуряването на по-добра свързаност между и достъпност на населените места в страната. Усилията за подобряване на съществуващата инфраструктура за железопътен, автомобилен и воден транспорт ще доведат до подобряване на условията за бизнес и търговия, като същевременно способстват и за постигането на по-високо ниво на безопасност в транспортната система на страната.

Освен към подобряване на качеството на наличната транспортна инфраструктура, следва да продължи работата по внедряване на интелигентни транспортни системи в сектора, както и по въвеждане на цифрово предаване на информация за товарни превози, което ще допринесе за намаляване на административната тежест и подобряване на логистичните операции.

Националната програма за развитие „България 2030“ таргетира сектор Транспорт чрез **Ос на развитие 3: „Свързана и интегрирана България“**. Основният фокус на тази ос на развитие е осигуряване на предпоставки за повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на регионите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал.

Стратегически цели на националната транспортна политика:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.
- Стратегически приоритети за развитие на транспортния сектор:
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар.

Осигуряване на добра бизнес-среда;

- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средства от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта; Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

За осигуряването на последното, както и с цел да се постигне ограничение на търсенето на пътувания с автомобили, има нужда от осигуряване на значителни, добре планирани и интегрирани услуги, предоставяни от масовия градски транспорт. Тези услуги трябва да бъдат финансово обезпечени и да са оперативни ефективни, така че да се осигури жизнеспособна алтернатива на придвижването с автомобил. За реализиране на заложените цели и приоритети българското правителство стартира мерки за насърчаване използването на ИТС на местно ниво, започвайки от големите общини. В рамките на Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г., в съответствие с Приоритетна област II на Директива

2010/40/ЕС се изпълнява операция 1.5. „Системи за устойчив градски транспорт“. Операцията подпомага изпълнението на дейности, свързани с „Разработване на планове за управление на трафика и внедряване на автоматизирани системи за управление и контрол, чрез въвеждане и подобряване на системите за управление и информационно обслужване“. Конкретните бенефициенти по тази операция са седемте големи града на България: София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе и Плевен.

Инфраструктурни мерки за насърчаване на икономическа активност, енергийна ефективност, градската мобилност и сигурността в обществени пространства са сред приоритетите за градско развитие, които ще се финансират от новата Оперативна програма „Развитие на регионите“ за периода 2021-2027 г. Програмата ще има две приоритетни оси. Първата - „Интегрирано градско развитие“, предвижда подкрепа за изпълнението на териториални стратегии за развитието на десет градски общини: Столична, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Стара Загора, Плевен, Видин, Велико Търново и Благоевград. Втората ос ще подкрепя мерки в още 40 общини в страната с население над 15 000 души всяка.

Относим към настоящия План стратегически документ е и Националната концепция за пространствено развитие от 2012 г. актуализирана за периода 2013-2025 г. В синхрон с националния документ е разработен общински и съгласно Концепцията за пространствено развитие на община Сливен към 2020 г. един от най-важните за решаване въпроси, дефинирани в нея, е развитието на придвижването и мобилността, които са пряко свързани и взаимодействат с пространствени и локализационни структури. Това означава изграждане на транспортна инфраструктура и предлагане на услуги, свързани с превоз и мобилност. Тези елементи са пряко свързани с успеха на плана за развитие на общината, тъй като реализираните проекти за индустриално развитие, туризъм и трансгранично взаимодействие, означават преди всичко пътувания.

В концепцията е заложено при структуриране на инвестиционни проекти да се обмислят регионалните и надрегионални връзки, които общината има с големите градове от тази част на България, както и с големите градове от съседна Турция и Гърция.

Отчетена е повишена значимост на община Сливен в транспортен план вследствие на актуалните възможности за транспорт /нов ГКПП Лесово – Хамзабейли, АМ „Тракия“, обновен терминал на летище Бургас и пристанище Бургас/. С оглед съвременните средства за автомобилен и жп. транспорт

отстоянието от 110 км. до Бургас, може да се трансформира като 1 час и 20 минути във времеви план. Тази стойност в европейски план е изключително благоприятна за територията на гр. Сливен като водещ икономически център в общината.

Под внимание са взети следните актуални документи на международно и европейско ниво:

- Концепция за планове за устойчива градска мобилност (Съобщение на Европейската Комисия COM (2013) 913 и Приложението към него).
- Препоръка на ЮНЕСКО относно историческия градски пейзаж. Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.
- Европейска комисия (2017) Моят регион, моята Европа, нашето бъдеще. Седми доклад за социалното, икономическото и териториалното сближаване;
- Европейска конвенция за защита на археологичното наследство (с допълнения) (Ла Валета, 16.01.1992);
- Европейско споразумение за главните международни пътни артерии (AGR);
- Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество.

Нормативна рамка

Темата на градската мобилност и транспорта е регулирана в чл. 70 от Договора за присъединяване на страната към Европейската общност, който предвижда обща транспортна политика. Параграфи в) и г) на чл. 71 също засягат градската мобилност и транспорта. Те постановяват, че за целите на прилагането на чл. 70 Съветът и Европейският парламент ще определят мерки за подобряване на транспортната сигурност, както и на други подходящи мерки. Отговорността за транспорта се поделя между Комисията и държавите - членки. Правото да се предприемат действия в областта на градската мобилност на равнището на ЕС произтича от задължението на Комисията да осъществява и защитава основните цели, определени в Договора.

Неспособността на пазара да се справи с проблемите в областта на градската мобилност налага публична интервенция, за да се подобри състоянието по отношение на задръстванията, замърсяването и диспропорционалното развитие. ЕС има правото да осигури съвместимостта на тази публична интервенция със законодателството и политиката на ЕС.

Планът за действие за градска мобилност има две основни цели на политика:

- да осигури стимули и подкрепа за градовете, за регионалните и националните органи, да ги подпомогне при изготвянето и прилагането на политика за градската мобилност, която да допринесе за постигането на общите цели за борба с изменението на климата, за постигане на функциониращ вътрешен пазар в полза на бизнеса и потребителите, и за насърчаването на една ефикасна европейска транспортна система, на социалното сближаване и благополучието;
- да увеличи базата от знания, на която се опират решенията на политиците на всички нива, за да ги подпомогне при прилагането на една интегрирана, осведомена и иновативна политика, каквато е необходима днес за решаването на изключително сложните и многоизмерни въпроси, свързани с градската мобилност.

Правната и техническата рамка, приложими към разработването и внедряването на интелигентни транспортни системи в Република България са нормативно уредени в националното законодателство чрез транспониране на Директива 2010/40/ЕС в две фази. Основната и част е залегнала в „Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози” (приет от 41-то Народно събрание на 30.11.2012, влязъл в сила с Указ No 419 на Президентът на републиката, публикуван в ДВ бр.99/14.12.2012), а техническите елементи - чрез Постановление на Министерския съвет (ПМС No14/21.01.2013), с което е приета „Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт” (доп., бр. 80 на ДВ от 16.10.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.).

Интелигентните транспортни системи попадат в обхвата на националната транспортна политика, поради което отговорността за тяхното последователно развитие на територията на Република България е възложено на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Създаден е **„Съвет по интелигентни транспортни системи”** с консултативни функции, под неговото председателство на Министъра на транспорта. Функционира Наредба за внедряването на приложения и услуги за интелигентни транспортни системи на територията на страната, така че да се отговори на европейски старнадарти и е в процес на разработване на Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи.

От документите на национално ниво, освен основоположните такива - Закона за регионалното развитие и на Правилника за неговото прилагане, са взети предвид и следните стратегически документи:

- Документи на Европейския съюз и Европейската комисия – Директиви и Регламенти, Програмни документи на работни групи;
- Законови и подзаконови актове, свързани с устройство на територията, опазването на околната среда, въвеждането на интелигентни транспортни системи (ИТС) и др.
- Наредбите за управление на общинските пътища в Община Сливен, за условията и реда за платено и безплатно почасово паркиране на моторни превозни средства на територията на община Сливен, за реда и условията за превоз на пътници и багаж с обществения транспорт на територията на община Сливен и др.

Основни международни актове на Европейската комисия са:

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

- Работен документ на службите на Комисията „Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 – Следващи стъпки към „Визия нула“, определяща акцентите на политиката в областта на безопасността на движението по пътищата за десетилетието 2021 – 2030 г.
- Стратегия „Транспорт 2050“ на ЕС
- Европейска зелена сделка - 2019 г.
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие - 2020 г.

В съответствие с принципа на субсидиарност, градската мобилност се управлява на местно равнище и няма регламенти или директиви на ЕС, които да я уреждат. Предвид важността на този въпрос, Комисията е издала няколко документа за

Национална нормативна рамка и стратегически документи

- Национална програма за развитие „България 2030“
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., както и План за действие 2021 – 2023 г. с приложения към него
- Актуализирана национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.)
- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата – 2019г.
- Национален план за възстановяване и устойчивост
- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. (проект)
- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (проект)
- Програма „Околна среда“ 2021-2027 г. (проект)
- Закон за автомобилните превози
- Закон за устройство на територията
- Закон за местното самоуправление и местната администрация
- Закон за общинската собственост
- Закон за пътищата
- Закон за опазване на околната среда
- Закон за движението по пътищата
- Закон за чистотата на атмосферния въздух
- Закон за защита от шума в околната среда
- Закон за регионалното развитие
- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на

транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили

- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по авто-мобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България
- Наредба №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци
- Наредба №4 от 01.07.2009 г за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух
- Наредба № РД-02-20-10 от 05.07.2012г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите

видове транспорт – 2013 г. (доп., бр. 80 на ДВ от 16.10.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.)

- Наредба № РД-02-20-22 от 20.12.2017г. за планиране и проектиране на комуникационно транспортната системи на урбанизираните територии
- Наредба за управление на общинските пътища в община Сливен Приета с Решение № 464 от 17 .03.2009 г, изменена с Решение № 510 от 23.04.2009 година на Общинския съвет – Сливен и изм. и доп. с Реш. 105/25.02.2016 год.Изм. и доп. с Реш. № 678/30.05.2017 год., в сила от 06.06.2017 год.

На местно и регионално ниво:

- План за интегрирано развитие на Община Сливен 2021 - 2027 г.
- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Югоизточен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021-2027 г.
- Генерален план за организация на движението в град Сливен (2021 г.)
- Генерален план за организация на движението в централна градска част на град Сливен (2018 г.)
- Общи устройствени планове на град Сливен и община Сливен.
- Стратегия за Водено от Общностите Местно Развитие /СВОМР/ през новия програмен период 2021 -2027 на Местна инициативна група, в която участват населени места от територията на община Сливен.

Възможни източници на финансиране

Мерки за насърчаване на устойчива градска мобилност ще бъдат финансирани от ПРР – Програма за развитие на регионите 2021-2027 само при наличие на ясно идентифицирани стратегия и мерки за развитие на устойчивата градска мобилност в съответните **Планове за интегрирано развитие на общините /ИТСР на регионите от ниво 2/**, съдържащи всички елементи на плановете за устойчива градска мобилност. Ще се насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния градски транспорт.

Мерките по ПРР 2021-2027 г. включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, включително, но не само: разработване на планове за управление на движението, въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС); инвестиции във велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за

подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др. Включени са и мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологичност и зарядна инфраструктура за чисти превозни средства. ПРР ще финансира мерки за изграждане на зарядни станции като елемент на устойчивата градска мобилност на територията на градските общини в съответствие с териториалните стратегии.

По ПТС – програма за транспортна свързаност 2021-2027 са предвидени мерки за изграждане на зарядна инфраструктура по първокласната пътна мрежа, а по ПВУ – План за възстановяване и устойчивост са предвидени интегрирани мерки, които включват изграждането на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт и разработването на ИТС – интегрирани транспортни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт.

В допълнение на инвестициите за изграждане на зарядна инфраструктура, по ПОС – Програма Околна среда 2021-2027, ПРР и ПВУ за периода 2021-2027 г. са предвидени допълнителни стъпки за закупуване на нов, екологосъобразен подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт. По ПРР и по ПВУ са предвидени мерки за подмяна на превозни средства на обществения транспорт и интегрирането на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете, а по ПОС са включени мерки за поетапно премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността. За насърчаването на електромобилността по ПОС са приложими финансови инструменти. Предложеният размер на стимулите за покупка на нов електромобил е в размер на 30% от стойността му, но не повече от 6 135 евро. Структурата на ФИ представлява гаранционно споразумение с финансови посредници с 60% гаранционно покритие (до 18 406 евро) и 20% лимит на загубите.

В рамките на предвидения подход инвестициите за интегрирано териториално развитие на регионите от ниво 2 в България в периода 2021 - 2027 г. ще бъдат подпомагани чрез прилагане на концепции за ИТИ с комбинирано финансиране от различни програми, Стратегическият план за развитие на земеделието и селските райони (СПРЗСР) и други източници на финансиране, включително рециклирани средства от прилагането на финансовите инструменти от предишните програмни

периоди (където е приложимо). ПРР ще подкрепя мерки, допустими за финансиране от ЕФРР, в съответствие със специфичните нужди и потенциали на територията, които не могат да бъдат финансирани по секторните програми. В допълнение, схемата по НПВУ ще бъде пилотна и тя ще стартира преди да започне изпълнението на мерките по ПРР като се предвижда тя да послужи като пилотна инициатива, която да помогне да се натрупа опит и практика в сформирването на партньорства за изпълнение на интегрирани проекти за устойчива градска мобилност, които да бъдат надградени и продължени с проектите за устойчива градска мобилност по ПРР.

Мерките за устойчива градска мобилност по ПРР 2021-2027 г. ще бъдат допустими на територията и на селски общини, които не граничат с градски, при ясно обоснована необходимост и интегриран характер на инвестицията. Също така, в Стратегическия план за развитие на земеделието и селските райони, са предвидени мерки за осигуряване на свързаност и работна мобилност на селските територии чрез поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура.

Предвижда се финансиране на първи, втори и трети клас пътища, извън TEN-T мрежата, пътища четвърти клас на територията на градски общини, както и мерки за пътна безопасност. Финансирането на пътната инфраструктура ще се осъществява при следната демаркация между ПРР, ПТС и СПРЗСР: ПРР ще финансира пътища I, II, III на територията на цялата страна и IV клас на територията на градските общини извън Трансевропейската пътна мрежа, ПТС ще финансира проекти за развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейската пътна мрежа, а СПРЗСР – мерки за поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура в селските общини в страната.

Проектът „Зелена мобилност“ от ПВУ ще се осъществи под формата на пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която въвежда изискване за съответствие на мерките за развитие на градския транспорт (включително междуселищния) в общините с планове за устойчива градска мобилност, разработени като част от плановете за интегрирано развитие на общините. Пилотната схема има за цел да насърчи сформирването на партньорства за изпълнение на мерки в изпълнение на плановете за устойчива градска мобилност, като по този начин ще улесни подготовката и изпълнението на сходни проекти, които да бъдат финансирани със средства от Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Задължително изискване към проектите е да бъдат подготвени и изпълнявани в партньорство между две или повече общини с един или няколко оператори на обществения транспорт. Критериите за подбор ще включват брой

население; брой общини, включени в партньорството, наличие на идентифицирани проекти/приоритети в Плановете за интегрирано развитие на общините/Плановете за устойчива градска мобилност; наличие на финансиран/и проект/и за градски транспорт в общините по ОПРР 2007-2013/ОПРР 2014-2020/ОПОС 2014-2020; наличие на актуално проучване за осъществимост, идентифициращо необходимостта от обновяване на подвижния състав или изграждане на зарядни станции; състояние на безопасността на движението по пътищата в градове в контекста на инфраструктурата за защита на уязвимите участници в движението, определено след извършени огледи и анализ, които ще послужат като основа за идентифициране на инвестиционните нуждите в конкретните градове от страна на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Допустими бенефициенти по отделните проектни предложения, които ще бъдат подпомагани в рамките на предложената пилотна схема, ще бъдат партньорства на градски общини и оператори на обществения транспорт (включително междуселищен), действащи на съответната територия.

Мерки по ПРСП 2021 – 2027 - Проекти заложи в Стратегиите за Водено от Общностите Местно Развитие /СВОМР/ през новия програмен период 2021 -2027 на Местни инициативни групи, в които участват населени места от територията на община Сливен.

Обработка и обобщение на данни

Основни източници на информация за изготвянето на настоящия План са:

- Националният статистически институт и Евростат
- Информационната система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България (ИСУН и ИСУН 2020)
- ИТСП на Югоизточен район
- ПИРО на община Сливен в периода 2021-2027
- Общ устройствен план на община Сливен
- Генерален план за обганизация на движението в община Сливен
- Доклади за напредъка, годишни доклади, междинни оценки на изпълнението на стратегически документи и налични тематични доклади;
- Проекти на програми за периода 2021-2027 г. и налични доклади и оценки за определен период или тематични оценки на изпълнението им и на програмите за трансгранично сътрудничество;
- Информация от регионални структури на държавната администрация по определени показатели – ТСБ, РИОСВ, РЗИ, РИО и др.

- Данни от съседните общини и техните стратегически документи за регионално развитие и устройство на територията и секторни документи.
- Данни, предоставени от община Сливен

Входящи данни са използвани и от проучванията за съставяне на Генерален план за организация на движението на град Сливен, Общия Устройствен план на Сливен, Бизнес-програма за развитие и управление на „Пътнически превози” - Сливен за периода 2019-2022 г., Прединвестиционно проучване, финансов анализ и АРП за проект „Интегриран градски транспорт, гр. Сливен от май 2016г., както и от други стратегически документи на Общината, предоставени на консултанта документи, очертаващи бъдещото развитие на града и транспорта в него.

Съобразени са направените анализи и стратегическите цели на **Плана за интегрирано развитие на община Сливен за периода 2021-2027 г.**, като са интегрирани заложените мерки на Приоритет 3 Балансирано, устойчиво и интелигентно развитие на средата, мобилността и екологичната инфраструктура, Цел 3.3 Интегриран и устойчив транспортен модел и цифрова свързаност, а именно: интервенции за надграждане на модела на Интегриран градски транспорт чрез дейности за подобряване на транспортното обслужване на населените места, отдалечени от града, като действията за подобряване състоянието на пътната мрежа и инфраструктурата на обществени спирки и велоалеи се съчетаят с подобряване на обществения транспорт и надграждане на интегрираните и “умни” решения за мобилност. Ще бъдат предприети действия за реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, вкл. осигуряваща и подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги, до недвижими културни ценности и събития, до места за рекреация и туризъм, туристически обекти, до производствени и бизнес зони.

Включена е Мярка 3.3.1 Подобряване на пътища и пътни връзки между град Сливен и околните населени места, подобряване на връзките между отделните видове транспорт с оглед на тяхната балансираност; напълно подновяване на автобусния парк чрез закупуване на нов подвижен състав за междуселищния транспорт; надграждане на съществуващата система с новите линии, свързващи града с останалите населени места на територията на общината с цел подобряване на транспортното обслужване; подобряване на пътната мрежа, вкл. рехабилитация и обновяване на спирките на обществения транспорт; надграждане на билетната система, вкл. с допълнителни функционалности и системата за информироване на пътниците; разширяване на система за видеонаблюдение - наблюдение на входни/изходни точки, кръстовища, публични зони, с възможни допълнителни

интелигентни функции – мониторинг на натоварване, нарушения, инциденти и др.; разширяване на мрежата от велоалеи, въвеждане на система от електрически велосипеди в гр. Сливен.

Включени са дейности за:

- Разработване на 4-стъпков транспортен модел с помощта на софтуер за транспортно моделиране
- Извършване на симулация на модела с помощта на софтуера и идентифициране на няколко сценария за развитие
- Анализ и препоръки за оптимизиране на транспортната система на общината на база резултатите от модела

При изготвяне на анализа са използвани данни от проектите, които са в процес на изпълнение или завършени в областта на интегрирания градски транспорт.

На тази основа, след съобразяване със степента на развитие на инфраструктурата, свързаностат, услугите за обществен транспорт, информационните и комуникационни технологии, визията и мисията на Общината за развитие на града и общината, както и с концепцията за планове за устойчива градска мобилност, е разработена Стратегическата част на настоящия План.

АНАЛИЗ НА ТЕКУЩАТА СИТУАЦИЯ

Пространствена структура и демографско развитие

Обща характеристика на общината

Община Сливен е най-голямата по територия община в страната (1366.6 кв.км), една от четирите общини на област Сливен, част от Югоизточен регион за планиране.

