**Приложение № 4** към чл. 8а, ал. 1

ДО

ДИРЕКТОРА НА РИОСВ ПЛОВДИВ

ИСКАНЕ

за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка (ЕО)

от Костадин Димитров кмет на община Пловдив

(име, фирма, длъжност)

УВАЖАЕМИ Г-Н ДИРЕКТОР,

Моля да ми бъде издадено решение за преценяване на необходимостта от екологична оценка на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на Пловдив - планов документ, който идентифицира основните насоки за устойчиво развитие на мобилността в града............................................................................................................................................................

(наименование на плана/програмата)

Във връзка с това предоставям следната информация по **чл. 8а, ал. 1** от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми:

1. Информация за възложителя на плана/програмата (орган или оправомощено по закон трето лице):

Име: Костадин Димитров – кмет на община Пловдив

ПУГМ на община Пловдив е разработен за периода 2022 - 2032 г., като очертава перспективите пред града и общината за мобилизиране на градските потенциали, привличане на външни ресурси (експертни, материални и финансови) и стимулиране на партньорства за утвърждаване на модели на придвижване, които подкрепят качествената трансформация на градските пространства по отношение на безопасност, здравословна среда за живот и комбиниране на функции в съответствие с претенциите на съвременната градска култура. Националната нормативна уредба отрежда значимо място на плановете за устойчива градска мобилност в общата рамка за планиране и проектиране на комуникационно – транспортни решения в урбанизираните територии.[[1]](#footnote-1) Развитието на устойчива градска мобилност е една от основните цели на комуникационно – транспортното планиране, наред с ефективното използване на градската територия, осигуряването на бързи и удобни транспортни връзки, създаването на предпоставки за икономическо развитие на територията и др.

В контекста на местните политически и стратегически планови документи, ПУГМ е интегрален елемент на общото устройствено планиране, като част от Общия устройствен план или Плана на комуникационно – транспортната система на града. Чл. 8, ал. 5 на Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии очертава обхвата на планиране от определяне на съотношението и дела на различните видове пътувания до мерки за насърчаване на активни модели на придвижвания и използване на обществен транспорт, осигуряване на синергия между автомобилно, пешеходно и велосипедно движение, интегрирани маршрути, безопасност и комфорт на пътуване.

б) Период на действие и етапи на изпълнение на плана/програмата

Периодът на действие на ПУГМ е 2022 - 2032 г. Планът има за задача да примири дългосрочната амбиция за реализация на мащабни инвестиционни проекти с ограничения десетгодишен хоризонт на планиране, като приоритизира фази и етапи на изпълнение, мерки за разработване и утвърждаване на градски концепции и изграждане на капацитет за бъдещо развитие.

в) Териториален обхват (транснационален, национален, регионален, областен, общински, за по-малки територии) с посочване на съответните области и общини

Предложената функционална територия на ПУГМ обхваща агломерация Пловдив, което съгласно законовото определение и регистъра за агломерациите на МРРБ (<http://www.regag.eu/>), практически означава територията на Община Пловдив, към която се допълват връзките с Община Марица, Община Родопи и летище Пловдив. Останалите транспортни връзки се отчитат при разработването на настоящия план, но не се включват в неговата функционална територия.

г) Засегнати елементи от Националната екологична мрежа (НЕМ)

На територията на Община Пловдив попадат:

1. Младежки хълм - код в регистъра 519;
2. Данов хълм - код в регистъра 520;
3. Хълм на освободителите (Бунарджик) с код в регистъра 521.

Трите хълма са със статут на защитени територии в категорията „природна забележителност“(съгласно Закона за защитените територии), обявени със заповед на министъра на околната среда и водите № РД-466 от 22.12.1995 г. Целта на обявяване е запазване на ландшафта на уникалните геоморфоложки образувания - част от тепетата в Пловдив. Защитената територия на разглежданите хълмове е цялостно разположена в силно урбанизирана градска среда, район Централен, който е най-гъсто населен. Освен това в регулационните граници на гр. Пловдив и в землището на община Пловдив попадат частично и други защитени зони и територии:

1. защитена местност "Нощувка на малък корморан" с код в регистъра 449, обявена със Заповед № РД-644/05.09.2006 г. за опазване на местообитание, място за почивка и струпване по време на миграция на малък корморан (Phalacrocorax pygmaeus)(припокрива се частично със защитена зона по Директивата за птиците “Марица-Пловдив”);
2. защитена зона “Марица-Пловдив” с код в регистъра BG00002087, обявена за защитена по Директива 79/409/ЕЕС за птиците със Заповед № РД-836 от 17.11.2008 г.;
3. защитена зона “Река Марица” с код BG0000578, обявена за защитена по Директива 92/43/ЕЕС за местообитанията с РМС № 122/2007 г., обн., ДВ, бр. 21/2007 г.
4. защитена зона "Река Пясъчник", с код BG 0000444, за опазване на типовете природни местообитания по Директива 92/43/ЕИО, обявена с РМС №122/2007 г., обн., ДВ бр. 21/2007 г.;
5. защитена зона “Рибарници Пловдив” с код в регистъра BG0002016, обявена за защитена по Директива 79/409/ЕЕС със Заповед № РД-81 от 03.02.2009 г.