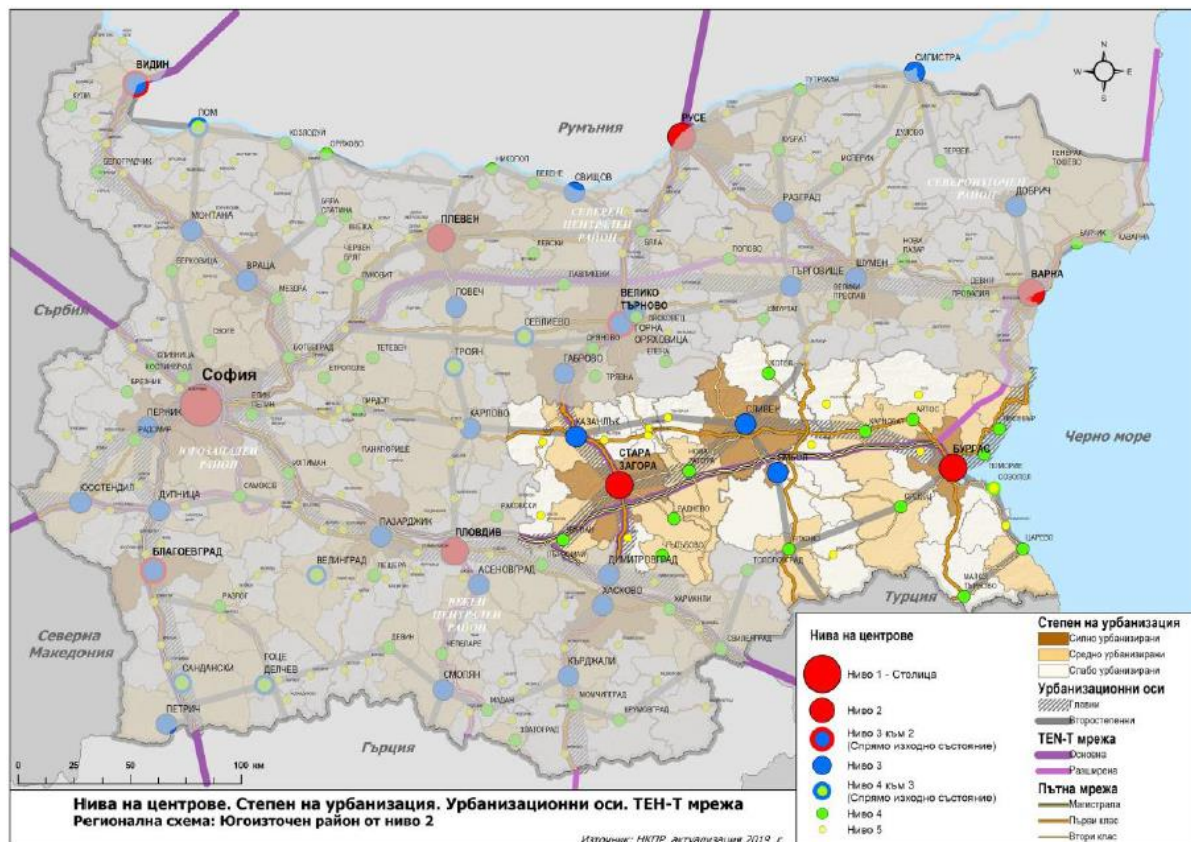
По брой на населението (117579 души - 31.12.2019 г.) общината е на 8-мо място сред 265-те общини (след общините на големите седем града е страната от първо и второ йерархично ниво - Столична, Варна, Пловдив, Бургас, Русе, Стара Загора и Плевен), с по-добри показатели за естествен прираст на населението спрямо средните.

Броят на населени места – 45, е един от най-високите в рамките на отделните общини, което значително увеличава ангажиментите и проблемите, които трябва да решава общинската администрация.

Община Сливен се характеризира с добра териториална свързаност чрез достъп до автомагистрала Тракия, автомобилен и железопътен транспорт. В голяма степен те определят възможностите за нейното интегриране със съседните общини и области, както и създаване на предпоставки за общо използване на ресурси и потенциали за развитие. **Местоположението** на общината предлага удобен достъп до столицата, Югоизточна България, черноморските пристанища и курорти, пазарите на Турция и Гърция. Географското положение на Сливен по отношение на центрове от Балканския полуостров показва, че той отстои на 138 км от Одрин, 370 км от Истанбул, 509 км от Солун и на 290 км от Букурещ. През планинските проходи в източната част на Стара планина, където е разположен град Сливен, минават важни пътища, свързващи Северна и Южна България.

Съгласно ПИРО на община Сливен за периода 2021-2027 предстоящото общо пространствено развитие на двата центъра в средата на Югоизточен регион - Сливен и Ямбол с цел повишаване на икономическа ефективност на територията и подобро усвояване на пространствените потенциали, изисква и наред с другите мерки и подобряване на транспортната свързаност, градски/междуградски транспорт.

Фиг. 2 Урбанизационни оси в Югоизточен регион за планиране



Източник: Регионална схема на Югоизточен регион за планиране (проект)

Демографско развитие

Населението на община Сливен към 31.12.2019 г. е 117579 души, от които мъжете са 56751 д., а жените -60828 д. (съответно 48 и 52%). Броят на мъжете преобладава във възрастите до 50 години. С нарастването на възрастта се увеличава броят и относителният дял на жените от общото население на общината. Населението на общината съставлява 63.9% от населението на областта и 1.7% от страната.

В град Сливен живеят 85 хил. души, или 72.3% от населението на общината. Съотношението между мъжете и жените в град Сливен е приблизително същото както в общината (47.6% са мъже, останалите 52.4% са жени). От 2021г. Сливен е 7-я по население град в България преди Плевен.

Наблюдава се неблагоприятна тенденция на намаление на населението от 2001 г. насам, като след 2011 г. намалението е с по-малък интензитет. На фона на общия демографски спад се регистрира намаление на населението и в центъра на общината – град Сливен, както и в град Кермен (табл.1). За селата на общината е характерно, че през последните години интензитетът в динамиката на населението е с по-ниски темпове.

Таблица 1 Население 2011-2019 г. в община Сливен и област Сливен, НСИ

Населени места	2011г./бр.	2019г./бр.	Прираст/бр.
Община Сливен	125268	117579	-7689
<i>Град Сливен</i>	<i>91620</i>	<i>84985</i>	<i>-6635</i>
<i>Град Кермен</i>	<i>1801</i>	<i>1520</i>	<i>-281</i>
<i>Села</i>	<i>31847</i>	<i>31074</i>	<i>-773</i>
Област Сливен	197473	184119	-13354
<i>В градовете</i>	<i>131041</i>	<i>121033</i>	<i>-10008</i>
<i>В селата</i>	<i>66432</i>	<i>63086</i>	<i>-3346</i>

Източник: НСИ

Коефициентът на раждаемост средногодишно през периода 2001-2019 г. е 11.90‰, който е значително по-висок от този за страната - 9.22‰. Тоталният коефициент на плодовитост също е твърде висок спрямо този за страната - 1.95 деца. По-високата раждаемост и равнище на плодовитост в общината до голяма степен се дължи на относително по-големия дял на ромското население. По-високата раждаемост осигурява по-млада структура на населението и по-ниска смъртност, чието равнище за периода е 14.10‰ спрямо това за страната - 15.16‰.

Таблица 2 Естествен прираст на населението в община Сливен и област Сливен

Населени места	2013г.			2015г.			2019г.		
	Родени	Умрели	Естествен прираст	Родени	Умрели	Естествен прираст	Родени	Умрели	Естествен прираст
Община Сливен	1440	1649	-209	1458	1750	-292	1407	1747	-340
<i>Град Сливен</i>	916	1056	-140	956	1159	-203	890	1147	-257
<i>Град Кермен</i>	10	49	-39	14	31	-17	11	35	-24
<i>Села</i>	514	544	-30	488	560	-72	506	565	-59
Област Сливен	2347	2775	-428	2413	2930	-517	2291	2831	-540
Естествен прираст на 1000 д. от населението в община Сливен									
Община Сливен	11.7	13.3	-1.6	12	14.4	-2.4	11.9	14.8	-2.9

Град Сливен	10.2	11.7	-1.5	10.8	13.1	-2.3	10.4	13.4	-3
Град Кермен	5.9	29	-23.1	8.7	19.2	-10.5	7.3	23.3	-16
Села	16.2	17.1	-0.9	15.4	17.6	-2.2	16.2	18.1	-1.9
Област Сливен	12.1	14.3	-2.2	12.6	15.3	-2.7	12.4	15.3	-2.9

Източник: НСИ

Независимо от по-високата раждаемост общината има отрицателен прираст на населението (минус 2.20‰).

Развитието на естественото възпроизводство на населението на общината се вижда от данните в таблица 3.

Фиг. 3 Естествен прираст на 1000 д. от населението в община Сливен, 2013-2019 г.



Източник: НСИ

В общината средногодишно за периода 2011-2019 г. се заселват около 1 800 и се изселват около 2 300 души. Интензивността на двата миграционни потока е съответно 14.59‰ и 19.47‰. В резултат на миграцията общината намалява своето население средногодишно с 500 души, или механичният прираст е минус 4.88‰.

Общината е с възрастова структура на населението, по-благоприятна от тази на страната. Процесът на демографско остаряване, характерен за страната, при населението на община Сливен е по-слабо изразен.

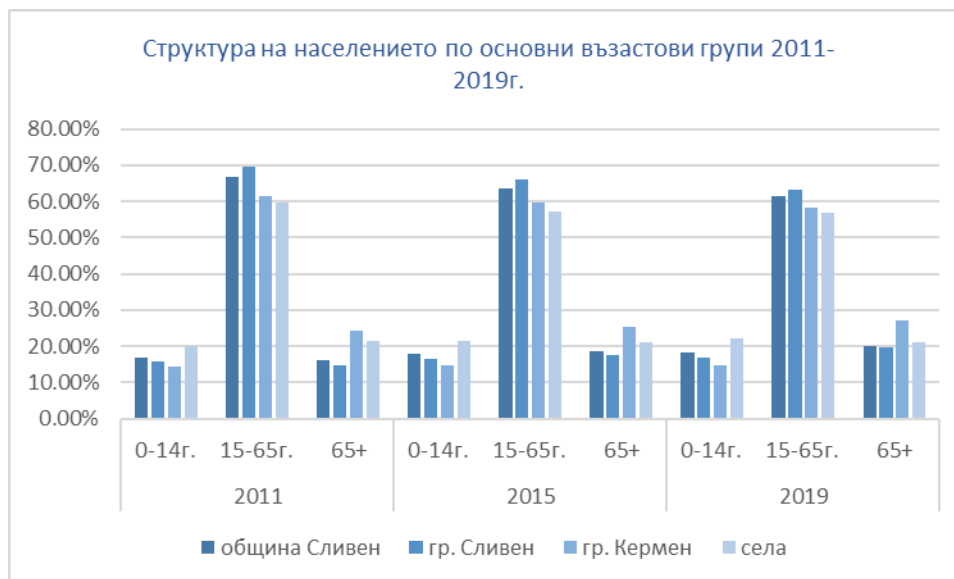
Таблица 3 Структура на населението по основни възрастови групи - 2019 г.

	Общо население	0 - 14 г.	15 - 64 г.	65+ г.	0 - 14 г.	15 - 64 г.	65+ г.
		Брой			Относителен дял - %		
Община Сливен	117579	21498	72275	23806	18.3	61.5	20.2
Област Сливен	184119	34028	112866	37225	18.5	61.3	20.2
Югоизточен регион	1024115	162670	643234	218211	15.9	62.8	21.3
Р България	6951482	1002258	4445136	1504088	14.4	64.0	21.6

Източник: НСИ

Относителният дял на най-младото население до 14-годишна възраст в общината е по-голям (17.7%) от средната стойност за страната (13.2%). Сред мъжете тази стойност е по-висока - 18.3%, от стойността за жените - 16.7%.

Фиг. 4 Структура на населението по основни възрастови групи–2011-2019 г.,%

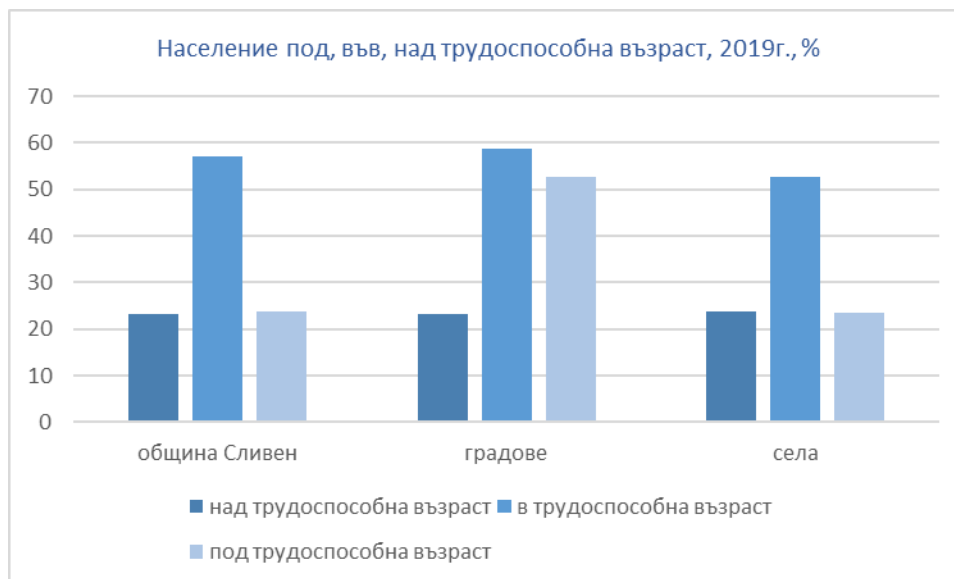


Източник: НСИ

Общо за общината населението на възраст 65 и повече години е 18.45%. Този относителен дял е по-малък от общия за страната, който е 21.1%. От всички живеещи в общината мъже 15.4% са на тази възраст, а сред жените относителният дял е съответно 21.3 8%.

Трудоспособното население на възраст 15 - 64 години през 2019 г. общо в общината е 67217 д., или 57.2% от цялото население. Населението във възрастовата група в подтрудоспособна възраст е 22897 д. – 19.5% и 27465 д. – 23.3% в над трудоспособна възраст (НСИ). В сравнение със страната, различия се наблюдават по отношение и на трите възрастови групи: за трудоспособните контингенти (които са с по-малък дял в сравнение със средния за страната); над трудоспособното население (което е с относителен дял по-нисък в сравнение със страната); населението в под трудоспособна възраст (което е значително с по-висок дял от 2.2 процентни пункта от средния за страната). Налице е намаление на родилните контингенти и на най-репродуктивната възрастова група (15-34 г.).

Фиг. 5 Население под, във и над трудоспособна 2019 г., %



Източник: НСИ

Възпроизводството на населението в трудоспособна възраст в общината и в града в сравнение с общата тенденция в страната е по-добро, но и тук се наблюдава процес на свиване на трудовия ресурс. Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15-19 г.) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60-64 г.). За общината това съотношение е 85.5 (100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, се заместват от 85 влизащи в трудоспособна възраст), в т.ч. за гр. Сливен – 76.2, за гр. Кермен – 74.8. Със сравнително висок коефициент на демографско заместване (над 100) са 12 населени места (Сотиря, Драгоданово, Селиминово, Горно Александрово, Трапоклово, Тополчане, Чинтулово, Калояново, Струпец, Самуилово, Камен, Гергевец).

Това равнище на демографско заместване е по-високо от равнището за страната, което е 70%. За сравнение за страната коефициентът на демографско заместване е 65.9 (2019 г.), за Югоизточен район за планиране – 71.6, за област Сливен – 88.5 (най-благоприятно от всички области в страната).

Общият коефициент на възрастова зависимост за общината е 62.7%, тоест на 100 лица във възрастовата група 15-64 навършени години се падат 63 лица под 15 и на 65 и повече години към 2019 г. Това съотношение е сходно, но по-благоприятно от средното за областта (63.1%).

По-големите относителни дялове на населението в младшите възрасти в общината и в града оказват влияние върху показателите за демографско натоварване по възрастови групи и съотношението между тях. Коефициентът на демографско натоварване на населението в трудоспособна възраст общо за общината през 2019 г. е 62.7%. Сред мъжете и жените тези стойности са съответно 56.5% и 68.9%. Тези стойности са по-високи от общите за страната, но тук се установява една особеност. Между коефициентите за демографско натоварване с младо и старо население съществува не само различие в стойностите на показателя за двете възрастови категории, но и в относителната тежест, която има натоварването с младо население в общото натоварване. Съотношението между младшите възрасти и населението на възраст 15 - 64 години е 29.7%, а по отношение на старото население е 32.9%. Оттук следва, че 47.5% от общото натоварване на населението в независимите възрасти се дължи на младото и 52.5% - на старото население.

Възпроизводството на населението в трудоспособна възраст в общината и в града в сравнение с общата тенденция в страната е по-добро, но и тук се наблюдава процес на свиване на трудовия ресурс. На 100 излизащи от трудоспособна възраст в общината през 2019 г. се включват нови 86 души, а в града – 76 души. Това равнище на демографско заместване е по-високо от равнището за страната, което е 66, в т.ч. за градовете в страната – 72.

Икономически активно население

Икономически активното население определя параметрите на работната сила. На територията на общината е концентрирано 67.6% от активното население на областта. Към 2019 г. измененията в икономическата активност на населението са в посока на нарастване и тя достига 55%, докато икономически неактивните лица (не са нито заети, нито безработни) са 45% (табл.4).

Таблица 4 Население на 15 и повече години по икономическа активност (2019 г.)

	Население на 15 и повече години		Икономически активни		Икономически неактивни
	брой	брой	отн. дял - %	брой	отн. дял - %
Община Сливен	96081	52813	55.0	43268	45.0
Област Сливен	150091	78097	53.6	71994	46.4
Югоизточен регион	861445	470021	55.7	391424	44.3
Р България	5949224	3282740	56.6	2666484	43.4

Източник: НСИ

Разпределението на безработните лица на възраст под 29 години (по-широко разпространена в общината) е не толкова безработицата, колкото неактивността - младежите остават както изцяло извън пазара на труда, така и извън системата на образование.

Много висок дял от младежите 19-24 години, които нито учат, нито работят (2019г. - ЕС -10.1%, България - 13.7%, ЮИР – 21.2, област Сливен – 25%. Тази група младежи са сериозен резерв на пазара на труда и е необходимо да бъде активирана.

Транспортна инфраструктура

Пътна мрежа

Териториалният анализ на обслужването на общината с републиканската и общинска пътна мрежа, част от Плана за интегрирано териториално развитие на община Сливен изследва потенциала за развитие на пътната мрежа.

Фиг. 6 Схема на ТЕН-Т пътна мрежа в България Републиканска пътна мрежа в община Сливен



Източник: Регионална схема на Югоизточен регион за планиране (проект)

Община Сливен има предимството през територията ѝ да преминава (макар и периферно през най-южната ѝ част) АМ „Тракия“, която формира клон от направлението на коридора от основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)-„Ориент/Източно-Средиземноморски“. Като главна пътна артерия в България и част от основната TEN-T мрежа, автомагистралата осигурява лесна и бърза комуникация на общината с основните транспортни центрове, включително извън страната.

Реализацията на предвидения за изграждане (възложени са предпроектни проучвания) четирилентов път между Сливен и Ямбол ще „скъси“ разстоянието от областния център до АМ „Тракия“ и още повече ще улесни транспортните комуникации в района и Ямбол.

Все в тази връзка се предвижда и изграждане на пътен възел от АМ "Тракия" към град Кермен, така че община Сливен да получи по-пряко обслужване от пътищата с национално и наднационално значение.

Дължината на изградената републиканска пътна мрежа на територията на област Сливен е 581 км, от които 232 км (40%) попадат на територията на община Сливен, което е доказателство за доброто ѝ ситуиране в пространствената организация на РПМ в страната.

- **В национален план основният обслужващ път за област и община Сливен** се явява Първокласен път I-6 -граница Македония-Гюешево-Кюстендил-Радомир- София-Карлово-Казанлък-Бургас (тн **“подбалканска линия”**) като връзка между Столицата и Черно море. В участъка Сливен-Бургас пътят има европейска категоризация E773, чието натоварване след построяването на АМ „Тракия“ намалява значително.
- **Минаващият тангенциално на област Сливен** (без пряко отношение към община Сливен) Първокласен път I-7 граница Румъния/ГКПП “Силистра” – Шумен –Ямбол – Елхово – ГКПП “Лесово-Хамзъбейли”/граница Турция е важно направление, обслужващо източната част на страната и провеждащо транзитните международни потоци между Р. Румъния, Р. България и Р. Турция.

Дължината на първокласните пътища на територията на община Сливен е 47км, което представлява 20,2% от общата дължина на РПМ в общината.

Във вътрешнорегионален план, по-пряко транспортно обслужване на община Сливен осигуряват двата второкласни пътища:

- **Второкласен път II-53** (Полски Тръмбеш-В. Търново) Поликрайще-Горна Оряховица-оп Лясковец –Елена-Стара река –Бяла -оп Сливен-оп Ямбол – Калчево –Средец-междурегионален път, свързващ Северна и Южна България през прохода „Вратник”.
- **Второкласен път II-66** оп Сливен-Нова Загора-оп Стара Загора-оп Чирпан-Поповица се явява връзка между Югоизточния и Южния централен регион. Пътят има европейска категоризация E773, чиято значимост след построяването на АМ „Тракия“ намалява значително и той изпълнява предимно регионалните си функции.

Второкласните пътища в общината са с дължина 84 км и заемат 36,3 % от общата РПМ.

- **Третокласният път III-488 Сливен-Котел** допълва транспортното обслужване на община Сливен в рамките на областта. С дължина 81 км на територията на общината, пътят заема 34,9% от общата дължина на РПМ.

Отчетено е влошено състояние на регионалната пътна мрежа, което усложнява транспортното обслужване в обхвата на региона и затруднява транспортните комуникации на община Сливен във вътрешнорегионален план.

Фиг. 7 Схема на транспортната инфраструктура

Класификация на транспортната мрежа

1

РЕПУБЛИКАНСКА ПЪТНА МРЕЖА

През територията на самия град преминават няколко пътя от Републиканската пътна мрежа:

Път I – 6 – обходен път Казанлък – обходен път Сливен – Лозенец – Карнобат – Бургас

Пътят не минава през урбанизираната територия на града, но е от съществено значение за транзитното движение.

Път II – 53 Пътят преминава през целия град с трасе: ул. Шести септември – ул. Стефан Караджа – ул. Керамика – ул. Ямболско шосе.

Път II-53 е от съществено значение за града. На юг от града той осъществява връзката на гр. Сливен с АМ Тракия и с гр. Ямбол. Движението по него е изключително натоварено, като процента на тежкотоварните камиони е голям. На север пътя минава през прохода Вратник и е единствената връзка на с. Божевци, с. Средорек, с. Стара река.

Път II – 66 – Пътят е от и за гр. Нова Загора.

Път III – 488 – Градец – Ичера – Сливен.

Трасето на пътя е изместено през вилната зона на гр. Сливен. Движението по него се категоризира като леко, като основно МПС са леки коли. Пътят осъществява връзката на с. Ичера и с. Градец с гр. Сливен

2

ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА

SLV 1112 – III- 662, Бая – Твърдица – / Сборище – Шивачево – Граница Общ. (Твърдица – Сливен) – Селиминово, Чинтулово /SLV 1083/

SLV 1083 – III-6007, Тополчане – Сотиря – / Сливен / – I-6.

В гр. Сливен пътят преминава през бул. Банска шосе, бул. Илинденско въстание, бул. Бургаско шосе

SLV 2079 – III – 6601, п.к. Мечкарево – Николаево / - Панаретовци – Самуилово /SLV 1083/

SLV 2061 – III – 488 / Сливен – в. Българка – Раково /SLV 1005/

SLV 3095 – SLV 1083, Сливен – Тополчане / - кв. Дебела кория

3

УЛИЧНА МРЕЖА

Същинското транспортно обслужване на общината се осигурява чрез общинската пътна мрежа. Общата дължина на общинската пътна мрежа, обслужваща община Сливен е 321,2 км, с гъстота 154 км/ 1000 км², равна на средната за страната. Състоянието на близо 70% от пътната настилка се определя като задоволително.

Поради системно недофинансиране за периода 2014 - 2020 г. са изпълнявани частични ремонтно-възстановителни дейности (предимно неотложни) на пътни участъци с обща дължина приблизително 74.400 км. Особено тревожно е състоянието на общинските пътища в планинските и полупланински райони: Стара река - Средорек - Божевци; гран. общ. (Елена - Сливен) - Божевци - /II-53; Ст.река - Сливен/; /II-53, п.к. Майско - Зайчари; Сливен - в. Българка - Раково; /III-488, Чуката/ - Меча поляна - лет. Карандила; /II-53/ Бяла - Въглен; гран. общ. (Твърдица - Сливен) - Селиминово - Чинтулово - /Сливен/; /Селиминово-Сливен/ - /II-53/; Кермен - Младово; /II-53, Крушаре/ - Чокоба - Бозаджии; Чокоба - Глуфишево - /Панаретовци - Самуилово/; Камен-Желю войвода; Желю войвода - Блатец и др.

За провеждане на планови ремонти (рехабилитация) за надеждно възстановяване на проектните показатели и системно поддържане за безопасно движение по общинските пътища, през следващите 2021 - 2025 г., община Сливен се нуждае от целево финансиране в средногодишен размер на 3 - 3.5 млн. лева. Общината разполага с актуална Проектна документация за приоритетно изпълнение на ремонтни дейности.

Железопътна инфраструктура

През територията на община Сливен преминават две от от най-важните железопътни линии в страната:

- **жп линия 3**-София/Илиянци-Карлово-Тулово-Дъбово-Зимница и Карнобат-Комунари- Синдел разпределителна-Варна фериботна-Разделна /т.н. „подбалканска линия“/ осъществява жп връзка между Столицата и Северното Черноморие. Жп линията обслужва най-северната част на Югоизточния регион, свързвайки го с вътрешността на страната. В участъка Карнобат-Варна линията е включена в широкообхватната ТЕН-Т мрежа на територията на страната и свързва ЮИР със Североизточния регион. Жп линията е единична, електрифицирана и обслужва община Сливен посредством 5 гари и 3 спирки.
- **жп линия 8**- Пловдив-Филипово-Скутаре и Пловдив-Разпределителна изток - Стара Загора-Зимница-Карнобат-Бургас формира част от коридора на основната ТЕН-Т мрежа - „Ориент/Източно-Средиземноморски“ с участъка

Пловдив- Разпределителна изток-Бургас. Това е основната жп линия, обслужваща Югоизточен регион, свързвайки го с Южния централен регион и столицата София. Тази жп линия също е единична, електрифицирана и минавайки периферно, обслужва общината посредством една гара и една спирка.

Двете жп линии следват направление “запад-изток“ и се отличават както с промишлено-транспортна, така и с туристическа функция. Гъстотата на жп мрежата в област Сливен е 37,8 км/ 1000 км², по-висока от средната за страната /36,3 км/ 1000 км²/ и още повече от средната за ЮИ регион /31,6 км/ 1000 км²/, което напълно отговаря на потребностите на населението от този вид транспорт.

В община Сливен обслужващите жп гари са пет, а жп спирките две. Те осигуряват транспортна връзка на част от населените места в общината.

Преминаването на две от главните железопътни линии в страната, създава благоприятни предпоставки за осъществяване на комбиниран тип превози.

Въздушен транспорт

На около 5 км от центъра на град Сливен е разположено летище “Бършен“, което към настоящия момент не функционира. Изградената писта е с дължина от 2,5 км, което позволява кацане и излитане на транспортни и пътнически самолети. Налични са аерогара и контролна кула към летището (*в лошо състояние*).

Територията е определена по ОУП на община Сливен. За този терен е действащ ПУП за изграждане на индустриален парк с обособени урегулирани поземлени имоти „За производствена и складова дейност“, като е образуван УПИ и за територията на самолетната писта и обслужващата го зона. Предвиден е железопътен терминал за връзка на парка с ж.п. линията София-Бургас. Пистата е запазена в обособен парцел. В зоната на летището може да се изгради също нов логистичен център, който ще спомогне за ефективно развитие на направлението към Ямбол и вътрешността на страната.

Общинският център - гр. Сливен, се намира на 303 км от летище София, на 120 км от летище Бургас, на 213 км от летище Варна, на 182 км от летище Пловдив.

Достъп до пристанища

Град Сливен се намира на 117 км най-голямото пристанище в страната - Пристанище Бургас. Пристанище Варна е разположено на 212 км от общинския център. На разстояние от 198 км отстои най- близко разположеното речно пристанище - Свищов.

Обществен транспорт

Общественият превоз на пътници в град Сливен се извършва с тролейбусни и автобусни линии.

Общинската транспортна схема, осигурява добри връзки между отделните части на града, така че нуждите на населението по отношение на придвижването са задоволени във висока степен. С маршрутни автобусни линии се реализира транспортната връзка на всички населени места от състава на общината, с изключение на тези от планинския район, връзката с които се осъществява с автобусните линии от областната транспортна схема. Основен превозвач на пътници по маршрутите в гр. Сливен е „Пътнически превози“ ЕООД - Сливен.

Основен превозвач на пътници по маршрутите от Общинската транспортна схема е „Пътнически превози“ ЕООД - Сливен.

В Областната транспортна схема от различни превозвачи се изпълняват маршрутни разписания до следните областни центрове: София, Варна, Пловдив, Бургас, Плевен, Русе, Велико Търново, Габрово, Хасково, Разград и Шумен.

На територията на община Сливен има действаща автогара с 16 броя сектори, за обслужване на автобуси по междуселишни направления.

Броят на автобусните спирки в чертите на гр.Сливен е 143 бр. Броят на автобусните спирки в селата на общината е 112 бр. Броят на автобусните спирки по общинските пътища е 32 бр.

От направения анализ на Общинската транспортна схема се вижда, че повечето населени места в общината имат добра целогодишна транспортна връзка с общинския център. Основно това са селата в по –равнинната част на общината. Такива са селата: Самуилово, Панаретовци, Николаево, Скобелево, Чинтулово, Гергевец, Камен, Жельо войвода, Калояново, Глушник, Блатец, Драгоданово, Трапоклово, Горно Александрово, Мечкарево, Крушаре, Сотиря, Тополчане и др. По-слабо обслужени са някои по – отдалечени села като: Биково, Голямо Чочовени, Бинкос, Струпец, Старо село, Бяла, Въглен, Ичера и др. Необслужени от общинската транспортна схема са селата Ковачите и Младово, както и някои населени места в планинската част на общината като: Градско, Новачево, Раково, Божевци, Средорек, Стара река, Изгрев и Зайчари. Тези линии се обслужват от частни превозвачи.

Най – натоварени от обществения превоз на пътници са следните общински пътища: SLV1069, SLV1073, SLV1083, SLV1112 и SLV2079.

Улична мрежа

Главната улична мрежа в град Сливен е радиална с обща дължина 48,545 км. Първостепенната улична мрежа е с асфалтното покритие и в сравнително добро състояние. Паркирането в активните ленти за движение по първостепенната улична мрежа води до намаляване на пропускателната способност. Някои от улиците се отличават с неефективен профил. Второстепенната улична мрежа, особено в жилищните квартали е с лоша схема и недобри геометрични параметри. Състоянието на настилките е лошо, а на места такива изобщо липсват (квартали като „Дружба“, „Ст. Заимов“, „Даме Груев“). [L] [SEP]

В Генералния план за организация на движението на град Сливен са оформени три вида транзит:

Вътрешен транзит – Ринг, който провежда движението около централната градска част по следните булеварди и улици: „Христо Ботев“; „Братя Миладинови“; „Стефан Караджа“; „Ген. Скобелев“ и „Антим I“. По този начин се избягва навлизането на превозни средства в централното ядро, когато целта им на пътуването не е свързана с него. [L] [SEP]

Смесен транзит – Ринг, провеждащ движението по следните улици и булеварди: „Панайот Хитов“; „Стефан Стамболов“; „Илинденско въстание“; „Банско шосе“, след което трасето съвпада със западното и северното трасе на вътрешния транзит, а именно с бул. „Стефан Караджа“; „Ген. Скобелев“ и „Антим I“. Входното движение, което има за цел вътрешноградски обекти и тежкотоварното, е концентрирано по улиците от първостепенната улична мрежа и най – вече улиците които са част от републиканската и общинската пътна мрежа. Не се очаква значително нарастване на интензивността му. Няма данни за участъци с концентрация на пътно транспортни произшествия /ПТП/. Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация е от съществено значение, за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток.

Външен транзит – Дъга, обхващаща път I-6 и път III – 488. Провежда движението, чийто произход и цел е извън населеното място.

Кръстовища

Кръстовищата са на едно ниво и при някои възниква необходимостта от подобряване на организацията на движението. Съгласно ГПОД тротоарите са с недостатъчна ширина, като с малки изключения не надвишават два метра.

Основните кръстовища към настоящия момент в града са 59, като от тях 8 са

светлинно регулирани кръстовища и 5 са кръгови кръстовища.

От изготвения ГПОД се вижда необходимостта от изграждането на нови кръстовища и нови улици, като част от тях са продължение на вече съществуващи, но други са изцяло нови маршрути, които целят разтоварването на автомобилния поток от главната улична мрежа. Повечето от тях са предвидени в Общия устройствен план на града.

Пешеходно движение

Пешеходната зона в централната градска част е с дължина над 800 м.

Осем от общо 25 моста са пешеходни. Те осигуряват безопасното прекосяване на река Асеновска и Новоселска. По уличната мрежа, най-вече в зоните на кръстовищата, са обозначени пешеходни пътеки. Маркировката им е в добро състояние. По уличната мрежа, особено в зоните около училища и детски градини са изпълнени повдигнати пешеходни пътеки, които осигуряват безопасното пресичане на улиците и намаляване на скоростта на автомобилите. Във града съществуват улици, които са твърде тесни, но са важни не само за автомобилния транспорт, но и за пешеходното и велосипедното движение.

Като проблемни зони с недостатъчна ширина на пешеходния път в ГПОД са отбелязани улиците: „Ал. Пушкин“; „Ген. Столипин“, както и ул. „Великокняжевска“, където ширината на тротоарите е ограничена предимно от стълбове и дървета. Бордюрите по улица „Никола Фурнаджиев“ са прекалено високи и възпрепятстват безопасното и достъпно движение на хора с увреждания и майки с детски колички. Пешеходният маршрут по тази улица е безопасна връзка между двата парка. Подобен проблем има и по всички улици на север от главната пешеходна зона и стеснения участък от „Новоселски мост“ до „Двата аслана“.

Към настоящия момент бул. „Цар Освободител“ като пешеходна зона разделя централната градска част на две, като връзката за автомобилния транспорт се прави по улиците от вътрешния транзит.

По булевардите „Бургаско шосе“ и „Стефан Стамболов“ пешеходното движение се провежда по съществуващи пешеходни алеи на различно ниво от велосипедното и автомобилното движение. Пешеходното движение по бул. „Христо Ботев“ се провежда по пешеходен тротоар с минимална ширина 1.5 метра, като според проектното решение в ГПОД се комбинира с велосипедна алея.

Велосипедно движение

Съществуващите велосипедни трасета са с обща дължина приблизително 12 000 м.

По булевардите „Стефан Стамболов“, „Бургаско шосе“, както и в парк „Асеновец“ велосипедните трасета са реализирани във велосипедни алеи. По улица „Светлина“ велосипедното движение се провежда по велосипедна лента.

За ефективно провеждане на велосипедното движение и популяризирането му като вид транспорт в града е необходимо да се планира система от велосипедни трасета, които да осигурят безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство.

Пешеходната зона, по „Цар Освободител“ която е с дължина обхваща над 800м и площ 11940 м², към момента велосипедното движение е забранено, тъй като споделянето на пространството от пешеходци и велосипедисти предизвиква известно неудобство за пешеходците и застрашава най-вече малките деца, поради високата скорост на движение на някои велосипедисти.

Въпреки забраната движение на велосипедисти има велосипедисти, които предпочитат пешеходната зона, защото по този начин се избягват обходните маршрути и конфликтите с моторните превозни средства. Пешеходната улица представлява директна връзка между площад „Хаджи Димитър“ и площад „Добри Желязков“ и градската градина. Около пешеходната зона са разположени административни сгради, училища и търговски сгради и достъпа до тях с велосипед трябва да бъде възможен и за предпочитане.

В гр. Сливен съоръженията за паркиране на велосипеди са налични на някои места, но в повечето случаи са недостатъчни. Такива съоръжения има в близост до административни сгради и училища, както и по трасетата на изградените велоалеи от етап I.

Моторизация

Съгласно ГДОП темповете на нарастване на моторизацията изпреварва тези на изграждането на транспортната система, способна свободно да пропусне нарасналите транспортни потоци. ^[11]Необходимо е да се оптимизира градския трафик и да се гарантира безопасно движение на всички участници в движението.

Степента на моторизация съответства на тази в страната. Това показва, че е налице необходимостта от промени в организацията на движението, които да останат продължително време приложими и ефективни.

Безспорна е тенденцията на нарастване на броя на автомобилите. Автомобилът е предпочитано средство за придвижване на голяма част от жителите на града и необходимост на фирмите. Това създава предпоставка за задръствания и

затруднения при намиране на място за паркиране, особено в централната част на града. **Необходимо е да се оптимизира градския трафик и да се гарантира безопасно движение на автомобили и пешеходци.** Следва да се обмисли активно презентирание на стимулите за преминаване към екологосъобразен личен транспорт, вкл. електромобили, вкл. проактивност при осигуряване на съответната инфраструктура – зарядни станции.

Паркиране

Проблемът с паркирането в града съществува от много време. Паркира се върху терени, предназначени за зелени площи, както и в активните ленти за движение, което затруднява движението по всички улици, особено по тези, които с настоящата си организация на движението и габарита си не позволяват това. С въвеждането на платената зона за паркиране – т. нар. „Синя зона“ в централна градска част, се влошава положението с движението на МПС и паркирането в контактните зони. На места, особено в жилищните райони се появяват нерегламентирани паркинги в междублоковите пространства върху терени, които не са с такова предназначение. Проблем са също и незаконните гаражи.

Обществен градски транспорт

Спирките на обществения транспорт за гр. Сливен са 143, като на всички има поставени информационни табели, като на 6 бр. спирки има електронни информационни табла. По проекта за ИГТ са изградени 16 нови спирки, 40 нови спиркови навеса, както повече от половината спирки са без навеси.

Всички спирки са с осигурен достъп за инвалидни колички и оформени зони за слизване и качване на пътниците.

Основна дейност на проекта ИГТ финансиран от ОПРР е цялостното подновяване на автобусния парк, чрез закупуване на 27 нови дизелови автобуси, клас Евро 6+ . Автобусите от 2018г. обслужват пътуващите с обществен транспорт.

С финансиране по ОПОС се планира подновяване на автобусния и тролейбусен парк. С проектното предложение се предвижда обновяване на превозните средства, обслужващи обществения градски транспорт в Община Сливен, чрез **закупуване на 4 бр. нови електрически автобуса, които** се приемат за най-екологичния вид превозни средства и **6 бр. нови тролейбуса** с подобрена енергийна ефективност. Новите електробуси и тролейбуси ще заменят най-остарелите и амортизирани превозни средства от съществуващия автопарк на общинския превозвач, като електробусите ще обслужват най-натоварените 3 броя крайградски линии. **Предвижда се да бъдат изведени от експлоатация общо 11 бр. превозни**

средства, от които: - 5 броя дизелови автобуси отговарящи на стандарт Евро 0 и Евро I, произведени в периода от 1976 г. до 1995 г. - 6 броя тролейбуси на възраст 33 г., произведени 1986 г. В проекта е предвидено обновяване и ремонт на съществуваща 35 годишна (от 1984г.) инфраструктура, осигуряваща експлоатацията на тролейбусния транспорт в град Сливен чрез: Ремонт на 8 сектора от въздушноконтактната мрежа; **Ремонт на токоизправителни станции (ТИС)** – 2 бр. /ТИС 2 "Дружба" и ТИС 3 "Г. Кирков"/; **Доставка на зарядни станции** - 4 бр. бавни зарядни станции за електрическите автобуси и 1 брой бърза зарядна станция.

Автобусният и тролейбусният парк на Пътнически превози ЕООД към 2021 са представени в следната таблица:

Таблица 5 Наличен автобусен и тролейбусен парк към средата на 2021г.

	Мярка	2020 (година)	2021 (полугодие)
АВТОБУСЕН ПАРК			
Списъчен брой на автобусите - общо	бр.	63	63
с пътнически места (седащи и правостоящи)	бр.	3,547	3,547
Списъчен брой на автобусите в работа	бр.	42	42
с пътнически места (седащи и правостоящи)	бр.	2,522	2,508
ТРОЛЕЙБУСЕН ПАРК			
Тролейбуси (мотриси) - общо	бр.	11	11
от 8+1 до 32 седащи места	бр.	11	11
над 32 седащи места	бр.		
Тролейбуси (мотриси) в работа	бр.	3	3
от 8+1 до 32 седащи места	бр.	3	3
над 32 седащи места	бр.		
Източник: „Пътнически превози“ ЕООД			

Данни за реализиран автобусен и тролейбусен превоз за 2020 и 2021 г. са представени в таблиците по-долу:

Таблица 6 Тролейбусни превози 2020 – средата на 2021

Справка за тролейбусните превози през периода 2020 г. (година) и 2021 г. (полугодие)

	Мярка	2020 Период от началото на годината (година)	2021 Период от началото на годината (полугодие)
Превозени пътници	хиляди	179	79
Извършена работа	хил. км	1,165	514
Пробег	хил.км	65	28
в т.ч. с пътници	хил.км	65	28

Източник: „Пътнически превози“ ЕООД

Таблица 7 Автобусни превози 2020 – средата на 2021г.