д) Основни цели на плана/програмата

Преходът към безопасна, достъпна, приобщаваща, интелигентна, устойчива и климатично неутрална мобилност е с фокус върху активните, колективни и споделени модели на придвижване, основани на решения с нулеви емисии.

В контекста на съвременните политики при формулирането на визията за градска мобилност на община Пловдив е възприето следното разбиране за **основните аспекти на устойчивост на мобилността** по принцип:

* „Зелена“ мобилност – нанася възможно най-малко вреда на околната среда във всичките си компоненти: инфраструктура, подвижен състав, функциониране и управление, поведение на потребителите;
* Надеждност и стабилност – системите за градска мобилност са предвидими и устойчиви на промени, като в същото време развиват и прилагат решения за бъдещите поколения;
* Ефективност – както по отношение на използваните ресурси, така и по отношение на качеството на предлаганите услуги, основано на технологии и иновации;
* Компактност – системите за градска мобилност предлагат решения, основани най-кратки разстояния
* Безопасност – стремежът е към увеличаване на броя на колективните, споделени и активни придвижвания, но при намаляване на броя на инцидентите;
* Справедлива/ достъпна мобилност – достъпни за всички системи за придвижване, които развиват „мобилността като услуга“ и осигуряват безпрепятствена, безопасна и ефикасна свързаност.

**„Зелена“ мобилност.**

Бързият и надежден обществен транспорт, който се предпочита от мнозинството граждани е гръбнакът на „зелената“ мобилност. Залага се на поощряването на начин на живот, опазващ околната среда и здравето на хората, което включва и пешеходното и велосипедното движение като част от ежедневието за много от жителите на града. Стимулира се обновяването на автомобилния парк, като електромобилите заемат голяма част от него. Полагат се усилия за редуциране на автомобилния трафик и голяма част от пътуванията с автомобил са споделени. Ограничава се достъпа на автомобили с по-ниски еврокатегории до ЦГЧ.

**Надеждни и стабилни системи за градска мобилност**

Транспортната система на града трябва да отговори на повишените нужди от мобилност на хората, като предоставя на всички граждани и на бъдещите поколения бързи, надеждни и удобни транспортни връзки до всички части на града и региона. Технологиите и технологичните решения, в дългосрочен план, отговорят на екологичните проблеми, задръстванията, увеличения брой пътникопоток. Тази цел изисква развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града.

**Ефективност на ресурсите и качеството на предлаганите услуги**

Целта е възприемането на града като добро място за живеене, инвестиции и развитие на сектори от значение за местната икономика. Наличието на ефективна и иновативна транспортна система е ключов фактор за конкурентоспособността, затова Пловдив трябва да прилага най-новите постижения в областта на градската мобилност. Тази цел поставя ефективното управление на транспортната система и въвеждането на иновативни решения като приоритет в развитието на градската мобилност, основа за развитие на интелигентния град, зелен растеж и икономика.

**Компактност на градската среда и функционалната територия**

Подобряване на транспортната свързаност в и между жилищните квартали, градските паркове и зоните за труд и ЦГЧ прилага принципите на най-кратките разстояния и безпрепятственото придвижване. Основни приоритети на развитието на градската мобилност за обновяването на публичните пространства и преосмислянето на техните функции, контролът и ограничаването на паркирането в обществено значимите зони, намаляването на шумовото и визуално замърсяване.

**Безопасният град**

Създаването на условия за активно, колективно и споделено придвижване на територията на града е комбинация от подобряване на инфраструктурата и мерки за намаляване на инцидентите. Безопасността на придвижване е принос за постигане на един от най-важните аспекти на развитието на града – сигурност и безопасност на градската среда, комфорт на обитаване, общностно самочувствие и принадлежност.

**Справедлива и достъпна мобилност**

Динамиката на градския живот, процесите на урбанизация и търсенето изискват развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града и функционалната територия. Интелигентните и персонализирани услуги за мобилност са важен елемент от утвърждаването на визията за Пловдив като достъпен и приобщаващ град.

е) Финансиране на плана/програмата (държавен, общински бюджет или международни програми, други финансови институции)

Възможни източници на финансиране са: държавен, общински бюджет, международни програми, други финансови институции

ж) Срокове и етапи на изготвянето на плана/програмата и наличие (нормативно регламентирано) на изискване за обществено обсъждане или друга процедурна форма за участие на обществеността

ПУГМ е оповестен на интернет страницата на община Пловдив за обществено обсъждане <https://www.plovdiv.bg/wp-content/uploads/2023/07/pugm-plovdiv.pdf>

3. Информация за органа, отговорен за прилагането на плана/програмата

Община Пловдив

4. Орган за приемане/одобряване/утвърждаване на плана/програмата

Общински съвет – Пловдив

5. (не е задължително за попълване)

Моля да бъде допуснато извършването само на екологична оценка (ЕО)/В случаите по чл. 91, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или в приложение № 2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 от ЗООС поради следните основания (мотиви):

………………………………………………………………………………………………………..........………………………………………………………………………………………………………..........Приложение:

А. Информация по чл. 8а, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми:

1. Характеристика на плана/програмата относно:

а) инвестиционните предложения по приложение № 1 към чл. 92, т. 1 и приложение № 2 към чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 към ЗООС и/или други инвестиционни предложения с предполагаемо значително въздействие върху околната среда, спрямо които предлаганият план/програма определя критерии, нормативи и други ръководни условия от значение за бъдещото им разрешаване или одобряване по отношение на местоположение, характер, мащабност и експлоатационни условия:

Неприложимо

б) мястото на предлагания план/програма в цялостния процес или йерархия на планиране и степен, до която планът/програмата влияе върху други планове и програми:

Специфичните цели и стратегическата рамка за развитие на градската мобилност на Пловдив, разгледани в ПУГМ, са в съответствие и със стратегическите приоритети и специфични цели на **Интегрираната стратегия за териториално развитие на Южен централен район** (ИТСР-ЮЦР)**.** ИТСР - ЮЦР възприема подход към подобряване на социалната и екологична среда на региона чрез изграждане на екологосъобразна инфраструктура, ориентирана към по-зелена и нисковъглеродна икономика. Целта е постигане на по-балансирано териториално развитие и намаляване на неравенствата на ЮЦР, чрез подобряване на транспортната и цифровата свързаност и достъпност.

На следващо място, визията на ПУГМ съответства на стратегическите цели и приоритетите за развитие на Община Пловдив в периода 2021-2027 г., местните потенциали за развитие и решаването на конкретни проблеми на Общината, посочени в **План за интегрирано развитие на общината** /ПИРО**/**. Предлаганата визия за градска мобилност е съобразена със заложените цели и по-конкретно *стратегическа цел 1 „Подобряване на жизнената среда - чистотата, поддържане и реновиране на обществените пространства и зелените площи в града, справяне с екологичните предизвикателства пред Общината, прилагане принципите на кръговата икономика и предоставяне на съвременни качествени услуги за населението“, Приоритет 1 „Чист, зелен и привлекателен град“, Мярка 1.1. Подобряване на качеството на атмосферния въздух.*

Визията на община Пловдив, разработена в ПУГМ, е съобразена с предвидените дейности и инвестиции в компонент интегриран градски транспорт, сред които: изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура и зелена инфраструктура покрай основните булеварди, реконструкция на уличното залесяване (защитно залесяване и/или реконструкция на улично залесяване/зелени клинове); изграждане на мрежа от буферни паркинги и гаражи за оптимизация на автомобилния трафик по линия на ИГТ; доставка на подвижен състав (нови електрически автобуси), ново автобусно депо и инфраструктурата към тях (в т. ч. зарядни станции); интелигентна транспортна система (ИТС); намаляване замърсяването на въздуха и въглеродните емисии чрез въвеждане на зони с ниски емисии и осъществяване на мониторинг и контрол на качеството на атмосферния въздух.

в) значение на плана/програмата за интегрирането на екологичните съображения, особено с оглед насърчаването на устойчиво развитие:

Целите на ПУМГ са, както следва:

**1. СЦ 1: Условия и възможности за развитие на активни модели на придвижване в подкрепа на** **приобщаваща и атрактивна градска среда (зелен и привлекателен град)**

Тази цел е в подкрепа на осигуряването на здравословна и чиста околна среда за гражданите и гостите на града за превръщането на Пловдив в **Зелен град**. Развитието на транспортната система до 2032 г. може да допринесе за подобряването на качеството на въздуха и околната среда в Пловдив. Тази цел си поставя задачата да подобри транспортната система на града чрез постигане на устойчива и здравословна мобилност. Заложени са няколко приоритетни области:

* Обновяване и повишаване на екологичността на автомобилния парк;
* Споделени пространства с трафика;
* Решения за Demand responsive transport;
* Стратегии за управление на търсенето /ограничения за достъп, екологични зони, въвеждане на различни инструменти за ограничаване на трафика/.

ПУГМ ще допринесе за подобряване на привлекателността на града, чрез различни мерки, сред които:

* Стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение; Същите са доста добре развити, но тяхното подобряване продължава да се поставя за цел в града;
* Стимулиране развитието и използването на екологичен масов обществен транспорт, като електробуси и железопътен транспорт. Следва да се заложат постигане на критериите за бързина, надеждност, сигурност, добро покритие на маршрутите, чистота и удобство;
* Стимулиране на закупуването и използването на електрически превозни средства, ускорено изграждане на зарядна инфраструктура - обществени и частни зарядни станции, функциониращи на територията на целия град;
* Намаляване на използването на личните автомобили, стимулиране на споделената мобилност;

През 2032 г. транспортната система в Пловдив следва да е базирана главно на екологични и здравословни форми на мобилност. Целта е общественият транспорт да е бърз и надежден, а пешеходното и велосипедното движение да са част от ежедневието за много от жителите на града. Автомобилният трафик да е силно редуциран и голяма част от пътуванията с автомобил да са споделени.

* В централната градска част автомобилното движение следва да е силно ограничено за сметка на взаимно обвързани пешеходни зони и споделени улици с приоритет на пешеходното и велосипедното движение. С първата заложена стратегическа цел се предвиждат няколко приоритетни области на действие, а именно: Стратегии за успокояване на трафика и споделено движение; Осигуряване на непрекъснатост и свързаност на мрежата от велосипедни и пешеходни пространства; Условия за „зелено“ придвижване; Решения за Demand responsive transport (обществен транспорт по заявка); Интегрирано градско планиране.