Справка за автобусните превози през периода 2020 г. (година) и 2021 г. (полугодие)

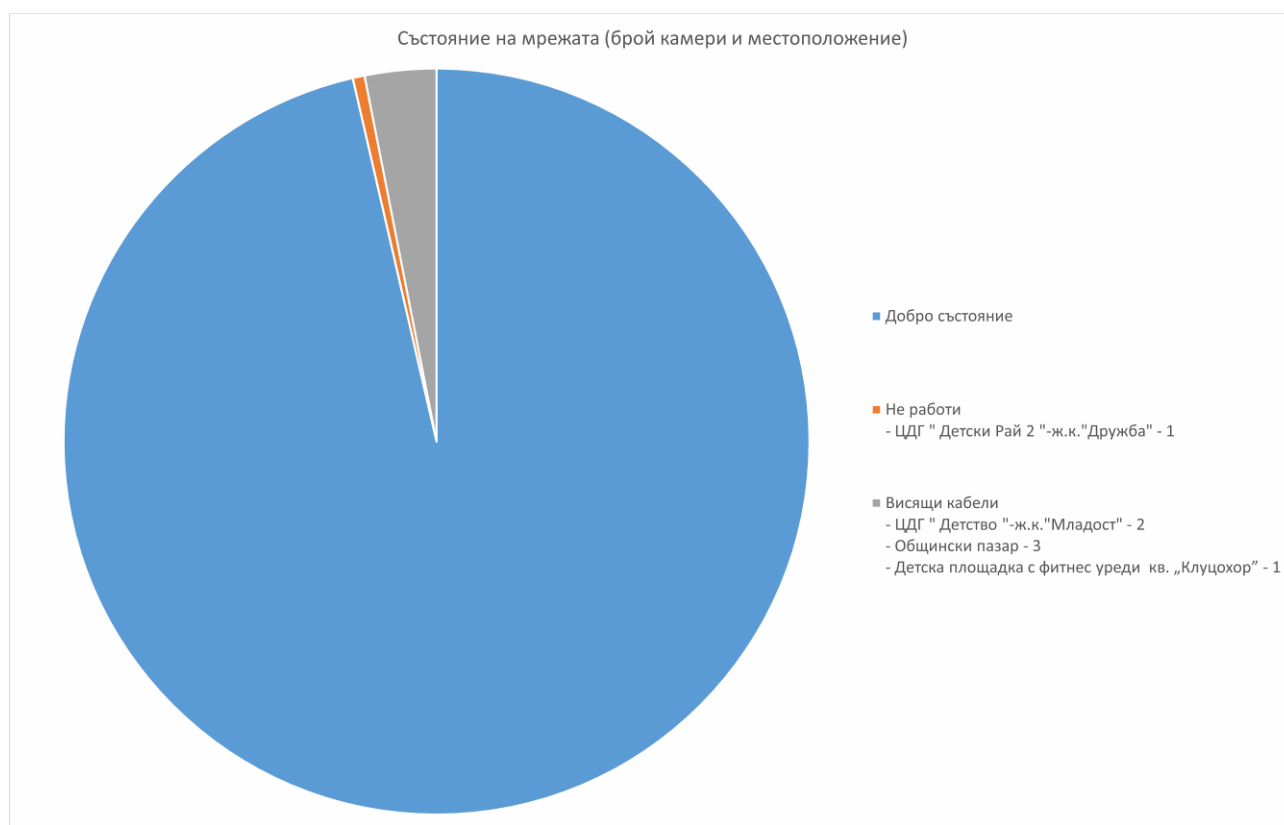
	Мярка	Код на реда	2020 Период от началото на годината (година)	2021 Период от началото на годината (полугодие)
Превозени пътници - общо (р. 02+05+06)	хиляди	1	3,670	1,842
Градски превози - общо (р.03+р.04)	хиляди	2	2,816	1,405
Вътрешноградски превози	хиляди	3	2,816	1,405
Крайградски превози	хиляди	4		
Междуселищни превози	хиляди	5	854	437
Международни превози	хиляди	6		
Извършена работа - общо (р.08+11+12)	хил. км	7	33,366	16,425
Градски превози - общо (р.09+р.10)	хил. км	8	18,306	9,133
Вътрешноградски превози	хил. км	9	18,306	9,133
Крайградски превози	хил. км	10		
Междуселищни превози	хил. км	11	15,060	7,292
Международни превози	хил. км	12		
Изминат пробег от автобусите - общо (р.15+18+19)	хил.км	13	2,789	1,453
в т.ч. с пътници	хил.км	14	2,615	1,375
Градски превози - общо (р.16+ р.17)	хил.км	15	1,697	906
Вътрешноградски превози	хил.км	16	1,697	906
Крайградски превози	хил.км	17		
Междуселищни превози	хил.км	18	1,092	547
Международни превози	хил.км	19		

Източник: „Пътнически превози“ ЕООД

Интелигентни транспортни системи

В рамките на проект на ИГТ, част от Инвестиционната програма на община Сливен 2015-2020 г., е внедрена Интегрирана система за управление на пътниците. Въведена е и система за SMS заплащане на паркирането – Синя зона. Функционира и система за видеонаблюдение(Общински център – охрана и СОТ), като фигурата по-долу представя техническото състояние на инсталираните камери към момента на подготовка на анализа.

Фиг. 9 Състояние на мрежата – брой камери и местоположение



Основни инфраструктурни проекти

Изпълнени, в процес на изпълнение и планирани са множество инфраструктурни проекти, допринасящи за устойчивата градска мобилност в рамките на община Сливен, както следва:

Приключени основни обекти:

1. Изграждане на пътен мост на р. Дюлева в УПИ I, кв. 585 по плана на кв. "Сини камъни", гр. Сливен
2. Благоустрояване на пешеходни площи, терени за обществено обслужване, площадни пространства в гр. Сливен и населените места в Общината
3. Основен ремонт на общински пътища на територията на Община Сливен, по три обособени позиции, обособена позиция № 1
4. Основен ремонт на общински пътища на територията на Община Сливен, по три обособени позиции, обособена позиция № 2
5. Основен ремонт на общински пътища на територията на Община Сливен, по три обособени позиции, обособена позиция № 3
- 6.1. Реконструкция и изграждане на уличното пространство източно от ПИ 7338.603.269 в кв. Промишлена зона, гр. Сливен, подобект: Автобусна спирка и вътрешни пътища между о.т. 228 – о.т. 229 – о.т. 230 – о.т. 231 – о.т. 232 – о.т. 233 – о.т. 234
7. Основен ремонт и рехабилитация на улица от о.т. 163 до о.т. 110 в Промишлена зона, Югоизточната част на гр. Сливен
8. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населени места в общината“, по две обособени позиции, обособена позиция 2 – „Основен ремонт на улица от о.т. 408б до о.т. 295а в Индустриална зона, кв. 10б, гр. Сливен
9. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населени места в общината“, по две обособени позиции, обособена позиция 1 – „Основен ремонт и технологично възстановяване на улични (пътни) настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населените места в общината

10. Отваряне еднопосочно движение на ул. Антим I и ул. „Г. С. Раковски”, гр.Сливен
11. Основен ремонт на пътна и улична инфраструктура в населените места на територията на Община Сливен по две обособени позиции, обособена позиция № 1 "Основен ремонт на улици и пътища в група населени места, както следва: гр. Кермен, с. Чинтулово, с. Старо село, с. Младово, с. Панаретовци, с. Мечкарево, с. Ковачите, с. Гавраилово и с. Новачево"
12. Основен ремонт на пътна и улична инфраструктура в населените места на територията на Община Сливен по две обособени позиции, обособена позиция № 2 "Основен ремонт на улици и пътища в група населени места, както следва: с. Желю войвода, с. Крушаре, с. Камен, с. Блатец, с. Глушник, с. Гергевец, с. Калояново и с. Самуилово"
13. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населените места в общината", по две обособени позиции, обособена позиция № 1: "Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населените места в общината - Зона А, включва ЦГЧ - Север и квартали: "Комлука", "Ново село", "Българка", "Сини камъни", "Кольо Фичето", "Република" и крайградските селищни образувания, ул. "Георги Данчев" и ул. "Братя Миладинови"
14. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населените места в общината", по две обособени позиции, обособена позиция № 2: "Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен и населените места в общината - Зона Б, включва ЦГЧ - Юг и квартали: "Клуцохор", "Даме Груев", "Стоян Заимов", "Руски", "Младост", "Дружба", "Речица", "Дебелата кория", "Надежда", "Промишлена зона", крайградски селищни образувания, ул. "6-ти септември" и ул. "Стефан Каражда"
15. Изграждане на улица от ОТ 2254 до ОТ 2293, кв. "Сини камъни", гр. Сливен
16. Техническо обследване и ремонт на пътен надлез при км 12+600 на път SLV 2079 (с. Самуилово - гр. Сливен)
17. Благоустрояване по бул. "Хаджи Димитър"от о.т.839 до о.т.932 по плана на Централна градска част (ЦГЧ) на гр.Сливен
18. Изграждане на улица от о.т. 1683а до 1691, кв. "Даме Груев", гр. Сливен

19.Довършителни строително-монтажни работи на паркинг, изграден върху корекция на р. Асеновска в участъка от км. 6+910 до км. 7+210, гр. Сливен

20. Ремонт на светофарна уредба на кръстовище м/у бул. „Братя Миладинови“, бул. „Цар Симеон“ и бул. „Стефан Караджа“ – подмяна на осветителите с лед тела и ремонт на стълбовете им. Същия ремонт и на кръстовище на бул. „Братя Миладинови“ с бул. „Хаджи Димитър“

21. „Реконструкция на кръстовище бул. „Братя Миладинови“ – бул. „Христо Ботев“ – бул. „Георги Данчев“ – бул. „Бургаско шосе“ – ул. „Радой Ралин“ – кръстовище „Розова градина“ – кръгово.

В процес на изпълнение:

1. Основен ремонт с технологично възстановяване на улична настилка по бул. "Стефан Стамболов", в гр. Сливен
2. Кръгово кръстовище на бул. "Банско шосе" и ул. "Самуиловско шосе", гр. Сливен

Предстоящи за изпълнение:

2. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен - ЗОНА А
3. Основен ремонт и технологично възстановяване на улични настилки по уличната мрежа в гр. Сливен - ЗОНА Б
4. Улица между бул. "Бургаско шосе" и бул. "Хаджи Димитър" от о.т. 3182 до о.т. 3180 по плана на гр. Сливен
5. Текущ ремонт тротоарни настилки
6. Проектиране и изграждане на кръгово кръстовище на бул."Панайот Хитов" и бул."Стефан Стамболов", гр.Сливен

Основни изводи, които са съобразени при изготвяне на стратегическата част

Транспортната мрежа в община Сливен е добре развита и в по-голямата си част се отличава с добро състояние. Тази констатация важи най-вече за републиканската пътна мрежа, докато състоянието на част от общинските пътища е незадоволително, което налага необходимост от предприемане на ремонтни и възстановителни дейности.

Община Сливен се отличава с по-висока гъстота на пътната мрежа, спрямо средната стойност за страната. Високата степен на изграденост на пътната мрежа в общината, задоволява напълно нуждите и потребностите на населението.

Съществуват проблеми, свързани с влошени експлоатационни условия, по отношение на някои участъци особено от общинската пътна мрежа, поради недостатъчни ресурси за поддържането ѝ.

Необходимо е своевременно, а не догонващо провеждане на „спешни“ ремонти, особено на общинската пътна мрежа, така че всички населени места от общината да имат добър достъп до РПМ, осигуряващ интегрираното развитие на общината и пълноценното ѝ функциониране като единен организъм.

Наблюдава се нарастващ брой на личните автомобили и свързаното повишено отделяне на вредни емисии в околната среда и наднормено шумово замърсяване.

Необходимост от продължаване на започнатите мерки за интегриран градски транспорт, вкл. с връзка от град Сливен до съседните населени места.

Липсва ИТС инфраструктура на всички пътища от градската и общинска мрежа, както и интегрирани (телематични) системи за управление на трафика.

Отчетена е необходимост от изграждане на кръгови кръстовища, както и изграждането на няколко нови улици, като част от тях са продължение на вече съществуващи, но други са изцяло нови маршрути, които целят разтоварването на автомобилния поток от главната улична мрежа.

Необходима е оптимизация на работата на светофарните уредби –изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звук сигнал, бутони.

Предварителният избор на приоритети за развитие в областта на устойчивата градска мобилност е съобразен изцяло с изпълнените или изпълнявани в община Сливен проекти.

Въз основа на степенуването на приоритетите и рисковете е направена класификация на мерките и инструментите в приоритетни класове /области, които са:

Област А

Висок приоритет – нисък риск

Мерките и инструментите в тази група са стратегически важни и не се очакват много ограничения по време на изпълнението.

Област В

Висок приоритет – висок риск

Инструментите в тази област са стратегически важни, но се очакват големи ограничения по време на изпълнението. Регионите трябва да преодолеят тези ограничения и да определят подходящи мерки за намаляване на рисковете преди изпълнението.

Област С


Нисък или неизвестен приоритет – нисък риск

Мерките и инструментите в тази област стратегически не са от най-високо значение или значението не може да бъде оценено адекватно, но не се очакват големи ограничения по време на изпълнението. Тази група може да се реализира без особени проблеми, но приоритета и/или стратегическото значение трябва да се изследват предварително.

Област D

Нисък приоритет – висок риск

Мерките и инструментите в тази област не са от най-високо стратегическо значение и се очакват големи ограничения по време на изпълнението. Те, най-вероятно, трябва да бъдат изключени от плана за действие.



Въз основа на извършения анализ, са определени следните основни приоритети, дефиниращи и основните мерки и инструменти:

Управление на общественя транспорт и автоматични плащания

Управление на трафика

Информация за потребители

Управление на паркинги и автоматични плащания

Управление на спешни случаи и инциденти

SWOT Анализ

Силни страни

- Добре развита и в добро състояние републиканска пътна мрежа /РПМ/
- Бърза връзка с АМ „Тракия“ и лесен достъп до РПМ с национално и международно значение
- Очаквано изграждане на втора връзка с АМ „Тракия“
- Обслужване с две от най-важните жп линии в страната
- Добре развит обществен транспорт: 15 градски автобусни линии и 4 тролейбусни линии, 19 междуселищни линии на общинската транспортна схема; 74 превозни средства – 11 тролейбуси и 63 автобуси
- Наличие на обществен транспорт до всички населени места в общината
- Приет Генерален план за организация на движението на град Сливен (20218 г.)
- Приет Генерален план за организация на движението на ЦГЧ на град Сливен (2017 г.)
- Наличие на Оптимизирана схема на масовия градски транспорт (2020 г.)
- Въведена „Синя зона“ за паркиране
- Въведена Зона „30 км/час“
- Висока степен на проектна активност, подържана от общината, с нарастващ обем на усвоените средства по национални, европейски и международни програми в областта на градска мобилност
- Реализиран проект за интегриран градски транспорт с важни за транспортното обслужване на града елементи
- Поетапна промяна на автобусния парк с нови екобуси и електробуси/извънградски междуселищен транспорт/
- Поетапна подмяна на тролейбусния парк
- Реконструкция на контактната мрежа в града (2021 г.);
- Достатъчно на брой спирки на масовия градски и междуселищен транспорт и в процес на облагородяване.

- Разгръщане на първостепенна велосипедна мрежа (с обща дължина над 10 км.).
- Избор на велосипедните трасета, съобразен с насочеността на основните велосипедни потоци от жилищните територии към централните части и към териториите за обществено обслужване, училища и др.
- Начало на въвеждане на ИТС в градския транспорт
- Наличие на стратегически документи за местно развитие – Общ устройствен план на град Сливен, Общ устройствен план на община Сливен, План за интегрирано развитие на община Сливен 2021-2027г. и др.

Слаби страни

- Задръствания и затруднения при намиране на място за паркиране, особено в централната част на града
- Наличие на критични кръстовища и „стеснени“ пътни участъци от неправилно паркиране
- Все още недостатъчно конкурентен обществен транспорт
- Наличие на дефицити, свързани с профила/широчините на уличните платна, посочността и броя на лентите за движение, пътната маркировка по второстепенните улици, предпазните съоръжения.
- Малък дял на велотранспорта
- Замърсяващ въздуха автомобилен трафик
- Слабо навлизане на ИТС и дигиталните услуги в градския транспорт;
- Все още липса на електронен градски транспорт – гъвкави решения в таксуването и начини на събиране;
- Липса на достатъчно финансови средства за обновяване и поддържане на транспортната инфраструктура в необходимото добро техническо и експлоатационно състояние
- Ниско ниво на културата на поведение на пешеходци и водачи на превозни средства с чести прояви на нарушения на правилата за

движение, което води до неприемлив брой инциденти и пътно-транспортни произшествия

- Липса на образователни инициативи и обучителни програми за устойчива мобилност.
- Липса на общи инициативи за транспортна свързаност и проекти със съседните общини.

Възможности

- Подобряване състоянието на третокласната пътна мрежа за подобряване достъпността на околните населени места
- Своевременни поддържащи ремонти на уличната и общинската пътна мрежа
- Инвестиции от страна на бизнеса в региона
- Разширяване използването на Интелигентните транспортни системи и интегриране на повече приложения
- Организиране на схеми за интермодален превоз на пътници, които позволяват свързаност на различните транспортни мрежи (например: железопътен → автомобилен → велотранспорт).
- Провеждане на масова информационна кампания с образователен акцент за привличане подкрепата на гражданите и бизнеса в усилията за позитивиране на обществените нагласи и формиране на споделено отговорно поведение в социалната, трудовата и семейната среда
- Повишаване на електромобилността
- Достъп до различни финансови инструменти – национални, европейски и международни, за реализирането на мерки в сферата на градската мобилност
- Успешно включване в Плана за възстановяване и устойчивост и Плана за справедлив преход на област Стара Загора за подобряване на подвижния състав на тредския и междуградски транспортен парк
- Проекти заложи в Стратегиите за Водено от Общностите Местно Развитие /СВОМР/ през новия програмен период 2021 -2027 на Местни инициативни групи, в които участват населени места от територията на община Сливен.

Заплахи

- Трудно/комплицирано преминаване от автомобилен към екологичен градски и междуселищен транспорт
- Забавяне на процеса по внедряване на интелигентни транспортни системи
- Сериозен недостиг на финансови средства, необходими за поддържането и развитието на устойчива мобилност
- Нанасяне на екологични щети от вредни емисии във въздуха и шумово замърсяване от преобладаване на неекологични транспортни средства
- Лоша култура на поведение при пешеходци и водачи на превозни средства
- Повишаване честотата на пътни злополуки.

ВИЗИЯ И ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ПУГМ

Визия на устойчива градска мобилност

Устойчивият план за градска мобилност е стратегически документ, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в градовете и техните околности за по-добро качество на живот , в т.ч. достъп до работни места и услуги за всички; подобряване на безопасността; намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия; подобряване качеството на транспортиране на хора и стоки; повишаване цялостното качество на градската среда.

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на Сливен е формулирана на основата на анализа на настоящата ситуация и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана.

ВИЗИЯ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Развитие на устойчива мобилност в градските зони и прилежащите населени места на община Сливен, която е:

- *екологосъобразна и енергийноефективна*
- *осигуряваща разнообразен и удобен транспорт*
- *технологична и иновативна*
- *безопасна и сигурна*
- *в интерес на местната общност*
- *осигуряваща достъпност и интегрираност*
- *стимулираща растежа на местната икономика*
- *подобряваща качеството на градската среда*

и превръщаща град Сливен в Достъпен, Свързан и Интелигентен град.

Общи цели на ПУМГ

Идентифицирани са следните главни цели на ПУМГ Сливен:

1. Постигане на устойчива транспортна свързаност и интегрираност

Осигуряване на по-добра транспортна достъпност до град Сливен, укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места и местата за туризъм и отдих, формиране на устойчиви транспортни връзки със съседни изявени полюси на развитието в региона (Ямбол, Нова Загора, Котел, Твърдица, Елена и др.) се дефинира като **основна цел на ПУМГ**.

За да бъде транспортната система на общината икономически жизнеспособна следва с предимство да подкрепят териториите, носители на икономически просперитет. В Общия устройствен план на община Сливен зоната около града, включваща селата Сотира, Чинтолово, Речица, Мечкарево, Самоилово, Гергевец, Камен, Тополчане и Калояново, е оформена като агломерационен ареал на град Сливен. По-добрата транспортна обслуженост на зоната и интегрираност с града ще повиши нейния потенциал и подобри използването на територията на градските зони, с прилежащите периферни пространства.

Развитието на градската мобилност до 2030 г. може да допринесе за подобряване на достъпността и вътрешната интегрираност на общината и функционалния ареал Сливен, Ямбол, Нова Загора Твърдица, Елена и Котел, водеща до по-ефективно използване на местния потенциал, чрез:

- Подобряване на качеството на транспортната инфраструктура, осигуряваща бърз, комфортен транспорт за осъществяване на функциите труд, обслужване, обитаване;
- Подкрепа за валоризирането на изявени потенциали на общината, напр. в областта на туризма;
- Осигуряване на достъп до щадящи околната среда форми на транспорт.

2. Постигане на екологосъобразна мобилност

Най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да намали замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в сектора и да се повиши неговата устойчивост. Политиките в периода 2021-2030 г., както на ЕС, така и на България, са насочени

към целта: всички видове транспорт да станат по-устойчиви, с широкодостъпни зелени алтернативи и стимули, които да подкрепят зеления преход и значително ще ограничат замърсяването, причинено от транспорта.

В тази връзка стратегията за градска мобилност в общината ще се насочи към увеличаване дяловете на различните видове колективен екологичен транспорт, придвижването с велосипед и пеша чрез изграждането на подходяща и безопасна инфраструктура, насърчаване на електромобилността.

Постигането на тази цел включва:

- поетапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществения транспорт (градски и междуселищен), придружаващи дребномащабни интегрирани мерки като зарядни станции и автоматизирана мобилност;
- повишаване на електромобилността и електротранспорта;
- подобряване на техническите параметри и състоянието на уличната и пътната мрежа;
 - стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение;
 - стимулиране на споделена мобилност.

3. Разработване и внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения

Използването на интелигентни транспортни системи ще осигури по-добро управление на операциите и предоставяне на нови услуги (умен паркинг, умни кръстовища, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н). С интелигентни транспортни системи може да се управлява трафикът, да се разрешат проблеми на градския транспорт като задръствания, паркиране, произшествия и аварийни ситуации, мониторинг на въздействията върху околната среда. Тяхното въвеждане създава условия за оптимална транспортна мобилност, поемаща и управляваща различните потоци.

Към настоящия момент община Сливен разполага с няколко, базирани на информационните и комуникационни технологии системи, с чиято помощ се решават част от проблемите, свързани с организацията и управлението на движението и на обществения градски транспорт и информираността на гражданите.

В процес на създаване е електронна билетна система в градския транспорт с билети за еднократно пътуване, билети за пътуване по време, както и абонаментни карти.

В резултат на реализирания проект за Интегриран градски транспорт, подкрепен от Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020, е изградена система за информиране на пътниците, състояща се електронни табла по спирките с най-голям пътничкопоток; статични табла с маршрутната схема и разписанията на градския транспорт, монтирани на спирките в града; информация в интернет за маршрутната мрежа и разписанията. С помощта на ГИС е разработено „Географско изображение“, което осигурява визуализация на състоянието на трафика върху географска карта. Използваната векторна карта съдържа всички улици и булеварди на гр. Сливен на ниво адрес. Картата осигурява 3D функции да може да се увеличава/намалява мащаба.

Всички 143 спирки в града имат спиркови знаци с карти, изобразяващи линиите на градския транспорт, и QR-код, който препраща към мобилно приложение с информация за местоположението на всяка спирка и движението на превозните средства. Чрез въпросното приложение всеки гражданин може да види къде се намира най-близката спирка, да се осведоми след колко време ще дойде автобусът или да разбере след колко време ще достигне желаната дестинация, ако е в някое превозно средство.

Въведена е и интегрирана система за информиране на пътниците в реално време, както и за осигуряване на връзка между шофьорите и диспечерите.

В рамките на проекта за интегриран градски транспорт са поставени 37 броя GPS и бордови устройства за автобусите и тролейбусите.

Надгражда се системата за видеонаблюдение в Сливен. Реализиран е проект за оборудване и софтуер на център за видеонаблюдение и СОР. Центърът за видеонаблюдение е общински, а не към местната полиция, както е в други населени места. Системата има паралелна връзка с местната полиция, като включва над 19 възлови точки, които обхващат най-вече входно-изходните артерии и възловите кръстовища в общината. Покриват се също така главни улици, пазари и т.н. - бул. "Цар Самуил", ул. "Индустриална", бул. "Бургаско шосе", ул. "Янко Сакъзов", бул. "Панайот Хитов", ул. "Планинска", бул. "Тракия" и др. Проектът е осъществен съвместно между общината и "Общинска охрана" и СОР" Сливен. Капацитетът на свързаността в тези 19 точки е гарантиран, но тя не е споделена и е предназначена само и единствено за нуждите на общинската фирма за охрана и местната полиция. Мрежата от камери продължава да бъде надградена и доразвивана, като се

включват нови точки, които да обхванат новите паркове и други места в града, както и селата в общината

В превозните средства на градския транспорт също вече има и видеонаблюдение, което осигурява безопасността на пътниците.

ПУГМ може да допринесе за ефективността на транспортната система и нейното развитие чрез :

- Система за интелигентно управление на трафика;
- Система за контрол на тежкотоварното движение;
- Оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик;
- Умно паркиране – следене за свободни места в реално време. По този начин ще се оптимизира търсенето на паркомясто от страна на шофьорите, което сега допълнително утежнява трафика.
- Електронен градски транспорт – гъвкави решения в таксуването и начина на събиране;
- Разширяване на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- Система за следене на качеството на въздуха – с изграждане на сензори за качество на въздуха на светофари на кръстовища с интензивен трафик;
- Цялостно управление на осветлението, в т.ч. и подмяна на дефектирани лампи веднага след тяхното спиране, изчисляване на осветеност и планиране на ново осветление там, където осветеността не е достатъчно висока;
- Шумово замърсяване – измерване на шумовото замърсяване чрез поставяне на сензори с цел идентификацията на зони с твърде високи нива на шумовото замърсяване и вземане на последващи мерки за редуцирането му.
- Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите.

4. Подобряване на безопасността и сигурността на всички участници в движението

Безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото. В силна зависимост от нея са не само средната продължителност и качеството на живот, но и

транспортът, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Ето защо ЕС прие инициативите Vision Zero (нулева смъртност) и Safe System (безопасна система), за да премахне случаите на смърт и тежки наранявания по европейските пътища. Това се постига чрез приемане на закони, подпомагане на образователни кампании, насърчаване на обмена на опит между държавите членки и другите отговорни страни в сферата на пътната безопасност, подобряване на пътната инфраструктура и чрез осигуряване на финансиране.

Основните причини за пътнотранспортните произшествия в страната са повишения трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на движение, недоброто качество на транспортната инфраструктура. Усещането за липса на безопасност пречи за нарастването на дела на избралите да се придвижват пеша или с велосипед. Безопасността е свързана също така с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и др.

Реализацията на тази цел ще спомогне за увеличаване на увереността и комфорта на всички участници и ще спомогне за превръщането на Сливен в безопасен град.

ПУГМ може да допринесе за безопасността и сигурността на транспортната система чрез изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност:

- Изграждане на пешеходни надлези и подлези;
- Осветеност и повдигане на пешеходни пътеки;
- Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение;
- Доизграждане на системата за видео наблюдение за следене на пътната безопасност;
- Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди;
- Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии;
- Въвеждане на стандарти за градски дизайн и градска среда, ориентирани към пешеходците и велосипедистите, както и спирките за обществен транспорт;
- Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места и възлови пътни артерии и кръстовища – намаляване

на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях, кръгови кръстовища и други.

МЕРКИ ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Идентифицирани са основните мерки и инициативи на Плана за Устойчива градска мобилност 2022 – 2030 г., осъществяването на които ще допринесе за постигане на дефинираната визията и главните цели.

Предвидените мерки и инициативи доразвиват *Цел 3.3 Интегриран и устойчив транспортен модел и цифрова свързаност на Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Сливен за периода 2021-2027 г.* Тази цел на ПИРО подкрепя интервенции за надграждане на проекта на Интегриран градски транспорт 2014-2020 чрез дейности за подобряване на транспортното обслужване на населените места, отдалечени от града. Планира се действията за подобряване състоянието на пътната мрежа и инфраструктурата на обществени спирки и велоалеи да се съчетаят с подобряване на обществения транспорт и надграждане на интегрираните и “умни” решения за мобилност. Ще бъдат предприети действия за реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, вкл. осигуряваща и подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги, до недвижими културни ценности и събития, до места за рекреация и туризъм, туристически обекти, до производствени и бизнес зони. Предвижда се подобряване на връзките между отделните видове транспорт с оглед на тяхната балансираност. Залага се изграждане на четирилентов път Сливен-Ямбол за подобряване на транспортната свързаност и инвестиционната атрактивност на двете общини Сливен и Ямбол. Път който задължително трябва да бъде продължен до граничен пункт Лесово(границата с Република Турция).

Идентифицираните по-долу проекти и инициативи са съобразени с ПИРО 2021-2027 г., Генералния план за организация на движението на град Сливен (2021 г.), Генералния план за организация на движението на Централна градска част на град Сливен, Общия устройствен план на град Сливен, направения анализ на състоянието на градската мобилност и нормативната рамка на ПУГМ. В бъдеще могат да бъдат включени и проекти заложи в Стратегиите за Водено от Общностите Местно Развитие /СВОМР/ през новия програмен период 2021 -2027 на Местни инициативни групи, в които участват населени места от територията на община Сливен.

Улична и пътна мрежа между град Сливен и околните населени места

Поддържането на уличната и пътната мрежа в добро състояние е задължително условие за по-ефективна използваемост на съществуващия капацитет за пропускателна способност, безопасността и сигурността на движението.

Мярка 1.1. Изграждане/обновяване/реконструкция на уличната мрежа и съоръженията към нея

Реализацията на мярката включва следните дейности:

1.1.1. Разработване на програма за поетапно изпълнение на ремонти/обновяване, реконструкция на уличната мрежа

Програмата ще идентифицира поетапното провеждане на ремонти/ включително ново асфалтиране на уличната мрежа в централна градска част, широк център и кварталите, както и населените места в общината, като покрива определени критерии и обосновка за необходимост. Приоритет при извършване на ремонтните дейности ще имат улиците, по които се движи градският транспорт, и които захранват важни обекти на територията на града.

1.1.2. Изграждане на нови улици

В рамките на плановия период се предвижда изграждането на нови улици в кварталните територии, за да получат те удобства, съпоставими с онези в централните градски части. Част от тях са продължение на вече съществуващи улици, но други са изцяло нови маршрути, които целят разтоварването на автомобилния поток от главната улична мрежа³ **и подобряване на транспортната достъпност в града**, в т.ч.:

- Продължение на бул. "Стефан Стамболов" през военния терен, зауствайки се в бул. „Илинденско възстание“. Посоченото трасе преминава през действащ военен терен, който е държавна собственост, но общината прави постъпки за промяна на собствеността в общинска.
- Нова улица през бившия военен терен, свързваща бул.“Бургаско шосе“ с бул.“Хаджи Димитър”.

³ Предложенията са съобразени с Генералния план за организация на движението в град Сливен и Общия устройствен план на града

- Продължение на ул. „Сергей Румянцев“, като се оформя триклонно кръстовище с бул. „Христо Ботев“. По този начин ще се облекчи автомобилния поток през кръстовище „Розова градина“. Предлага се продължението на ул. „Сергей Румянцев“ и свързване с бул. „Христо Ботев“ да бъде съчетано с премостване на река Новоселска.
- Отсечката от Двата аслана (където се събират двете еднопосочни улици ул. Г.С.Раковски и ул. Антим I) до Новоселски мост да стане четирилентова.
- Кръгово движение на Новоселски мост между ул. „Г.С. Раковски“, ул. „Ел. Багряна“, бул. „Христо Ботев“ и бул. „Панайот Хитов“ (Новоселски мост).
- Свързваща улица през средата на вилна зона Сливен, която да тръгва от бул. Бургаско шосе, покрай недовършените сгради на СБА Сливен и се свърже право нагоре с ул. Ичеренско шосе. Тази улица почти ще раздели на две вилната зона и ще позволи полесен достъп от двете и страни.

1.1.3. Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи кръстовища

Предвижда се изграждането на 8 нови кръгови кръстовища.⁴

Като приоритетни са определени следните пет кръгови кръстовища:

- Кръстовище: бул. "Панайот Хитов" - бул. "Стефан Стамболов" - ул. "Лъвова чешма";
- Кръстовище: ул. "Ген. Скобелев" - ул. "Великокняжевска" - ул. "Антим I" (при възможност за организиране на улично кръстовище).
- Кръстовище: ул. "Банско шосе" (път SLV 1083)- ул. "Самуиловско шосе" (път SLV 2079);
- Кръстовище: бул. "Бургаско шосе" - бул. "Илинденско въстание" (при установяване на възможност за организиране на улично кръстовище);
- Кръстовище: бул. "Стефан Стамболов"- бул. „Бургаско шосе“ .

Както и кръстовището на(напр. кръгово движение) на Новоселски мост между ул. „Г.С. Раковски“, ул. „Ел. Багряна“, бул. „Христо Ботев“ и бул. „Панайот Хитов“

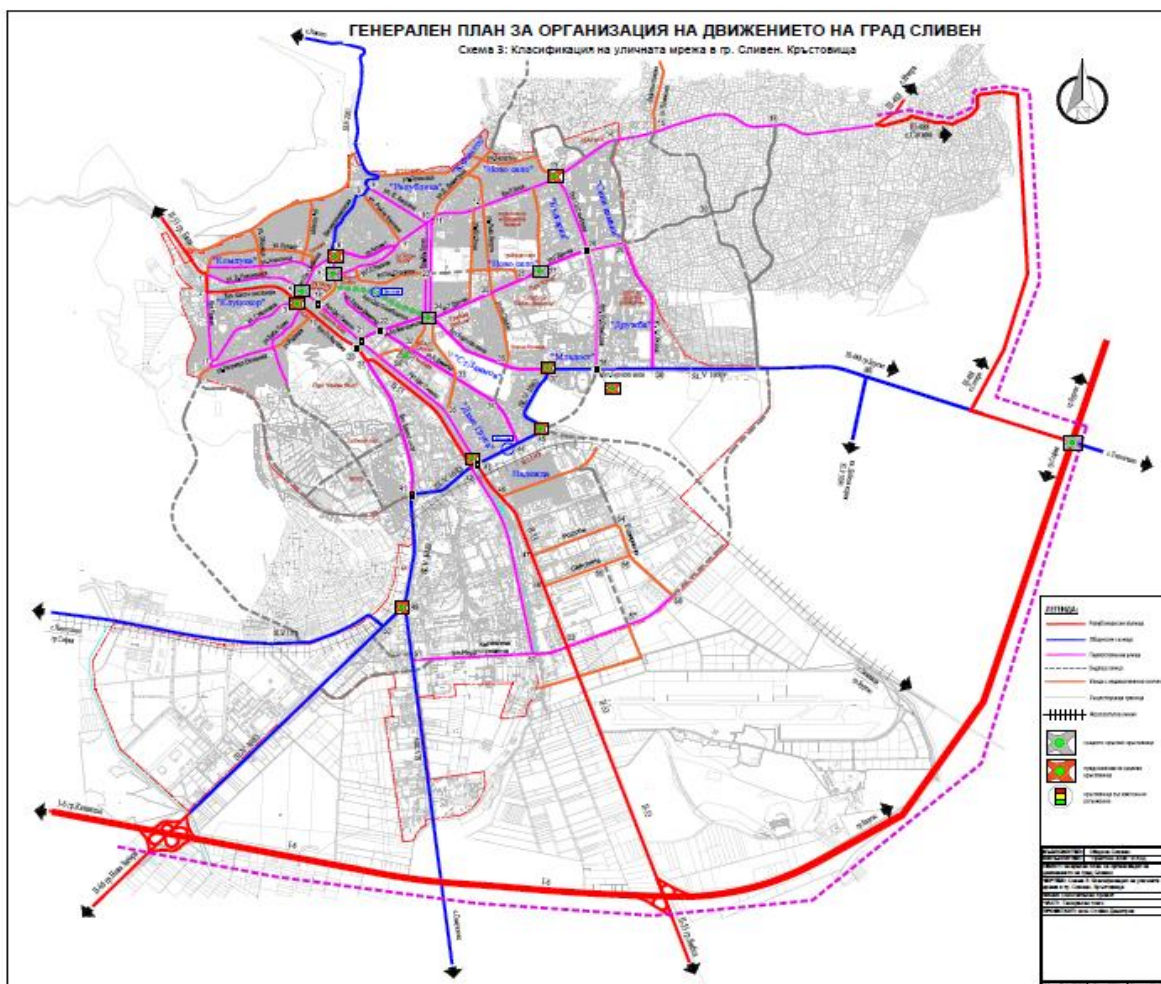
⁴ Пак там

(Новоселски мост) при реализиране на отсечката м/у Двата аслана и Новоселски моцт.

Предвидени за реконструкция в кръгови са и кръстовищата:

- бул."Стефан Караджа" - ул."Ген. Скобелев" - бул."Шести септември" - ул."Георги Икономов"
- бул."Илинденско въстание" - бул."Цар Симеон"

Фиг. 10 Схема „Класификация на уличната мрежа в гр. Сливен. Кръстовища“



Източник: Генерален план за организация на движението на град Сливен, 2021 г.

Мярка 1.2. Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Сливен

1.2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Сливен и околните населени места

Изграждането на добре развита и поддържана свързваща инфраструктура между града и съседните населени места в агломерационния ареал около града (селата Сотиря, Чинтулово, Речица, Мечкарево, Самуилово, Гергевец, Камен, Тополчане и Калояново). ще подобри достъпа до услуги, труд и обитаване и ще повиши качеството на живот и капацитета на територията.

Изграждането на добре развита и поддържана свързваща инфраструктура между населени места, селищни образувания, туристически обекти, обекти с културно-историческо значение намиращи се в Природен парк „Сините камъни“ или граничещи с територията му. Например пътищата(тип SLV) между: Сливен - ман.Св.Георги; Ичера-Сливен/-м.Меча Поляна -летовище Карандила; Бяла-Градско-Граница общ.(Сливен-Твърдица)-Жълт бряг-жп гара Чумерна; Котел-Градец/-Катунище-Нейково-Граница общ.(Котел-Сливен) Раково; Сливен-в.Българка-Раково; Стара река-Бяла/-м.Табелите-м.Бабина локва; Стара река-Средорек-Божевци-Изгрев; Стара река- м.Табелите- Раково и други.

1.2.2. Изграждане на четирилентов път Сливен-Ямбол

Изграждането на четирилентов път между Сливен и Ямбол ще „скъси“ разстоянието от Сливен до АМ „Тракия“ и значително ще улесни транспортните комуникации между двата града. Подобрената транспортна свързаност и новата маршрутна дестинация на градски/междуградски транспорт ще допринесе за развитие на функционална зона на активност на територията на общините Сливен, Ямбол и Тунджа и развитие на партньорства в различни сфери: обща индустриална зона, общи подкрепящи бизнес и технологични инфраструктури, подобряване на качеството на човешките ресурси, образователни, културни и спортни прояви, промотиране на съвместни инициативи, привличане на инвестиции, и др.

1.2.3. Изграждане на подходи за слизване и качване към подбалканския път Бургас - Сливен - София

Изграждане на подходи за слизване и качване към подбалканския път Бургас - Сливен - София от моста в посока с. Самуилово. Това ще улесни бизнеса и особено трафика от товарните камиони които посещават Промислена зона Юг (ул. Самуиловско шосе). Ще разтовари и строящото се гръгово до ТЕЦ Сливен.

1.2.4. Изграждане на автобусни спирки

Изграждане на унифицирани спирки с подходящи навеси във всички населени места(села) на територията на общината, както и по съществуващите такива по главните и второстепенни пътища които ги свързват с останалите общински центрове в област Сливен.

Мярка 1.3. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти

Освен цялостния ремонт на въжената линия(лифта) Сливен - Карандила, ще продължи изпълнението на проекти и инициативи за реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа и велотрасета, осигуряващи и подобряващи достъпа на град Сливен до местата с недвижими културни ценности, за рекреация и туризъм, туристически обекти.

В тази връзка се планира:

- Изграждане на велоалея от Долната станция на лифта до Сливенски минерални бани.
- Пускане на линия от туристически електрически автобус или автобус на природен газ (CNG) (може двуетажен или тип влакче), който да свързва Централна част с Долна лифтена станция, Моллова курия и Сливенски минерални бани.
- Направя на сертифицирани и обозначени велосипедни маршрути в Природен парк "Сините камъни", които да не пречат на туристите пешеходци в планината.
- Изграждане на споделени пешеходни и велоалеи по поречието на трите реки в Сливен - Асеновска, Селищна и Новоселска. Велоалеите на река Асеновска от Дамарския мост до изхода за Ямбол, както и в северна посока към село Бяла. Алеите ще подобрят достъпа до бъдещия Индустриален парк на летище Бършен в южна посока, така и достъпа към старите фабрики, барите и м. Кириоолу на север.

Екологичен обществен градски и междуселищен транспорт

Масовият обществен транспорт в града е тролейбусен и автобусен. На този етап големината на града не налага разширяването на обществения транспорт.

В последните години община Сливен успешно реализира редица мерки за екологосъобразен транспорт⁵. Доставени са 27 нови дизелови автобуса с висок екологичен клас, които заменят най-остарелите и амортизирани превозни средства от съществуващия автопарк на "Пътнически превози" ЕООД-Сливен. Очаква се през 2022-23 г. в Сливен да пристигнат и шест тролей и четири електробуса. Осъществен е ремонт на тролейбусната инфраструктура. Освен че осигуряват по-ефективен, по-бърз и енергоспестяващ обществен транспорт и комфортни условия за гражданите, реализираните мерки са стъпка за повишаване на чистотата на атмосферния въздух и намаляване на вредните емисии.

В продължение на предприетите инициативи се планират следните мерки:

Мярка 2.1. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града

2.1.1. Поетапна подмяна на подвижния състав на електротранспорта

- закупуване на 10 нови тролейбуси, рехабилитация на 2 сектора от въздушната контактна мрежа, ретрофит на ТИС „Победа“, разширение на ТИС „Дружба“ и ТИС „Г.Кирков“, изграждане на покривни фотоволтаични инсталации за производство на ел. енергия за захранване на ТИС.

2.1.2. Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози

- закупуване на над 25 електробуси(автобуси на природен газ (CNG)) за градски и междуселищен обществен транспорт.

Мярка 2.2. Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки

Въвеждане на транспортни връзки, които да покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа. Необходимостта от тази мярка и конкретните предложения предстои да бъдат определени с Актуализирането на Генералния план за организация на движението на град Сливен.

⁵ Проекти: „Интегриран градски транспорт“, финансиран от ОПРР 2014-3030 г.; „Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух в община Сливен“, финансиран от ОПОС 2014-2020 г.

Мярка 2.3. Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт

- **Подмяна на автопарка на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екобуси, като такива на природен газ (CNG);**
- **Въвеждане на мерки за даване на преференции за електротаксата, с оглед увеличаване на техния брой;**

Мярка 2.4. Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства

Мярка 2.5. Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града

- Провеждане на периодичен анализ на транспортната обстановка в Сливен и в частност влиянието на различни фактори върху нея и на тази основа оптимизиране на транспортната схема на масовия градски транспорт;
- Провеждане на рекламна и мотивационна кампания сред жителите за ползите от преимущественото ползване на обществения транспорт;
- Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за градски транспорт за служителите на преференциални цени.

Повишаване на електромобилността

Като много важна мярка за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта е поетапното премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността.

За да се насърчи пробив в електромобилността трябва да ускори разгръщането на инфраструктура за зареждане.

Тази цел се подкрепя от Плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ), Програмата за околна среда (ПОС) 2021-2027 и др.

Като възможна мярка за стимулиране на електромобилността ще се обсъди мярката: Етажната собственост да може да кандидатства пред Община Сливен за помощ в размер на 1000лв. за закупуване на стенна кутия (зарядна станция за непубличен достъп) за зареждане електромобилите на собственици в сградата. Предлагат се такива устройства на нашият пазар монофазен тип 7,4кВт/32А не е труден монтажа

от съответните специалисти. Броят на електромобилите ще нараства както в страната, така и в град Сливен.

Придобиването на електрически автомобил е съпроводено със спестявания, произтичащи от освобождаването от местни данъци, свободното паркиране, значително намалените експлоатационни разходи и разходи за поддръжка.

В ПОС 2021-2027 г. се предвиждат финансови инструменти за насърчаването на електромобилността.