За постигане на заложените цели, в Плана за действие са поставени за реализиране различни проекти, концепцията се постига, чрез прилагането на следните подходи и мерки:

* Ускорено довършване и изграждане на предвидените рингови трасета в структурата на уличната мрежа;
* Ограничаване на скоростта на движение в централната градска част, чрез увеличаване на транспортно-успокоената зона 30 км/ч; накъсване на автомобилното движение през центъра със светофари, пешеходни преминавания, легнали полицаи и др.;
* Увеличаване на пешеходните зони и зоните за споделено движение в историческия център на града.;
* Намаляване на паркирането и трансформация на улици в ЦГЧ на Пловдив;
* Въвеждане на система от пешеходни пространства, споделени улици и зони с ограничение на скоростта до 30 км/ч в големите жилищни квартали;
* Подобряване на пешеходната достъпност до градските паркове.
* Велосипедното движение е изключително важно за постигане на визията и целите на ПУГМ. Развитието на велосипедното движение се определя в голяма степен от осигуряване на мрежа от удобни, безопасни и взаимно обвързани трасета.
* Съществуващите велосипедни алеи и трасета в Пловдив не са добре обвързани. Необходимо е тяхното обвързване и интегриране в мрежа, което да позволи комфортно и безопасно велосипедно придвижване на цялата територия на града. Основен приоритет за постигане на целите е: Довършване и изграждане на главната велосипедна мрежа на територията на град Пловдив; Довършване и изграждане на довеждаща велосипедна мрежа.
* На следващо място, електрическите превозни средства имат положително въздействие върху преодоляване на проблеми като замърсяването на въздуха и шума в градска среда. Те са подходящи за използване в градовете поради гъстата транспортна мрежа, малките разстояния, интензивния трафик и наличната зарядна инфраструктура.

**2. СЦ 2: Капацитет за управление на мобилността *(интелигентен град)***

Тази цел поставя ефективното управление на транспортната система и въвеждането на иновативни решения като приоритет за развитието на градската мобилност и спомага за развитието на Пловдив като **интелигентен град**.

В краткосрочен план, общината следва да внедри широк асортимент от ИТС системи и да създаде институционален и оперативен модел за постигане на по-голяма степен на интеграция на данни, системи и обслужване. По такъв начин градът ще постигне пълно и единно управление в транспортно отношение и ще позволи реализирането на заложените проекти в дългосрочен план. Това ще позволи дигитализация на всички дейности по контрол на движението, агрегиране данните за всички участници в движението и от отделните институции, което да осигури управление чрез моделиране и предоставяне на по-широк набор от електронни услуги.

ПУГМ може да допринесе за ефективността на транспортната система и нейното развитие чрез залагане на следните приоритетни области:

* **Надграждане на системите за интелигентно управление на обществения транспорт и трафика** - включително комуникационна свързаност и надграждане на светофарно регулирани кръстовища, видеонаблюдение;
* **Ефективно събиране и управление на данни в контекста на мобилността** - чрез създаване на единен център за управление, вкл. обмен на данни и създаване на регистри, осигуряване на информационни услуги;
* **Подобряване на капацитета за управление** - посредством създаване на специализирана структура за управление на градската мобилност и безопасност;
* **Мобилността като услуга** - чрез създаване на платформа, която предлага достъп до транспортни услуги, информация и решения за транспорт;
* **Иновативни решения за мобилност** - чрез насърчаване на сътрудничеството за иновативна и приобщаваща градска мобилност, въвличане на заинтересованите страни и формиране на стратегически партньорства за разработване на внедряване на иновативни решения за градска мобилност.

**3. СЦ 3: Модерни и добре функциониращи системи за обществен транспорт за устойчива и безопасна градска мобилност *(безопасен и достъпен град)***

Тази цел изисква развитие на транспортна система, която интегрира всички възможни начини на придвижване и която може да се използва от всички жители на града, като по този начин спомага за развитието на Пловдив като достъпен град. ПУГМ може да допринесе за подобряване на достъпността и интегрираността на транспортната система на града чрез:

* Подобряване на интермодалността чрез изграждане на нови интермодални центрове;
* Трансформиране на улици –изграждане на велоалеи и увеличаване на тротоарите, ограничаване на паркирането в ъглите на кръстовищата и цялостното подобряване на паркирането;
* Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци – паркирали автомобили, колчета, саксии, стълбове, кофи за боклук и др.