Пешеходно движение

Подобряване на условията, комфорта и безопасността на пешеходното придвижване е важен приоритет на Плана за устойчива градска мобилност. Създаването на удобни и сигурни улици и градски пространства е от изключителна важност за стимулиране на пешеходното придвижване в града. Подобряването на условията за пешеходно движение повишава качеството на градската среда и допринася за жизнеността на града.

Като цяло в града съществуват добри възможности за придвижване пеша. Пешеходната улица е в централната градска част и представлява директна връзка между площад „Хаджи Димитър“ и площад „Добри Желязков“ и градската градина. Централната градска част е подходяща за пешеходно придвижване – компактна, с висока плътност на обитаване, с концентрация на обществени функции и социални активности, публични пространства и др. Дължината на зоната в централната градска част е 800 м. Относно другата пешеходна инфраструктура – повечето улици са удобни за пешеходци. Като проблемни зони с недостатъчна ширина на пешеходния път са отбелязани улиците: „Ал. Пушкин“; „Ген. Столипин“, ул. „Великокняжевска“, където ширината на тротоарите е ограничена предимно от стълбове и дървета. Осем от общо 25 моста са пешеходни, като осигуряват безопасното прекосяване на река Асеновска и Новоселска.

Йерархичният модел на мрежата от пешеходни маршрути се състои основно от три типа улици – пешеходни (изцяло предназначени за пешеходно движение), споделени улици и улици с важно значение за пешеходното движение. Допълнителен фокус е поставен и върху развитието на системата от велоалеи, пешеходни и велосипедни пресичания, както и въвеждането на ограничения на скоростта на автомобилно движение под зони за успокояване на трафика - "Темпо 30". Мрежата е допълнена от съществуващите зелени площи като градски паркове, локални градини и междублокови пространства, които са често предпочитани при избор на пешеходен маршрут.

В Генералния план на организация на движението в град Сливен (2021 г.) са отбелязани главните пешеходни пътища и маршрути, както и необходимата вертикална сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците. Главните пешеходни маршрути са определени въз основа на местоположението на важни цели на пътуване като обществени сгради, детски градини и училища, както и болници и други. Повечето, логично, следват главните улични артерии, там където има подходящи условия за това, а именно достатъчна минимална ширина на пешеходните тротоари 2.5 метра. По булевардите „Бургаско шосе“ и „Стефан Стамболов“ пешеходното движение се провежда по съществуващи пешеходни алеи на различно ниво от велосипедното и автомобилното движение. Пешеходното движение по бул. „Христо Ботев“ се провежда по пешеходен тротоар с минимална ширина 1.5 метра, като според проекта се комбинира с велосипедна алея.

Мерките, които ще съдействат за подобряване на условията на пешеходното движение в общината, включват:

Мярка 4.1: Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града:

4.1.1 Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града.

Концепцията за развитие на пешеходните пространства ще бъде резултат от градоустройствени решения, акцентиращи върху възможностите за пешеходните движения в рамките на целия град и подобряване на свързаните с тях характеристики на публичните пространства като достъпност, безопасност и атрактивност.

Мярка 4.2: Подобряване на безопасността на пешеходното движение

Планира се изпълнението на следните дейности:

- Увеличаване на транспортно-успокоената зона с ограничение на скоростта до 30 км/ч в цялата централна градска част и въвеждането на такива зони в жилищните комплекси;
- Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, повдигане и осветяване на пешеходните пътеки, където е възможно - изграждане на междинни ивици в средата на широките улици за безопасно пресичане;
- Осигуряване на условия за безопасно пресичане на кръговото кръстовище на „Розова градина“ в посока бул. „Георги Данчев“ (при възможност на две нива или продължаване на пешеходната зона към Градската градина).

- Изграждане на кръстовище на две нива в зоната на бул. “Цар Освободител“ и ул. „Димитър Добрович“. По този начин ще се направи връзка за автомобилния транспорт между северната и южната част в ЦГЧ, като се запази безопасното придвижване на пешеходци;
- Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;
- Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства;
- Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничопотока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за заявка за пешеходно пресичане, както и преосмисляне на локациите на вече действащите такива и др.

Мярка 4.3: Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение

Популяризирането на екологичните методи за придвижване може да се постигне чрез използване на постоянни комуникационни инструменти, които освен че повишават осведомеността, предизвикват и интерес към тяхното използване:

4.3.1. Провеждане на широка кампания, целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт, се счита и за един от основните инструменти за популяризирането на ПУГМ след изготвянето и одобрението му.

4.3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи;

4.3.3. Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Пеша на училище“ за стимулиране на ходенето пеша на училище чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно придвижване около училища, подобряване на достъпа от спирки на градския транспорт, основни подходи към училищата и т.н.

Велосипедно движение

Велосипедното движение е един от най-екологичните и здравословни начини на придвижване. Неговото развитие е пряко обусловено с наличието на мрежа от свързани, безопасни и удобни за ползване велосипедни трасета.

С реализирането на проекта за интегриран градски транспорт (ОПРР 2014-2020 г.) в града се изградиха и обозначиха велосипедни алеи, изграждащи пръстена на инфраструктурата за велосипедно движение в града.

Транзитните велоалеи се разполагат в регулацията на основните булеварди и представляват директни връзки между жилищни квартали, центъра на града и производствените зони. Осигурява се бърз и безопасен достъп на велосипедисти до учебни и детски заведения, културни обекти, административни сгради, зони на месторабота, здравни заведения, спортни съоръжения и комплекси, жп и автогара, големи търговски обекти, паркове и градини. Предвидено е и обособяване на „Зона/Темпо 30“ за обслужващите велосипедни връзки⁶. **Проектът включи изграждане и обозначаване на велосипедни алеи по булевардите: „Панайот Хитов“, „Христо Ботев“, „Бургаско шосе“, „Георги Данчев“, „Братя Миладинови“, „Хаджи Димитър“, „Стефан Караджа“, „Шести Септември“ и ул. „Георги Раковски“.** Новите велоалеи са свързани със съществуващите вече такива по бул. „Стефан Стамболов“, „Бургаско шосе“ и бул. „Шести септември“. **Изградената досега нова велосипедна мрежа в града е близо 10 км.**

За развитие на велосипедното движение в град Сливен се предвиждат следните мерки:

Мярка 5.1 Доизграждане на главната велосипедна мрежа на територията на града

5.1.1 Първи етап – изграждане и обозначаване на велосипедни трасета, съобразени с нуждите и възможностите на уличната мрежа към настоящия момент⁷:

⁶ „Зона 30“ с ограничение на скоростта на 30км/ч и е споделено пространство за велосипедисти, пешеходци и МПС . Спецификата на уличната мрежа в Сливен, липсата на маркирани пешеходни пътеки, ограничената видимост основно поради паркирани автомобили, са предпоставка за въвеждане на подобно ограничение.

⁷ Велосипедните трасета са съгласно ГПОД на Сливен 2021 г.

- бул. "6-ти септември" (ВиК - бул. "Ген. Скобелев")
- бул. "Ст. Караджа" (бул. "Ген. Скобелев" - "Дамарски мост")
- ул. "Братя Миладинови" ("Дамарски мост" - бул. "Хаджи Димитър")
- бул. "Хаджи Димитър" – ул. „Радой Ралин“ – кръгово кръстовище „Розова градина“ - бул. "Г. Данчев" – парк „Юнак“
- кръгово кръстовище „Розова градина“ - бул. "Христо Ботев" изток – бул. „Панайот Хитов“ – бул. „Стефан Стаболов“
- кръгово кръстовище „Розова градина“ – бул. „Бургаско шосе“ – кв. Стоян Заимов

Велосипедните пътища от етап I са с обща дължина 8.497 км. и са пуснати в експлоатация през 2021г.

5.1.2. Втори етап – обхваща изграждане на следните трасета⁸:

- бул. "Христо Ботев" – запад
- "Радой Ралин" ^[1]_{SEP}
- бул. „Цар Симеон“ ^[1]_{SEP}
- бул. "Стефан Караджа"(" Дамарски мост" - ул. "Индустриална") ^[1]_{SEP}
- ул. "Хаджи Димитър" -юг (от края на велоалеята от първи етап до ж.п. гара)
- ул. "Хан Крум" ^[1]_{SEP}
- бул. "Тракия" (бул. "Шести септември" - ул. "Хан Крум") ^[1]_{SEP}
- ул. "Ген. Скобелев" - ул. "Първи май" - пл. "Хаджи Димитър" - площад пред ^[1]_{SEP}градата на Община Сливен
- ул. "Хаджи Димитър" – север
- ул. "Райна Княгиня" (прилага се напречен профил тип 5) ^[1]_{SEP}
- ул. "Елисавета Багряна" ^[1]_{SEP}
- ул. "Д. Димитров" (прилага се напречен профил тип 6) ^[1]_{SEP}
- бул. "Илинденско въстание" ^[1]_{SEP}
- бул. "Цар Симеон" ^[1]_{SEP}
- бул. "Бургаско шосе" ^[1]_{SEP}
- ул. "Антим Първи"

⁸ Пак там

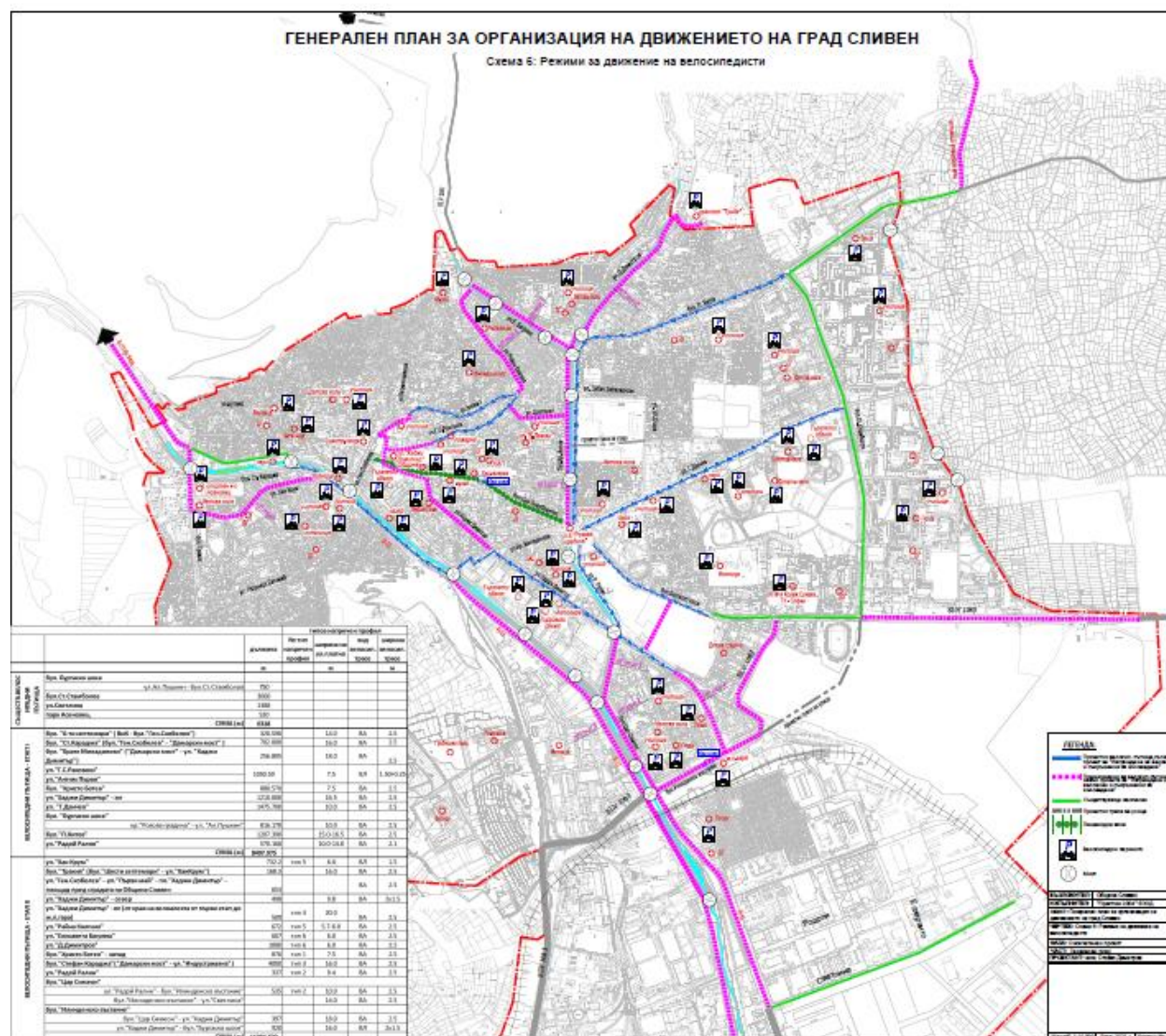
- ул. "Г. С. Раковски"

Велосипедните пътища от втория етап са с обща дължина 11. 984 км.

Видът на велосипедния път е съответно велосипедна алея или лента с техните геометрични характеристики, ще бъде уточнен в процеса на проектиране.

В долната схема „Режими за движение на велосипедисти“ могат да се видят не само велосипедните маршрути, но и местата на велосипедните паркинги.

Фиг. 11 Схема „Режими за движение на велосипедисти“



Източник: Генерален план за организация на движението на град Сливен, 2021 г.

Мярка 5.2 Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали

Подобряване и разширяване на вътрешнокварталните велотрасета

Мярка 5.3 Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути

- Изграждане и/или маркиране на велосипедни маршрути и трасета, които формират специфична мрежа в градските паркове и околградския район. Като велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм може да се маркира всяка паркова алея, която може да бъде споделена с пешеходци.

Конкретни проекти за рекреационни маршрути са посочени в Мярка 1.3. *Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти.*

Мярка 5.4 Изграждане на съоръжения за паркиране на велосипеди

В гр. Сливен съоръженията за паркиране на велосипеди са налични на малко места, а в повечето случаи липсват. За подобряване на възможностите за велосипедно паркиране и за паркиране на персонални електрически превозни средства, като електрически скутери и тротинетки, се предвижда:

- Изграждане на велостоянки и паркинги за велосипеди около магазини, търговски центрове, болници, паркове, зони за отдих и обществени центрове;
- Стимулиране на търговски и бизнес центрове, офис и жилищни сгради да изграждат паркинги за велосипеди;
- Монтиране на антипаркинг колчета с дизайн, позволяващ заключване на велосипеди.

Мярка 5.5 Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите

За популяризирането и поддръжката на колоезденето в града особено важно е да се подобри безопасността за колоездачите чрез различни мерки:

- Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;
- Подобрения на опасни кръстовища и пресичания – напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки;

продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовище, ако велоалеята е с предимство; създаване на междинни острови и изнесени тротоари при пресичане; стеснения на платното за движение и намаляване на радиуса на бордюрните криви;

- Обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия, включително в училище; изграждане на трафик градини в градските паркове;
- Провеждане на кампании за толерантност на пътя.

Мярка 5.6 Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение

За успешно изпълнение на посочените мерки на настоящата програма, община Сливен се ангажира да води ефективна комуникационна политика, насочена към популяризиране предимствата на велосипедния транспорт:

- Подпомагане развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт;
- Установяване на здравословни навици за повече движение в града;
- Организиране на събития от типа „Ден за ходене на училище с велосипед и пеша“;
- Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители (например: „Ден за ходене на работа с велосипед“);
- Създаване на онлайн платформа/мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути и друга информация, полезна за велосипедисти, като съществуващата велодрежа, велосипедни паркинги, оборудване, сервиси, споделени велосипеди, правилна употреба на велосипеда и др.

Паркиране

Проблемите с паркирането в града съществуват от много време. Паркира се върху терени, предназначени за зелени площи, в активните ленти за движение по всички улици. Кварталите, особено от тип комплексно застрояване, са планирани за многократно по-ниски нива на моторизация, брой на места за паркиране на човек от населението и плътност на застрояване. През годините, в жилищните райони се появяват нерегламентирани паркинги в междублоковите пространства, автомобилите са заели почти всички свободни публични пространства – тротоари и

подстъпи към обекти, зелени площи и др., което води до влошаване на градската среда и качеството на живота в тях. Паркирането в активните ленти за движение по първостепенната улична мрежа води до намаляване на пропускателната им способност, намаляване на видимостта и риск за движението.

Община Сливен се стреми да разрешава проблемите на паркирането в града, като за тази цел са разработени и изпълняват различни мерки, в т.ч.:

- **Въвеждане на „синя зона“ за паркиране;**
- **Генерален план за организация на движението (ГПОД) в град Сливен, в който са определени режимите за престой, паркиране и изпреварване в град Сливен, и са представени възможностите за паркиране, съобразени с регулационния план на града и проекта за „Синя зона“;**
- **Ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик;**
- **Провеждане на инвестиционни дейности за изграждане на нови паркоместа в кварталите - около училища и детски градини, където е възможно, с акцент да не се паркира/спира в нарушение на Закона за движение по пътищата върху тротоарите около училищата. В значителна степен този процес бе подкрепен от реализирането на Проекта за интегриран градски транспорт, както и по проект „Подобряване на градската среда на Сливен“, финансирани по Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г.**

Дефинирането на проблемите с паркирането дава насоките за определяне конкретните действия за решаване на тези проблеми.

Мярка 6.1. Осигуряване на по-голям брой места за паркиране

Решенията относно броя на новите паркоместа в града се определят за всеки конкретен район от града и са насочени към решаване на конкретните проблеми по паркиране в този район. Те са съобразени с новата организация на движение съгласно Генералния план за организация на движението в град Сливен (2021 г.).

По проект „Подобряване на градската среда на Сливен, част 2“, финансиран по ОПРР 2014-2020 г., е предвидено благоустрояване на трите най-големи квартали в града. Предвижда се изграждане на алеи, тротоари, детски и спортни площадки, озеленяване, монтаж на паркови елементи, оформяне на паркинг места.

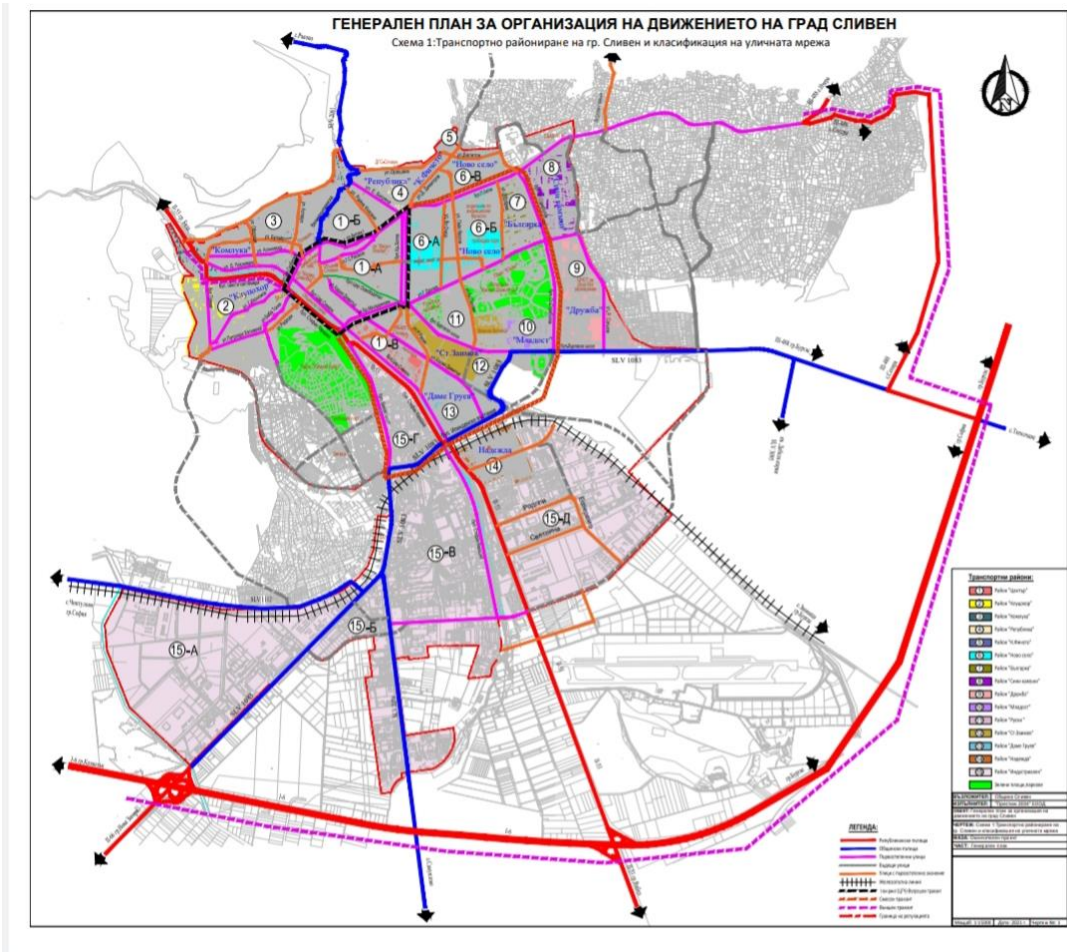
Планира се извън съществуващите паркинги да бъдат изградени 591 нови паркинг места в периода до 2022 г. Новите проектирани паркинги в гр. Сливен са:

- В кв. „Сини камъни“ – реконструкция на съществуващи и изграждане на нови паркоместа /над 215/ около блокове 21, 22, 23, 24 и 27;
- В кв. „Дружба“ – над 146 нови паркоместа в карето между блокове 12,13, 9 и 11 и 31 нови паркоместа северно от бл. 16;
- В кв. „Българка“ – над 230 нови паркоместа, разположени от двете страни на бл. 31; северно от бл. 20; източно от бл. 33 и източно от бл. 37.

Настилките са с паркинг елементи, отделени от уличното платно с бордюри. Ползването на паркоместата ще бъде безплатно.

На фиг. 12 е представена Схемата на транспортното райониране на града, която определя 15 транспортни райони, а в Таблица 8 – броят на паркоместата в тях - общо, включително и възможните нови. Предвиденият възможен общ брой на местата за паркиране от всички райони - сборно съществуващи и прогнозни е 19320. Необходими нови паркоместа за изграждане в жилищните квартали и паркоместа по уличното платно ориентировъчно се определят на над 7450.

Фиг. 12 Схема „Транспортно райониране на гр. Сливен и класификация на уличната мрежа“



Източник: Генерален план за организация на движението на град Сливен, 2021 г.

Таблица 8 Брой на възможните паркоместа в град Сливен

Транспортни райони	Общо	Възможни нови паркоместа
1. Център	4365	477
2. кв. КЛУЦОХОР	2421	1190
3. кв. КОМЛУКА	915	553
4. кв. РЕПУБЛИКА	350	228
5. кв. КОЛЪО ФИЧЕТО	103	50
6. кв. НОВО СЕЛО	1549	108
7. кв. БЪЛГАРКА	1421	610
8. кв. СИНИ КАМЪНИ	2293	1439
9. кв. ДРУЖБА	3052	1440

Транспортни райони	Общо	Възможни нови паркоместа
10. кв. МЛАДОСТ	238	135
11. кв. РУСКИ	304	80
12. кв. СТОЯН ЗАИМОВ	1001	327
13. кв. ДАМЕ ГРУЕВ	1280	782
14. кв. НАДЕЖДА	36	36
15. кв. ИНДУСТРИАЛЕН	178	
Общо	19506	7455

Източник: Генерален план за организация на движението на град Сливен, 2021 г.

Мярка 6.2: Управление на паркирането и Умен паркинг

- Ограничаване паркирането в зони с интензивен трафик;
- Въвеждане на Интегрирана електронна система за управление на паркирането (всички обособени паркинги и места за улично паркиране);
- Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркоместо в обсега, където се намираме.

Градска логистика

Съществена задачата на Общината е координирането на интересите на участниците в логистичната верига, съществуващите практики за градски товарни превози, заедно с ИКТ и ИТС технологиите, да се превърнат в организирана градска логистика.

7.1. Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта

- Въвеждане на часови график по схемите за зареждане (товаро-разтоварни дейности) на производствени и търговски обекти, с оглед намаляване натоварването на трафика в пиковите часове;
- Зареждане на магазини, които не разполагат с необходимия гараж или съоръжения за зареждане - в нощните или в ранни сутрешни часове или в краен случай - в извън пиковите такива, за да не се нарушава спокойствието на жителите и гостите на града във времето за почивка;

- Осъществяване на постоянен мониторинг и стриктно съблюдаване на графици за зареждане на търговски обекти и строително-ремонтни дейности в централната градска част с цел намаляване на трафика в пиковите часове;
- Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения;
- Въвеждане на допълнителни изисквания за смяна на старите товарни автомобили с по-екологични и нискоемисионни такива;
- Финансови стимули и преференции за логистичните фирми използващи електромобили за дистрибуция и разнос в града;
- Подобряване на контрола на колите на градската логистика в града;
- Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение;
- По-нататъшно развитие на общинското управление на градската логистика за планиране, координиране и управление на движението на стоки в града.

Интелигентни транспортни системи

Интелигентните транспортни системи (ИТС) е комплексно понятие, включващо всички технологии и интегрирани софтуерни решения, които имат за цел предоставянето на иновативни транспортни услуги, ефективно управление на движението, по-добро информиране на всички потребители, гарантиране на безопасността на движението, постигане на ефективност на транспортните системи и др. Използването на интелигентни решения и инструменти за управление на движението и транспортните мрежи е доказало своето ползотворно влияние и ще допринесе за превръщането на Сливен в „умен и интелигентен” град.

ПУГМ ще повиши ефективността на транспортната система и нейното развитие чрез изпълнението на следните мерки:

Мярка 8.1. Система за интелигентно управление на трафика:

Системата следи в реално време позицията на всяко превозно средство на градския транспорт и дали то се отклонява от разписанието си. Ако регистрира закъснения или избързвания, тя налага корекции на светофарните фази, а при катастрофи, аварии

или други затваряния на улици и булеварди, автоматично адаптира графици на линиите на градския транспорт, за да не се наруши нормалното обслужване на пътниците.

Основните дейности са:

- Дигитализация на дейностите по управление и контрол на движението и актуалното им периодично въвеждане в платформа за обработка на пространствена информация;
- „Умни кръстовища” - оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик
- Разширяване на система за видеонаблюдение с множество функции и приложения - наблюдение на входни/изходни точки, кръстовища, публични зони, с възможни допълнителни интелигентни функции – мониторинг на натоварване, нарушения, инциденти и др.;

Мярка 8.2. Въвеждане на система за електронен градски транспорт

Предстои създаването на интегрирана електронна билетна система в градския транспорт с билети за еднократно пътуване, билети за пътуване по време, както и абонаментни карти.

Планира се да се приложат и гъвкави решения в таксуването и начина на събиране на таксите за паркиране.

Мярка 8.3. Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/

- Разработване на транспортен модел с помощта на софтуер за транспортно моделиране;
- Анализ и препоръки за оптимизиране на транспортната система на общината и организацията на движение на база резултатите от модела.

Мярка 8.4. Разширяване на мрежата от интелигентни спирки на МГОТ и местата за паркиране

- Увеличаване броя на спирките на МГОТ с монтиране на електронни информационни табла, предоставящи информация за пътувания в реално време;
- Закупуване и монтиране на информационни табла за наличните и свободни места за паркиране в града на входните артерии, както и указващи табла в

града. Системата ще подава информация на указателните табели на входно - изходните артерии за наличие на свободни места в зоната на паркиране, заедно с информацията за наличните места в съществуващите и предвидени за изграждане паркинги.

Мярка 8.5. Въвеждане на сензори за качество на въздуха

Монтирането на сензори за качество на въздуха върху определени светофари ще бъде част от Системата за следене на качеството на въздуха в града, която ще изгради точна карта на замърсяването и с помощта която ще се анализират причините за това в реално време.

Мярка 8.6. Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите

Въвеждане на виртуална платформа и мобилното ѝ приложение, поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрутът от всички линии на обществения транспорт, всички варианти за предвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване с оглед вземане на оптималното решение за ситуацията, основано на актуална информация.

Безопасна градска мобилност

Предвидените мерки за пътна безопасност са в съответствие с европейската и национална стратегическа рамка в сектора, а именно Работен документ на службите на Комисията „Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 – Следващи стъпки към „Визия нула“, както и Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и Плана за действие 2021 – 2023 г.

В годишния доклад на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за 2020 г., всички дейности трябва да са подчинени на основната цел, която е намаляване на смъртните случаи и травматизма по пътищата. Тя, от своя страна, може да се представи като съвкупност от няколко съставни компонента за въздействие, налагащи предприемането на действия за повишаване на безопасността на движението по пътищата, които включват:

- подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата;
- оптимизиране и увеличаване на контрола относно спазването на правилата за движение по пътищата;

- по-безопасна пътна инфраструктура;
- по-безопасни превозни средства.

ПУГМ на община Сливен може да допринесе за безопасността и сигурността на транспортната система чрез изпълнение на следните мерки:

Мярка 9.1. Изграждане на по-безопасна инфраструктура

Инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, насочени към безопасността и сигурността на всички участници, в т.ч. уязвимите участници в движението, включват:

- Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение. Предвидените дейности са посочени в мерките 3.2 и 4.5;
- Разширяване на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди. Особено наложително е навсякъде, където е приложимо: осигуряване на условия за достъп на хора с увреждания и майки с детски колички да се разшири обхвата на търсене на решения съобразно наличната инфраструктура;
- Изграждане на нови пешеходни надлези и подлези, спиркови навеси;
- Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии. Изграждане на достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи, „достъпни маршрут“) за хора с двигателни затруднения;
- Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях;
- Въвеждане на „Зона 30 км/час“ в някои жилищни квартали на град Сливен;
- Оптимизация на работата на светофарните уредби -изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за

улесняване на преминаването на незрящи граждани -звук сигнал, бутони;

- Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток;
- Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на най-оживените кръстовища и пресичания на улици;
- Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки И велосипедни алеи. Изграждане на енергоефективно улично осветление на град Сливен с въвеждане на интелигентна система за управление;
- Довършване изграждането на енергоефективно алейно осветление в зелените зони.

Мярка 9.2. По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби

- 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.

Мярка 8.3. Въвеждане на обучение по градска мобилност.

- Подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата;
- Провеждане на масова информационна кампания със с образователен акцент на тема „Градска мобилност” сред общинската администрация, транспортни и туристически фирми, търговски обекти и граждани.

Териториална интегрираност на проектните предложения

За да се максимизират ползите от синергичния ефект между отделните интервенции мерките трябва да се реализират комплексно в дадена територия. За да се демонстрира териториалната интегрираност на проектите, отделните проекти следва да са групирани в интегрирани териториални пакети за различни части на града или териториални клъстери.

Изискванията за прилагане на интегриран териториален подход следва да се прилага и към определени териториални функционални зони или региони. Подобен функционален регион включва общините Сливен, Ямбол, Нова Загора, Тунджа,

Стладжа, Твърдица, Елена и Котел. Изпълнението на интегриран проект в партньорство на посочените общини ще подобри връзките, достъпността и тяхната интегрираност, като увеличи потенциалът на оформената зона, подобри безопасността на движението и състоянието на околната среда, ще стимулира използването на екологосъобразен колективен транспорт.

Мярка 10.1. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града

Мярка 10.2. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града

Мярка 10.3. Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи град и община Сливен, Ямбол, Нова Загора, Твърдица, община Тунджа, и др., в т.ч.:

- **Закупуване на нови превозни средства** - 5-6 пилотни електробуса за настоящи автобусни линии: Сливен - Ямбол, Сливен - Нова Загора, Сливен – Твърдица или други, които да са директни или минаващи през малки населени места по направлението;
- **Изграждане на нови зарядни станции** за нуждите на пилотния обществения транспорт (Сливен, Ямбол, Нова Загора, Кермен, Кабиле, Жельо войвода и други малки населени места по направлението);
- **Разработване на ИТС/интелигентна интегрирана система за управление/** за обществения транспорт в общините и обща за междуселищния транспорт в рамките на оформения регион/ареал;
- **Въвеждане на инфраструктурни мерки** за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти:
 - изградени нови пешеходни надлези, реновирани подлези и спирки;
 - реновиране на маркировката, повдигане и осветяване на пешеходни пътеки по важните и натоварените транспортни артерии на градовете и малките населени места, пред учебни заведения и други обществени сгради, паркови зони т.н.;
 - мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – изграждане на кръгови кръстовища, намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят, текстура,

осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от мерки и други.

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ

Институционална рамка

Институционалната рамка за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност на Община Сливен за периода 2022-2030 г. обхваща публични структури - органи, организации и институции от държавния, частния и гражданския сектор, които имат отношение към развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на три нива - местно, регионално и национално.

Местно ниво

Местна изпълнителна и законодателна власт - Община Сливен и Общински съвет Сливен; Общинска комисия по безопасност на движението ; браншови организации; производствени предприятия; търговски вериги; стопански субекти в сферата на услугите; превозвачи и други транспортни оператори; банки; застрахователни компании; здравни и образователни институции; районни полицейски управления; неправителствени организации; местни медии и др.

Регионално ниво

Областна администрация Сливен, Областен съвет за регионално развитие, Областна комисия по транспорт, Областно пътно управление, Областна дирекция на Министерството на вътрешните работи, Сектор „Пътна полиция“, Областен отдел „Контролна дейност – Държавна автомобилна инспекция“, Областно управление „Пожарна безопасност и защита на населението“, Регионална здравна инспекция, Регионално управление на образование, Регионална инспекция по околната среда и водите, съседни общини, регионални медии, Областен съвет на „Български Червен Кръст“, Съюз на българските автомобилисти и други неправителствени организации.

Национално ниво

Министерствата на: регионалното развитие и благоустройството, транспорта икономиката, енергетиката, туризма, финансите, вътрешните работи, околната среда и водите, информационните технологии и съобщенията, здравеопазването, образованието и науката, младежта и спорта, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“; Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“, специализирани звена за работа по усвояване на средства от ЕС и други източници на външно финансиране.

План за действие

Планът за действие представя в таблична форма информация относно следното за всяка една от мерките, включени в приоритетите, част от стратегическите цели:

- **Очаквани резултати** от изпълнението на мерките
- **Индикативен срок за изпълнение** – краен целеви срок за изпълнение или „постоянен“, ако за реализацията на съответната мярка се очаква постоянно (периодично) да бъдат извършвани конкретни дейности
- **Отговорни партньори** – например общината или съвместно с други местни заинтересовани страни, ако не може да се определи конкретна отговорност или ако има дейности, които може да бъдат поделени между страните
- **Индикативни източници на финансиране** – посочени са потенциалните източници на финансиране на мерките:
 - НПВУ = Национален План за възстановяване и устойчивост
 - ПРР = Програма „Регионално развитие“ 2021 – 2027 г.
 - ПТС = Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

- ПОС = Програма „Околна среда“ 2021 – 2027 г.
- ПРСП = Програма за развитие на селските райони 2021-2027г.
- ФМ на ЕИП = Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
- ОБ – Общински бюджет
- РБ – Републикански бюджет
- ДПФИ = Други програми, фондове, частни инвестиции

Таблица 9 План за действие

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
1. Улична мрежа и пътна мрежа между град Сливен и околните населени места				
Мярка 1.1. Изграждане/обновяване/реконструкция на улична мрежа и съоръженията към нея	Обновена/реконструирана и изградена нова улична мрежа и съоръжения в община Сливен	постоянен	Община Сливен Местни заинтересовани страни	НПВУ, , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
1.1.1. Разработване на програма за поетапно изпълнение на ремонти/обновяване/реконструкция на уличната мрежа	Разработена програма, включително с ГИС приложение, указваща състоянието на уличната мрежа и поетапно изпълнение на необходими ремонти/обновяване/рехабилитация	2022 г.	Община Сливен Местни заинтересовани страни	ОБ
1.1.2. Изграждане на нови улици	Изградени 16 км нови улици	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДФПИ
Продължение на бул. "Стефан Стамболов" през военния терен, зауствайки се в бул. „Илинденско въстание“.	Изграден нов участък	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДФПИ
Продължение на ул. „Сергей Румянцев“, като се оформя триклонно кръстовище с	Изграден нов участък	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДФПИ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
бул. „Христо Ботев“. По този начин ще се облекчи автомобилния поток през кръстовище „Розова градина“.				
Нова улица през бившия военен терен, свързваща бул. “Бургаско шосе“ с бул.“Хаджи Димитър“	Изграден нов участък	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Четирилентова отсечка от Двата аслана (където се събират двете еднопосочни улици ул. Г.С.Раковски и ул. Антим I) до Новоселски мост	Изграден четирилентов участък	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Свързваща улица през средата на вилна зона Сливен, която да тръгва от бул. Бургаско шосе, покрай недовършените сгради на СБА Сливен и се свърже право нагоре с ул. Ичеренско шосе	Изграден нов участък	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
1.1.3. Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи кръстовища	Реконструирани 8 кръстовища	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Кръстовище: бул. "Панайот Хитов"	Приоритетно реконструирано кръстовище	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Кръстовище: ул. "Ген. Скобелев"	Приоритетно реконструирано кръстовище	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Кръстовище: ул. "Банско шосе" (път SLV	Приоритетно реконструирано	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
1083)	рано кръстовище			
Кръстовище: бул. "Бургаско шосе"	Приоритетно реконструирано кръстовище	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Кръстовище: бул. "Стефан Стамболов"	Приоритетно реконструирано кръстовище	2022-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
бул."Стефан Караджа"	Реконструирано кръстовище	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
бул."Илинденско въстание"	Реконструирано кръстовище	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
ул. „Г.С. Раковски”, ул. „Ел. Багряна”, бул. „Христо Ботев” и бул. „Панайот Хитов” (Новоселски мост)	Реконструирано кръстовище	2023-2027 г.	Община Сливен	ОБ, ПРР,ДФПИ
Мярка 1.2. Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Сливен	Подобрена достъпност и свързаност на град Сливен с непосредствения му ареал на влияние	2022-2027г.	Община Сливен	НПВУ, , ПРР, ОБ, РБ, ДПФИ
1.2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Сливен и околните населени места на територията на общината и обекти на територията на ПП „Сините камъни“.	Подобрена достъпност и свързаност на град Сливен с непосредствения му ареал на влияние	2022-2027 г.	Община Сливен	ПРР, ПРСР, ОБ, РБ, ДПФИ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
1.2.2. Изграждане на четирилентов път Сливен-Ямбол	Подобрена свързаност и интегрираност на град Сливен и град Ямбол като важни ядра в региона	2022-2027 г.	АПИ Община Сливен Община Ямбол	ПРР, РБ, ПВУ
1.2.3. Изграждане на подходи за слизване и качване към подбалканския път Бургас - Сливен – София(Самуиловско шосе)	Улесняване на трафика	2023-2027 г.	АПИ Община Сливен	ПРР, РБ, ОБ
1.2.4. Изграждане на автобусни спирки	Изграждане на унифицирани спирки	2024-2027 г.	Община Сливен	ПРР, РБ, ОБ
Мярка 1.3. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти	Изграждане на лифт, пешеходни и велоалеи	2023-2027 г.	Община Сливен	ПРР, РБ, ОБ, други финансови източници
2. Развитие на екологичен обществен градски и междуселищен транспорт				
Мярка 2.1. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	Въведени нови екологични превозни средства в обществения транспорт	2022—2027 г.	Община Сливен МРРБ, МОСВ	НПВУ, , ПРР, ПОС, ДПФИ, ОБ
2.1.1. Поетапна подмяна на подвижния състав на електротранспорта закупуване на 10 нови тролейбуси	Закупени 10 нови тролейбуси	2022—2027 г.	Община Сливен МРРБ, МОСВ	НПВУ, ПРР, ПОС, ОБ
2.1.2. Подобряване на инфраструктурата	Разширени 2 ТИС,	2023—2027 г.	Община Сливен	НПВУ, ПРР,

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
на електротранспорта – разширение на 2 ТИС, ретрофит на 1 ТИС, изграждане на фотоволтаични електроцентрали	Реконструиран 1 ТИС, изградени 6 покривни фотоволтаични електроцентрали		МРРБ, ЧЕЗ	МЕ, частни източници
2.1.3. Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози – закупуване на 25 електробуса/автобуси на природен газ (CNG)/	Закупени 25 нови електробуси	2022—2027 г.	Община Сливен МРРБ, МОСВ	НПВУ, ПРР, ОБ
Мярка 2.2. Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки (при доказана необходимост от Актуализиран ГПОД)	Въведени транспортни връзки, които покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа	2022—2027 г.	Община Сливен	НПВУ, ПРР, ОБ
Мярка 2.3. Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	Въведени нови екологични превозни средства за немасов обществен транспорт	2022—2030 г.	Община Сливен Местни заинтересовани страни	НПВУ, ПРР, ПОС, ОБ, ДПФИ
Мярка 2.4. Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции	Изградени нови зарядни станции	2022—2030 г.	Община Сливен МРРБ, МОСВ	НПВУ, ПРР, ПОС, ОБ
Мярка 2.5. Утвърждаване на	Проведени кампании за	постоянен	Община Сливен	НПВУ, ПРР,

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	утвърждаване на градския обществен транспорт като бърз, комфортен, безопасен и екологичен		Местни заинтересовани страни	ПОС, ДПФИ, ОБ
3. Повишаване на електромобилността				
Мярка 3.1: Прилагане на стимули за насърчаване на електромобилността	Повишаване на броя на електромобилите	постоянен	Община Сливен	ПОС, ОБ
4. Пешеходно движение				
Мярка 4.1: Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	Изградени нови/ подобрени пешеходни пространства/зони в града	постоянен	Община Сливен	ПРР, ДПФИ, ПОС, ОБ
Мярка 4.2: Подобряване на безопасността на пешеходното движение	Увеличена Зона 30 Осигурени безопасни пешеходни пресичания Изградено кръстовище на две нива в зоната на бул. "Цар Освободител" и ул. „Димитър Добрович“ Подобрена настилка Подобрено улично осветление	постоянен	Община Сливен	ПРР, ДПФИ, ОБ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
	Подобрена вертикална сигнализация			
Мярка 4.3: Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	Проведени кампании и инициативи за стимулиране на пешеходното движение	постоянен	Община Сливен Местни заинтересовани страни	ПРР, ДПФИ, ОБ, ФМ на ЕИП
5. Велосипедно движение				
Мярка 5.1 Изграждане на главната велосипедна мрежа на територията на града	Изградена нова велосипедна мрежа и маршрути	постоянен	Община Сливен	НПВУ, ПРР, ДПФИ, ОБ
5.1.1. Първи етап – изграждане и обозначаване на велосипедни трасета, съобразени с нуждите и възможностите на уличната мрежа към настоящия момент ⁹ : – бул. "6-ти септември" (ВиК - бул. "Ген. Скобелев") – бул. "Ст. Караджа" (бул. "Ген.	Изградена нова 8,5 км велосипедна мрежа	2021	Община Сливен	ОПРР

⁹ Велосипедните трасета са съгласно ГПОД на Сливен 2021 г.