**1.Подобряване на инфраструктурата за обществен транспорт (спирки, инфраструктура, трасета, мултимодални/ интермодални острови).**

Оценява се необходимостта и важността на подобряване на тази инфраструктура, като за всеки от елементите поотделно:

* Спирки: Спирките за обществен транспорт трябва да бъдат удобни и безопасни за пътниците. Те трябва да имат добра осветеност, удобни седалки, информационни табели за разписания на автобусите, и други превозни средства. В същото време, спирките трябва да са достъпни за хора с увреждания и да имат подходящи платформи за качване и слизане.
* Инфраструктура: Инфраструктурата за обществен транспорт трябва да бъде съобразена с конкретните нужди на града. Това може да включва изграждане на специални пътища за автобуси, градска железница и велосипеди. Добра инфраструктура за обществен транспорт може да намали броя на автомобилите на пътя и да намали трафика, като по този начин се намалява и замърсяването в градската среда.
* Трасета: Трасетата на градския транспорт трябва да бъдат оптимизирани за по-бързо, безопасно и ефективно пътуване. Те трябва да имат добра сигнализация и предупреждения за пътниците, особено по места с голям трафик. Трасетата трябва да бъдат обновявани редовно, за да се предотвратят аварии и за да се поддържа градската мобилност.
* Мултимодални/интермодални острови: Мултимодалните / интермодалните острови са места в градската среда, където се осигурява съчетаване на различни видове транспорт за по-ефективна и удобна градска мобилност. Те представляват възможност за пътниците да преминават от един вид транспорт към друг, като могат да включват автобусни спирки, железопътни гари, летища и други транспортни възли. Мултимодалните / интермодалните острови могат да играят важна роля в подобряването на градската мобилност и в намаляването на трафика в градската среда, като насърчават хората да използват обществен транспорт вместо лични автомобили. Те са инструмент за постигане на по-устойчив и екологично чист градски транспорт.
* Интермодални решения. Чрез интермодалните решения ще се осигури възможност за комбиниране на различни видове транспортни средства, съответно ще се подобри ефективността и удобството на пътуванията в градската среда. Тези решения имат за цел да предоставят на гражданите възможността да избират от различни видове транспорт, които най-добре отговарят на техните нужди и да улесняват преминаването от един вид транспорт към друг. Предпоставя се интегрирането на автобусни, маршрути, за да се предостави на пътниците по-широк избор от опции за пътуване, в това число и чрез системи за споделяне на коли и велосипеди, които могат да бъдат комбинирани с обществен транспорт за по-бързо и удобно преминаване през града. Интермодалните решения за градска мобилност водят до намаляване на трафика и замърсяването в градската среда, улесняват движението на хора и стоки и намаляват времето за пътуване, както и могат да намалят разходите за транспортиране и да увеличат ефективността на градския транспорт.

**2**. **Достъпен, ресурсно ефективен и надежден обществен транспорт** (електрификация). Една от основните мерки за постигане на този цел е електрификацията на обществения транспорт.Електрификацията включва прехода от дизелови на електрически превозни средства като автобуси, както и инсталиране на зарядни станции за електрически автомобили и велосипеди. Естествено следствие е намаляване на замърсяването на въздуха и шума, по-ефективен градския транспорт и по-добър достъп до обществен транспорт*.* Освен електрификацията, други мерки за подобряване на обществения транспорт могат да включват оптимизиране на маршрутите на транспортните средства, управление на трафика, инвестиране в модерна технология и по-добро обучение на водачите.

Ресурсно ефективният и надежден обществен транспорт ще допринесе за намаляване на замърсяването на въздуха и трафика, съответно по-добро качество на живот в града и устойчивост .

3. **Интегрирани тарифни политики**. Интегрираните тарифни политики за градска мобилност са мерки, които имат за цел да улеснят пътуването на гражданите в градовете, като предоставят интегрирана система за плащания и тарифи за различните видове транспортни средства, които се използват в градския транспорт. Такива интегрирани тарифни политики могат да включват единна карта или мобилно приложение, които позволяват на пътниците да пътуват с различни видове транспортни средства с една и съща карта или приложение, като автобуси, градска железница, електрически превозни средства и т.н. Освен това, в интегрираните тарифни политики на град Пловдив отново могат да включват и специални тарифни облекчения за различни групи от пътници, като например студенти, пенсионери, хора с увреждания и други. Предимствата на интегрираните тарифни политики за градска мобилност включват улесняване на достъпа до градския транспорт, намаляване на разходите за транспортиране и подобряване на ефективността на транспортната мрежа. Те могат да доведат и до по-добро използване на различните видове транспортни средства в градския транспорт, което може да намали замърсяването.

**4. Мерки за управление на паркирането.** Предвидени са мерки посредством които ще се управлява паркирането в града, и които включват проекти за:

* Промяна на обхвата на зоните за паркиране, актуализиране на нормативната уредба и промяна на условията за паркиране за живущите и ползващи услугата „Служебен абонамент“
* Осъществяване на строг контрол на издаваните преференциални карти на лицата в неравностойно положение
* Създаване на система за отчитане на заетостта на Синя зона и монтаж на указателни табели (тип VMS) за насочване на водачите към възможните (налични и свободни) места за паркиране вкл. в паркингите и гаражите на територията на града
* Добавяне на нови начини за контрол на паркирането – чрез видеонаблюдение, със специализиран автомобил, оборудван с камери, със специализиран велосипед (лятно време)
* Въвеждане на единна система за управление на паркирането във всички общински паркинги– Въвеждане на система „Паркирай и Пътувай“ и интегрирането ѝ със системите за управлението на паркирането на територията на града (в паркингите и чрез SMS)

5. **Подобряване на условията за безопасно придвижване**.

Пътната безопасност в градска среда засяга всички участници в движението При това съобразяване, в контекста на направения анализ на съществуващата ситуация е преценено за необходимо:

* Велосипедните трасета да са отделени от автомобилния трафик, достатъчно широки и да не създават допълнителна заплаха за велосипедистите. При невъзможност да се изгради самостоятелно трасе да се подходи със споделени трасета, които да бъдат сигнализирани със съответните знаци;
* Безопасността е свързана с габаритите на кръстовищата и организацията на движение. В бъдещи реконструкции на кръстовищата да се предвижда успоредно изграждане на велотрасетата или въвеждане на споделено използване на същите. За подобряване на безопасността и удобството на велосипедното движение са необходими промени в градския дизайн и организацията на движение в натоварени улици и кръстовища – геометрично оформяне на кръстовищата, осигуряване на видимост за велосипедистите в кръстовищата, оформяне на подходите към кръстовищата, продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовищата и др.
* Да се избягва изграждането на велосипедни трасета през най-натоварените транспортни артерии на града, а успоредно на тях в по-спокойна и безопасна среда;
* В центъра на града и жилищни зони с тесни улици да се въведе успокоен трафик (зони 30 км/ч). По този начин велосипедисти и движение може да бъде споделено с автомобилно движение;
* Да се избягва изграждане на велотрасета върху тротоарната мрежа. Велосипедното и пешеходно придвижване е препоръчително да не се конкурират за използване на територията;
* Рекреационните велосипедни трасета сформират специфична мрежа в градските паркове и околоградския, район. Велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм, като може да бъде споделен с пешеходци. Част от мерките, които ще се предприемат за реализирането им са чрез:
* Изграждане на пешеходни надлези и подлези;
* Осветеност и повдигане на пешеходни пътеки;
* Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди;
* Разширяване на системата за видеонаблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
* Увеличаване на транспортно-успокоената зона в централната градска част и въвеждането и в големите жилищни квартали;
* Обезопасяване на велосипедното движение и отделяне от автомобилното и пешеходно движение и приемане на стандарт за проектиране на велосипедна инфраструктура, отразяващ най-добрите световни практики по отношение на удобството и безопасността на велосипедното движение;
* Въвеждане на стандарти за градски дизайн и градска среда, ориентирани към пешеходците и велосипедистите;

**4. СЦ 4: Условия и инфраструктура за мобилност в подкрепа на метрополисните функции на гр. Пловдив *(достъпен град)***

ПУГМ може да допринесе за подобряване на достъпността и интегрираността на транспортната система на града, поради което са заложени и следните приоритетни области:

* Решения за подобряване на функционалните връзки на гр. Пловдив с останалите населени места ;
* Връзка с икономическите зони;
* Извеждане на транзитен трафик;
* Туристически пътувания и градска логистика. Архитектурно историческо наследство в контекста на градските пътувания.

С четвъртата заложена стратегическа цел се предвиждат конкретни мерки, както следва

1. ***Оптимизация на транспортните връзки между община Пловдив, съседните общини.***

Мярката ще допринесе за добре планирано и устойчиво развитие на транспортната инфраструктура и организация на транспортните мрежи по отношение на различни видове транспорт: пътен, воден, въздушен и железопътен. Крайният резултат трябва да е оптимизиране на транспортната свързаност на целия регион, както и подобряване на съвместните действия със съседните общини при формирането на транспортни политики и при вземането на решения за инвестиции Мярката ще се реализира посредством дейности, свързани с подобряване на транспортната схема в рамките на функционалната територия, чрез въвеждане на гъвкави транспортни разписания за подобряване на транспортното обслужване по установени линии на обществения транспорт и въвеждане на интегрирани транспортни решения за междуселищния и градски обществен транспорт (автобусен и ж. п.) - синхронизация на разписания, интегрирани тарифни продукти на база зониране.

1. ***Подобряване на връзките на града и общината с икономическите зони***

Мярката е свързана с разбирането че в средносрочен и дългосрочен план, целите за постигане на конкурентоспособна икономика са в приоритетна степен свързани с развитието на индустрията. Създаването и поддържането на индустриализирана икономика е от ключово значение за развитието на Общината. Мярката ще се реализира чрез разработване и изпълнение на съвместни стратегии за осигуряване на гъвкави транспортни услуги с работодатели и икономически оператори от ТИЗ, както и чрез разработване и въвеждане на специфичен модел на тарифна политика, стимулиращ използването на обществен транспорт с цел пътуване за работа.

1. ***Извеждане на транзитния трафик.***

Трафикът е един от основните източници на фини прахови частици, виновни за замърсяването на въздуха, от друга страна транзитният трафик е една от основните причини за задръствания в града затова следва да се работи в посока да се извежда транзитния трафик извън града. Мярката следва да се реализира чрез инвестиционни дейности, в това число и чрез проекти, изпълнявани от други компетентни институции. По-специално, за да се изведе транзитния трафик следва да се разшири Околовръстен път – Пловдив, да се реконструира и разшири на бул. „Голямоконарско шосе“ в обхвата на Община Пловдив, ул. „Рогошко шосе“ в обхвата от Мост „Адата“ до землищна граница на град Пловдив. Следва да се изпълняват и административни по своя характер дейности, като мерки за ограничаване на достъпа на тежко-товарен трафик в централната градска част на Пловдив, в това число чрез промяна на местна нормативна уредба и въвеждане на организационни регулации.