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
<p>Скобелев" - "Дамарски мост")</p> <ul style="list-style-type: none"> – ул. "Бр. Миладинови" ("Дамарски мост" - бул. "Хаджи Димитър") – бул. "Хаджи Димитър" – ул. „Радой Ралин“ – кръгово кръстовище „Розова градина“ - бул. "Г. Данчев" – парк „Юнак“ – кръгово кръстовище „Розова градина“ - бул. "Христо Ботев" изток – бул. „Панайот Хитов“ – бул. „Стефан Стаболов“ – кръгово кръстовище „Розова градина“ – бул.“Бургаско шосе“ – кв. Стоян Заимов 				
<p>5.1.2. Втори етап – обхваща изграждане на следните трасета :</p> <ul style="list-style-type: none"> – бул. "Христо Ботев" – запад – "Радой Ралин" – бул. „Цар Симеон“ – бул. "Стефан Караджа"(" Дамарски мост" - ул. "Индустиална") 	Изградена нова 12 км велосипедна мрежа	2025-2027 г.	Община Сливен	НПВУ, ПРР, ДПФИ, ОБ ФМ на ЕИП

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
<ul style="list-style-type: none"> – ул. "Хаджи Димитър" -юг (от края на велоалеята от първи етап до ж.п. гара) – ул. "Хан Крум" – бул. "Тракия" (бул. "Шести септември" - ул. "Хан Крум") – ул. "Ген. Скобелев" - ул. "Първи май" - пл. "Хаджи Димитър" - площад пред сградата на Община Сливен – ул. "Хаджи Димитър" – север – ул. "Райна Княгиня" (прилага се напречен профил тип 5) – ул. "Елисавета Багряна" – ул. "Д. Димитров" (прилага се напречен профил тип 6) – бул. "Илинденско въстание" – бул. "Цар Симеон" – бул. "Бургаско шосе" – ул. "Антим Първи" – ул. "Г. С. Раковски" 				

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
Мярка 5.2 Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали	Изградена нова 8 км довеждаща велосипедна мрежа в кварталите	постоянен	Община Сливен	ПРР, ДПФИ, ОБ
Мярка 5.3 Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути на територията на общината и ПП „Сините камъни“	Изградени нови рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути	постоянен	Община Сливен Местни заинтересовани страни	ПРР, ДПФИ, ОБ, ПВУ
Мярка 5.4 Изграждане на съоръжения/паркинги за паркиране на велосипеди	Изградени 7 нови велостоянки и паркинги за велосипеди, електрически скутери и тротинетки	постоянен	Община Сливен	НПВУ, ПРР, ДПФИ, ОБ
Мярка 5.5 Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	Полагане на маркировка и сигнализация Подобрени за велосипедисти опасни кръстовища и пресичания Проведени обучения и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия	постоянен	Община Сливен Местни заинтересовани страни	ПРР, ДПФИ, ОБ, ФМ на ЕИП

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
Мярка 5.6 Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	<p>Подобрена култура и навици за каране на велосипед в града като начин на придвижване</p> <p>Организиран кампания и събития, подкрепящи велосипедното движение</p> <p>Създадена онлайн платформа/мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути и друга информация, полезна за велосипедисти</p>	постоянен	Община Сливен Местни заинтересовани страни	ДПФИ, ОБ, ФМ на ЕИП
6. Паркиране				
Мярка 6.1. Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	Осигурени нови паркоместа	постоянен	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДПФИ
Мярка 6.2: Управление и контрол на паркирането, Умен паркинг	<p>Подобрен контрол с оглед безопасност на движението</p> <p>Монтирани табла, указващи местата за паркиране и тяхната заетост на входно-изходните пунктове на града</p> <p>Разработено мобилно</p>	постоянен	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДПФИ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
	<p>приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркомясто</p> <p>Намаляване излишното обикаляне за търсене на свободни места, освободените вредни емисии и генерираният шум</p>			
7. Градска логистика				
7.1. Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<p>Въведени часови графици по схемите за зареждане</p> <p>Подобрен контрол на градската логистика</p>	постоянен	Община Сливен	ОБ, ПРР, ДПФИ
8. Интелигентни транспортни системи				
Мярка 8.1. Внедряване на Система за интелигентно управление на трафика	<p>Подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик</p> <p>Въвеждане на „умни кръстовища“</p> <p>Разширяване на система за видеонаблюдение с</p>	2022-2025 г.	Община Сливен	ПРР , ПТС, ОБ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
	<p>множество функции и приложения</p> <p>Преодоляване на задръстванията</p> <p>Подобряване на пътно-транспортната обстановка</p> <p>Подобрени параметри на околната среда</p>			
Мярка 8.2. Въвеждане на система за електронен градски транспорт	Въведена интегрирана електронна система за таксуване	2022 г.	Община Сливен	ОПРР
Мярка 8.3. Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/	<p>Периодично актуализиран ГПОД на град Сливен</p> <p>Оптимизирана маршрутна мрежа на обществения транспорт въз основа на съвременни ИКТ</p>	2023 г.	Община Сливен	НПВУ, ПРР, ПТС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Мярка 8.4. Разширяване на мрежата от интелигентни спирки на МГОТ	Повишена информираност на гражданите	2023-2025 г.	Община Сливен	ПРР, ДПФИ, ОБ
Мярка 8.5. Въвеждане на сензори за качество на въздуха	Монтиране на сензори за качество на въздуха върху определени светофари			

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
	като част от Системата за следене на качеството на въздуха в града			
Мярка 8.6. Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите	Подобрена градска ориентация; Повишена информираност за възможностите на придвижване; подобрен комфорт и независимост	постоянен	Община Сливен	ПРР, ДПФИ, ОБ
9. Безопасна градска мобилност				
Мярка 9.1. Изграждане на по-безопасна инфраструктура	Подобрена сигурност на велосипедното и пешеходното движение и обществения транспорт в града Осигурени мерки за достъпност на спирките на град Сливен Изпълнени мерки за успокояване на движението на входовете на населените места Оптимизирана светофарна	постоянен		ПРР, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
	уредба Подобрена вертикална и хоризонтална сигнализация Въведени интелигентни транспортни пътеки Постигане на енерго-ефективно улично и алейно осветление			
Мярка 9.2. По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби	Осигуряване на навременна медицинска помощ	постоянен		ОБ
Мярка 9.3. Въвеждане на обучение по градска мобилност	Подобрено образователно равнище на участниците в движението	постоянен		ОБ, ДПФИ,
10. Териториална интегрираност на проектните предложения				
10.1. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на град Сливен	Изпълнени интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на град Сливен	постоянен	Община Сливен	ПРР, ПТС, ДПФИ, ОБ
10.2. Формиране на интегрирани пакети	Изпълнени интегрирани	постоянен	Община Сливен	ПРР, ПТС,

Стратегически приоритет/мярка/проект	Очаквани резултати	Индикативен срок за изпълнение	Отговорни партньори	Индикативни източници на финансиране
от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града	пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града			ДПФИ, ОБ, РБ
10.3. Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи град и община Сливен, Ямбол, Нова Загора, Котел, елена, Твърдица и др.	Формирани партньорства и интегрирани проекти за устойчива мобилност във функционални зони, включващи град и община Сливен, Ямбол, Нова Загора, Твърдица, др.	2022-2025 г.	Местни власти на партньорски общини Други заинтересовани страни	НПВУ, ПРР, ПТС, ДПФИ, ОБ, РБ

Сроковете, отговорните партньори и източниците на финансиране в **Таблица 9. План за действие** са индикативни и подлежат на актуализация в хода на изпълнение на ПУГМ.

СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

Системата за наблюдение/мониторинг и оценка на изпълнението на ПУГМ осигурява систематично събиране, анализ и използване на информация с цел управленски контрол и вземане на решения. Целта на мониторинга е да осигури ефективно и ефикасно изпълнение на плана. Той предоставя навременна информация за планираната и извършената работа, като тази информация е достъпна за всички заинтересовани страни. Осъществяването на текущото наблюдение ще подпомогне процеса на идентифициране на рискове и съответно да способства за вземане на адекватни мерки за тяхното преодоляване.

Докато **наблюдението/мониторингът се осъществява периодично**, оценката се осъществява на междинен и краен период. На база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, ПУГМ подлежи на оценка и актуализация най-малкото веднъж на пет години, за да се гарантират неговата ефективност и актуалност. Доколкото ПУГМ 2021-2030 г. се обвързва с Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Сливен 2021-2027 г., възможно е да се приеме първата оценка на ПУГМ да съвпадне по време с междинната оценка на ПИРО. Конкретното решение зависи от динамичното развитие на процесите през плановия период.

- **Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ**

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

- **Кметът на общината**, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление
 - **Общинската администрация** – основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация, Общинско предприятие „Градска мобилност“ „Пътнически превози“ ЕООД, Общинска комисия за безопасност на движението;
 - **Представителите на партньорите/заинтересовани страни** на общинската администрация, участващи в изпълнението на ПУГМ.
- **Организация на работата по наблюдението и оценката**

Наблюдението на изпълнението на мерките, заложи в рамките на ПУГМ, ще се извършва на оперативен ниво от страна на оторизирани за целта експерти от общинската администрация, които ще бъдат отговорни за събирането, обработката и анализа на първичните и вторичните информационни източници.

Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект.

Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на мерките на ПУГМ ще се извършва от външни експерти, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени доклади относно напредъка в изпълнението на ПУГМ.

▪ **Актуализация на ПУГМ**

Необходимост от актуализиране на ПУГМ може да възникне вследствие на дългосрочното планиране на документа (десет годишен период) и динамичните процеси, които се протичат на територията на общината, нормативната уредба и ценовите параметри на необходимите инвестициите. Резултатите от това са основа за евентуална актуализация на целия или на части от документа, най-вече по реализация, дефинираните срокове, както и заложените индикатори.

Актуализирането следва да обхваща промени със съществено значение, които не противоречат на визията, общите цели на документа и съответно могат да бъдат свързани с:

- Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирани нови потребности;
- Планиране на нови мерки, свързани с идентифицирането на нови възможности за финансиране чрез програми и проекти;
- Планиране на нови мерки, свързани с конкретна държавна и европейска политика
- Възникване на други промени след преоценка на тяхното съответствие с целите и приоритетите и др.

Процедурата за актуализация на документа има следните основни стъпки:

- Събиране на необходимата информация, подготовка на обосновка за предлаганите промени и извършване на консултации с експерти от заинтересованите страни;
- Организиране на срещи, групови дискусии и други форми на обсъждане на предложенията;
- Експерти от общината подготвят окончателното(ите) предложение(я) за изменение;
- Предложението(ията) се приема(т) или отхвърля(т) след публично обсъждане.

Индикатори за изпълнението на ПУГМ на град Сливен

Индикаторите имат съществена роля за оценка на напредъка при изпълнението на настоящата Стратегия. В долната таблица са представени техните основни характеристики, позволяващи извършване на тяхното измерване за целите на оценка на постигнатия напредък в изпълнение на целите.

Както бе отбелязано, напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделна мярка/действие/проект.

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на дадената мярка/действие/проект.

Таблица 10 Индикатори за наблюдение и оценка на изпълнението

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
1. Улична мрежа и пътна мрежа между град Сливен и околните населени места		
Мярка 1.1. Изграждане /обновяване /реконструкция на улична мрежа и съоръженията към нея	Изпълнени проекти	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, отчети
1.1.1. Разработване на програма за поетапно изпълнение на ремонти/обновяване/реконструкция на уличната мрежа	- Разработена програма	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
1.1.2. Изграждане на нови улици	- Изградени нови улици	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км - Целева стойност – 16 км - Източник на информация: Община Сливен, отчет
1.1.3. Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи кръстовища	- Реконструирани кръстовища	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 8 бр.

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
		<ul style="list-style-type: none"> - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 1.2. Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Сливен	Подобрена достъпност и свързаност на град Сливен със зоната на влияние	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Дял на населението, ползващо подобрена транспортна инфраструктура - Източник на информация: Община Сливен
1.2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Сливен и околните населени места на територията на общината и ПП “Сините камъни“	- Дължина на реконструиран/рехабилитиран път	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км. - Източник на информация: Отчет на проекти
1.2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Сливен и околните населени места на територията на общината	Увеличаване на пътуванията с обществен междуселищен транспорт	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – %. - Източник на информация: ОП „Градски превози“

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
1.2.2. Изграждане на четирилентов път Сливен-Ямбол	- Изграден път	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – Изграден четирилентов път - км - Източник на информация: Община Сливен
2. Развитие на екологичен обществен градски и междуселищен транспорт		
Мярка 2.1. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града		
2.1.1. Поетапна подмяна на подвижния състав на електротранспорта - - закупуване на 10 нови тролейбуси	- Закупени нови тролейбуси	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 10 бр. - Източник на информация: Община Сливен
2.1.2. Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози – закупуване на 15 електробуси	- Закупени нови електробуси	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 15 бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 2.2. Разкриване на нови маршрутни линии на	- Въведени транспортни връзки, които покриват всички непокрити градски	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр.

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки (при доказана необходимост от Актуализиран ГПОД)	зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа	- Източник на информация: Община Сливен
Мярка 2.3. Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	- Въведени нови екологични превозни средства за немасов обществен транспорт	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
Мярка 2.4. Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции	- Зарядни станции	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 2.5. Мярка 2.5. Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	- Брой пътувания на 1 гражданин	- Индикатор за резултат - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
	- Общо вредни емисии	- Индикатор за резултат - Мерна единица – Намаляване %. - Целева стойност – 15-20% - Източник на информация:

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
		РИОСВ Сливен
	- Прахово замърсяване	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Намаляване %. - Целева стойност – 15-20% - Източник на информация: РИОСВ Сливен
	- Парникови газове	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Намаляване %. - Целева стойност –15- 20% - Източник на информация: РИОСВ Сливен
	- Шумово замърсяване	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Намаляване %. - Целева стойност – 15-20% - Източник на информация: РИОСВ Сливен
3. Повишаване на електромобилността		
Мярка 3.1: Прилагане на стимули за	- Брой ебектромобили	Индикатор за продукт

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
насърчаване на електромобилността		<ul style="list-style-type: none"> - Мерна единица – бр. - Източник на информация: - КАТ
4. Пешеходно движение		
Мярка 4.1: Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града	<ul style="list-style-type: none"> - Изградени нови/ подобрени пешеходни пространства/зони в града 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – кв.км - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 4.2: Подобряване на безопасността на пешеходното движение	<ul style="list-style-type: none"> - Брой- пешеходни пътеки и пресичания 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица –бр. - Източник на информация: Община Сливен , отчети
	<ul style="list-style-type: none"> - Подобрена настилка 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – кв.км - Източник на информация: Община Сливен, отчети
	<ul style="list-style-type: none"> - Подобрена вертикална и хоризонтална сигнализация за пешеходци 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км - Източник на информация: Община Сливен, отчети
	<ul style="list-style-type: none"> - Подобрена пешеходна безопасност 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – Намалени

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/результат/, мерна единица, източници на информация
		инциденти с пешеходци - Целева стойност – 80% - Източник на информация: Община Сливен, отчети
Мярка 4.3: Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	<ul style="list-style-type: none"> - Проведели кампании и инициативи за стимулиране на пешеходното движение - Брой участници в проведени кампании и инициативи 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
5. Велосипедно движение		
Мярка 5.1 Изграждане на главната велосипедна мрежа на територията на града	<ul style="list-style-type: none"> - Изградена велосипедна мрежа и маршрути 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км - Целева стойност – 20 км - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 5.2 Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали	<ul style="list-style-type: none"> - Изградена довеждаща велосипедна мрежа в кварталите 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 5.3 Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни	<ul style="list-style-type: none"> - Изградени нови рекреационни и спортни велосипедни трасета и 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – км.

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
трасета и маршрути	маршрути	- Източник на информация: Община Сливен, отчети проекти
Мярка 5.4 Изграждане на съоръжения/паркинги за паркиране на велосипеди	- Изградени нови велостоянки и паркинги за велосипеди, електрически скутери и тротинетки	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 7 бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 5.5 Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	- Полагане на маркировка и сигнализация за велосипедно движение	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Подобрени за велосипедисти опасни кръстовища и пресичания	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Проведени обучения и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Намаляване на инциденти с велосипедисти	- Индикатор за резултат - Мерна единица – %

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
		<ul style="list-style-type: none"> - Целева стойност – 80% - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани кпани
Мярка 5.6 Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	<ul style="list-style-type: none"> - Създадена онлайн платформа/ мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути и друга информация, полезна за велосипедисти 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
6. Паркиране		
Мярка 6.1. Осигуряване на по-голям брой места за паркиране	<ul style="list-style-type: none"> - Осигурени нови паркоместа 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 1500 бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 6.2: Управление и контрол на паркирането	<ul style="list-style-type: none"> - Монтирани табла, указващи местата за паркиране и тяхната заетост (на входно-изходни пунктове, на основни паркинги в града) 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 8 бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
	<ul style="list-style-type: none"> - Разработено мобилно приложение за 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
	идентифициране на най-близкото свободно паркомясто	<ul style="list-style-type: none"> - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
7. Градска логистика		
7.1. Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	- Въведени часови графици по схемите за зареждане	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
8. Интелигентни транспортни системи		
Мярка 8.1. Внедряване на Система за интелигентно управление на трафика	- Внедрена интегрирана система за управление на градския транспорт	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 8.2. Въвеждане на система за таксуване с различни видове обществен транспорт, комбинирано таксуване на време/разстояние	- Въведена интегрирана електронна билетна система	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 8.3. Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/	- Актуализиран ГПОД на град Сливен	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
Мярка 8.4. Разширяване на мрежата от интелигентни спирки на МГОТ	<ul style="list-style-type: none"> - Нови интелигентни спирки 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 20 бр. - Източник на информация: Община Сливен
	<ul style="list-style-type: none"> - Подобрена информираност на пътници, ползващи МГОТ 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Брой пътници, ползващи информация от нови интелигентни спирки на МГОТ - Източник на информация: Община Сливен, анкетно проучване
Мярка 8.5. Въвеждане на сензори за качество на въздуха	<ul style="list-style-type: none"> - Монтирани сензори за качество на въздуха върху определени светофарни уредби 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
Мярка 8.6. Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите	<ul style="list-style-type: none"> - Въведени приложения с информация за мобилни услуги за гражданите 	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
9. Безопасна градска мобилност		
Мярка 9.1. Изграждане на безопасна инфраструктура	- Брой спирки на МГОТ с осигурени мерки за достъпност и комфорт	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Изпълнени проекти за успокояване на движението на входовете на населените места	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Подобрена вертикална и хоризонтална сигнализация за всички участници в движението	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
	- Въведени интелигентни транспортни пътеки	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен
	- Намаляване на пътно-транспортните инцидентни	- Индикатор за резултат - Мерна единица – бр. - Целева стойност – 80% - Източник на информация:

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
		Община Сливен, Общинска комисия по безопасност на движението по пътищата
Мярка 9.2. По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби	- Намалени тежки последици от пътно-транспортни произшествия	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Общинска Комисия за безопасност на движението; - Здравни заведения.
Мярка 9.3. Въвеждане на обучение по градска мобилност	- Подобрен капацитет на всички участници в движението	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за резултат - Мерна единица – Брой участници в проведени обучителни по градска мобилност - Източник на информация: Община Сливен, други заинтересовани страни
10. Териториална интегрираност на проектните предложения		
10.1. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на град Сливен	- Брой изпълнени интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на град Сливен	<ul style="list-style-type: none"> - Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. Източник на информация: Община Сливен

Стратегически приоритет/мярка/проект	Индикатори	Описание – вид на индикатора /за продукт/резултат/, мерна единица, източници на информация
10.2. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града	– Брой изпълнени интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на град Сливен	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. Източник на информация: Община Сливен
10.3. Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи град и община Сливен, Ямбол, Нова Загора, Котел, Елена, Твърдица и др.	- Формирани партньорства и изпълнени интегрирани проекти за устойчива мобилност	- Индикатор за резултат - Мерна единица – бр. Източник на информация: Община Сливен
	- Изпълнени интегрирани проекти за устойчива градска мобилност	- Индикатор за продукт - Мерна единица – бр. - Източник на информация: Община Сливен

Сроковете, отговорните партньори и източниците на финансиране в **Таблица 9. План за действие** са индикативни и подлежат на актуализация в хода на изпълнение на ПУГМ.

Консултиране на заинтересованите страни и обществено участие

В хода на изготвяне на настоящия планов документ бяха консултирани заинтересованите страни чрез провеждане на експертни срещи с представители на общинската администрация, комуникация за набиране на данни информация и верифициране на направени заключения с представители на Общинско предприятие „Градска мобилност“ и Пътнически превози ЕООД.

На 28 февруари 2022 г. за обществено обсъждане на страницата на община Сливен бе качен ПУГМ на град Сливен 2022-2030 придружен от покана за обсъждане и посочена възможност за коментари и предложения до 30 март 2022 година. Качена е и презентация на основните аспекти от документа (от 4 март 2022г.) .

На 9 март 2022 година се проведе дистанционно онлайн обществено обсъждане на Плана, като бяха потвърдени основните заложи приоритети и мерки за действие.

Получените предложения от он-лайн общественото обсъждане, както и изпратените коментари и предложения на посочената ел. поща са отразени в окончателната версия на Плана.

Окончателната версия на ПУГМ на град Сливен 2022-2030 беше предоставена за становище от РИОСВ-Стара Загора за преценяване на необходимостта от екологична оценка и издаване на становище по екологична оценка на ПУГМ, в резултат на което се получи отговор, че не е необходимо решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка или издаване на становище, и че няма вероятност от отрицателно въздействие върху защитени зони от мрежа „Натура“.