1. ***Подобряване на капацитета за планиране на гъвкави и иновативни решения за градска логистика.***

По този начин, ще се подпомогне бъдещия избор на най-съгласуваните проекти на местно равнище и за обединяването им във всеобхватна и многомащабна визия и политики, с които да се поддържа и развива градската логистика. Мярката е възможно да се реализира чрез административни по своя характер дейности, като актуализация на местната нормативна база за регулиране достъпа на търговски товарни превозни средства до ЦГЧ и др. силно урбанизирани зони, изготвяне на карта с най-подходящите транспортни маршрути до ключови зони, натоварени с търговски и други икономически функции и разработване на дигитален близнак (digital twin) на градската логистика на Пловдив за планиране и тестване на иновативни решения за споделена, свързана и "зелена" логистика.

***5. Партньорства за споделена, свързана и климатично неутрална градска логистика.***

Мярката се реализира чрез разработване и пилотиране на местен механизъм за стимулиране на съвместни вериги за доставки на малки търговски обекти и обособяване на места за временен престой и доставки в зони за платено паркиране

***6. Транспортна достъпност на туристическите обекти.***

Посредством реализацията на мярката ще се дефинират конкретни решения за ограничаване на идентифицираните възможности и проблеми за устойчиво развитие на туризма съгласно предизвикателствата и перспективите пред туристическото развитие на града, така че да бъдат задоволени потребностите на всички целеви групи – жители и туристи . Мярката се реализира чрез инвестиционни по своя характер дейности за подобряване на пешеходната достъпност до градски паркове, туристически зони и паметници на културно - историческото наследство: парков комплекс "Хан Крум" в район Тракия, парк Коматево, Ботаническа градина, Гребна база, АИР Старинен Пловдив, Баня старинна и др., както и чрез обособяване на сезонни паркинги за организирани групови туристически пътувания

***7. Ефективно управление на туристическите пътувания.***

Мярката ще се реализира чрез анализ и оценка на мястото на транспортната достъпност в града и в туристическия продукт, като в това число се анализират местните регулации за развитието на транспорта и туризма в изследваната територия. Предвидено е разработване и въвеждане на интегрирани тарифни решения, които комбинират пътуване с обществен транспорт и посещение на туристически забележителности (city card), интегриране на решения за временен престой с цел туризъм в зони с контрол на паркирането, както и осъществяване на промоционални инициативи за популяризиране на обществения транспорт като начин за придвижване до културно-исторически обекти

г) екологични проблеми от значение за плана/програмата:

Мерките в ПУГМ са в съответствие с екологичните особености на община Пловдив.

**Ефекти на Плана върху околната среда и чистотата на въздуха**

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

Предвидените в плана мерки за намаляване дела на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда ще има съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, за намаляване на емисиите на парникови газове, както и за намаляване на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. Развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за електрическите транспортни средства ще създаде благоприятна среда за преход към електрическа мобилност както в обществения, така и в личния транспорт.

***Замърсяване на въздуха***

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

***Емисии на парникови газове.***

Предвидените в плана марки за увеличаване на дела на електрическите превозни средства ще доведе до намаляване на емисиите на парникови газове през целия им жизнен цикъл, което означава, че тези външни ефекти, свързани с парникови газове, ще бъдат положителни в краткосрочен и дългосрочен план.

***Замърсяване на почвата.*** С подобряване на инфраструктурата на града Планът ще има положително въздействие като предотврати и намали риска от замърсявания на почвата.

***Замърсяване на водите.*** Предвидените в Плана мерки за подобряване на инфраструктурата ще имат положително въздействие като се съобразят със съществуващата нормативна уредба и възприетите мерки за подходящо пречистване за отстраняване на вредните съединения, които се отделят от транспорта.

***Биоразнообразие.*** Чрез инвестициите за споделени пространства и чрез мерките за създаване на благоприятна социална среда, с която транспортът не е в конфликт ще се създадат условия за запазване и подкрепа на съществуващите местообитанията в градска среда, за развитие на биологичното разнообразие в урбанизираната територия и предотвратяване на рисковете от загуба на местообитания и видове.

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

д) значение на плана/програмата за изпълнението на общностното законодателство в областта на околната среда:

Новата **Европейска рамка за градска мобилност** (COM (2021) 811) аргументира амбициите на общността по отношение на развитието и инвестициите в устойчива и интелигентна градска мобилност като ключов компонент от:

* Общите политики за постигане на здравословна среда на живот и опазване на околната среда;
* Поетите ангажименти и поставени цели за противодействие на климатичните промени и постигане на климатичен неутралитет;
* Трансевропейската транспортна мрежа („първа и последна миля“), който гарантира безпрепятствено и устойчиво движение на хора и стоки.

е) наличие на алтернативи:

Неприложимо

2. Обосновка на конкретната необходимост от изготвянето на плана/програмата:

В контекста на местните политически и стратегически планови документи, ПУГМ е интегрален елемент на общото устройствено планиране, като част от Общия устройствен план или Плана на комуникационно – транспортната система на града. Чл. 8, ал. 5 на Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии очертава обхвата на планиране от определяне на съотношението и дела на различните видове пътувания до мерки за насърчаване на активни модели на придвижвания и използване на обществен транспорт, осигуряване на синергия между автомобилно, пешеходно и велосипедно движение, интегрирани маршрути, безопасност и комфорт на пътуване.

Наличието на Плана е предпоставка за кандидатстване за финансиране на множество мерки свързани с устойчив градски транспорт на територията на община Пловдив.

3. Информация за планове и програми и инвестиционни предложения, свързани с предложения план/програма:

Неприложимо

4. Характеристики на последиците и на пространството, което е вероятно да бъде засегнато, като се отчитат по-специално:

а) вероятността, продължителността, честотата и обратимостта на последиците:

С краткосрочен характер (в инвестиционната/строителната фаза) може да възникнат:

* увеличение на шумовите и праховите емисии вследствие изпълнение на СМР;
* увеличение на емисиите на вредни газове (от двигатели на специализирани превозни средства и машини);
* затруднения в съществуващия транспортен трафик;
* възникване на временно социално напрежение (във връзка с всички горни) и затруднения в нормалната икономическа среда (доставка на материали, транспорт на готова продукция, работници и др.);
* използване на природни ресурси (инертни материали - пясък, филц; нефтопродукти, основно битум; железни руди - за производство на армировка).

С дългосрочен характер (в част от случаите в строителна фаза и във всички случаи в експлоатационна фаза):

* загуба на земи, които в базовия сценарий (вариант "без проект") могат да бъдат използвани за озеленяване. Последното предполага абсорбция на вредни газове (основно въглероден диоксид), която икономическа/екологична полза бива елиминирана след изпълнението на предвидените мерки. В допълнение, загубата на земи ограничава възможностите за развитие на алтернативни проекти, най-вече с рекреационен характер (паркови пространства, такива за отдих, спорт, развлечения). В случая се установяват не толкова икономически/екологични загуби, а пропуснати икономически/екологични/социални ползи;
* улесняването на транспортния достъп предполага увеличаване на транспортния трафик, съпроводен с увеличение на емисиите на вредни газове, фини прахови частици и др. До голяма степен този негативен ефект се елиминира доколкото съществува правопропорционална връзка между ограничените транспортни възможности и увеличаване на времепрестоя на МПС в задръствания, предполагащи отново емитиране на вредни газове и прахови частици;
* намаляване на общото биоразнообразие поради ускоряване на урбанизационните процеси (обратнопропорционална зависимост между тях)

б) кумулативните въздействия:

Неприложимо.

……………………………………………………………………….........

в) трансграничното въздействие:

Неприложимо

……………………………………………………………………………………………………..........

г) рисковете за човешкото здраве или околната среда, включително вследствие на аварии, размер и пространствен обхват на последствията (географски район и брой население, които е вероятно да бъдат засегнати)

***Влияние на шума и вибрациите -*** Всяко увеличаване или намаляване на шумовите емисии оказва влияние върху дейността и здравето. Включените в Плана мерки ще доведат до намаляване на трафика, намаляване на задръстванията, увеличаване дела на велосипедния транспорт и пешеходното придвижване, както и до намаляване на времето на придвижване. В същото време Плана предвижда намаляване на транзитния трафик в града. Всичко това ще повлияе положително и ще доведе до намаляване на шума и вибрациите, които транспорта в града предизвиква.

***Влияние върху благосъстоянието***

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

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

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

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

…………………………………………………………..........

д) очакваните неблагоприятни въздействия, произтичащи от увеличаване на опасностите и последствията от възникване на голяма авария от съществуващи или нови предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, съгласувани по реда на ЗООС, за случаите по чл. 104, ал. 3, т. 3 от ЗООС:

Неприложимо

е) величината и пространственият обхват на въздействията (географски район и брой на населението, които е вероятно да бъдат засегнати):

Териториалния обхват е община Пловдив

ж) ценността и уязвимостта на засегнатата територия (вследствие на особени естествени характеристики или на културно-историческото наследство; превишението на стандартите за качество на околната среда или пределните стойности; интензивно земеползване):

Не се очаква отрицателно въздействие.

з) въздействието върху райони или ландшафти, които имат признат национален, общностен или международен статут на защита:

Не се очаква въздействие върху райони и ландшафти, които имат признат национален, общностен или международен статут на защита.

5. Карта или друг актуален графичен материал на засегнатата територия и на съседните ѝ територии, таблици, схеми, снимки и други - по преценка на възложителя, приложения:

Приложен е разработения план.

6. Нормативни изисквания за провеждане на наблюдение и контрол по време на прилагане на плана или програмата, в т.ч. предложение на мерки за наблюдение и контрол по отношение на околната среда и човешкото здраве:

Докато наблюдението/мониторингът се осъществява периодично, оценката се осъществя 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.

7. Информация за платена такса и датата на заплащане.

Б. Електронен носител - 1 бр. .............

 Желая решението да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.

 Желая да получавам електронна кореспонденция във връзка с предоставяната услуга на посочения от мен адрес на електронна поща.

 Желая решението да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

Дата: 01.02.2024 г.

1. Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно- транспортната система на урбанизираните територии, МРРБ, обн. ДВ. бр. 7 от 19 януари 2018 г., изм. и доп. ДВ. бр. 79 от 4 октомври 2022 г. [↑](#footnote-ref-1)