



Доклад за хармонизиране на Плана за действие за устойчива енергия и Плана за устойчива градска мобилност на Община Бургас в рамките на проект SIMPLA

Съдържанието на този документ отразява само гледната точка на автора и Изпълнителната агенция за малки и средни предприятия (ИАМСП) не носи отговорност за използване на информацията в него.



Проект SIMPLA е финансиран от Хоризонт 2020 – Рамкова Програма на Европейския Съюз за научни изследвания и иновации 2014-2020, по силата на договор № 695955

Съдържание

Увод	5
1. Инициране	6
1.1. Политическо решение	6
1.2. Създаване на екип за хармонизиране на плановете	6
2. Планиране	6
2.1. Начална оценка	7
Споразумение на Кметовете	7
Планове за устойчива градска мобилност	8
<i>Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич»</i>	10
ПУГМ и намаляване на емисиите на CO ₂	10
Стратегии за Градски транспорт	11
Действия за постигане на енергийно ефективен транспорт	12
<i>Инструменти за планиране</i>	13
<i>Икономически инструменти</i>	15
<i>Информационни инструменти</i>	15
<i>Технологични инструменти</i>	15
2.2. Привличане на партньори и заинтересовани лица	16
2.3. Работен план	17
3. Изпълнение	22
План за действие за управление на енергията /ПДУЕ/	23
Стратегия за устойчиво енергийно развитие (СУЕР)	24
План за устойчива градска мобилност	27
3.1. Хармонизиране на визията	32
3.2. Споделяне на данни	32
3.3. Създаване на общи данни и методи за събиране на данни, инвентаризация на базовите емисии, мониторинг на емисиите и анализ на съдържанието	33
3.4 Хармонизиране на референтни години и времева рамка на мониторинг	37
3.5. Хармонизиране на дейности	38
Съответствие на приоритетите, целите и мерките в документите, свързани с управление на енергията на показателите на Методиката за анализиране възможностите за хармонизация	39
Показатели за енергийна ефективност на СУЕР	39

Показатели за устойчива мобилност от ПУГМ	43
3.6. Мониторинг на дейностите	61
3.7. Формално одобрение на плановете	62
4. Мониторинг на процеса на хармонизация	63
5. Обновяване и продължаване	63
Анекс 1	65
<i>Списък на използваните официално публикувани документи на Община Бургас</i>	65
<i>Документи, предадени в Споразумението на кметовете</i>	65
Анекс 2	66
Анекс 3	68
<i>Списък на източници за информация за разработка на Плановете за устойчива градска мобилност</i>	68
<i>Европейски политики в областта на УГМ:</i>	68
<i>Платформи за управление на мобилността:</i>	68
<i>Проекти, ръководства и материали за планиране на УГМ:</i>	68
Анекс 4	69
<i>Примери за това, как да се възприемат принципите на интелигентния растеж</i>	69



Настоящият доклад е разработен от Сдружение “Агенция за управление на енергията – Добрич” в рамките на проекта SIMPLA. Община Бургас участва като пилотна община в проекта.

Докладът има за задача да направи преглед на общинските планови документи, свързани с енергийната ефективност и устойчивата градска мобилност от гледна точка на проекта SIMPLA, да направи препоръки за тяхното актуализиране и за хармонизирането им в съответствие с изискванията на проекта.

Използвани са официални публикувани документи на община Бургас, основно Плана за действие за устойчива енергия, Плана за устойчива градска мобилност и Оперативния план за развитие на Община Бургас.

Пълният списък на използваните документи е представен в [Анекс 1](#).

Увод

Концентрацията на населението в градовете води до нарастващи проблеми. Замяряването на въздуха, шумовото замърсяване, задръстванията от нарастващия брой автомобили, пътните произшествия водят до огромни финансови загуби, здравословни проблеми и завишена смъртност.

Ръководствата на градовете, националните и наднационалните власти фокусират вниманието си върху решаването на тези проблеми, насочвайки усилия на местните власти, научен потенциал и финансиране.

В редица политически документи на световни и европейски организации са заложили цели, постигането на които ще доведат до значителни подобрения:

- Намаляване на парниковите емисии с 40% до 2030г., с 60% до 2040г. и с 80% до 2050г. в сравнение с нивата през 1990 г.;
- Производство на най-малко 27% енергия от възобновяеми източници и постигане на 27% енергийни спестявания до 2030 г.
- Драматично намаляване зависимостта на Европа от вноса на петрол, намаляване на въглеродните емисии с 60% в транспорта и без автомобили с конвенционални горива в градовете до 2050 г.;
- Повишена устойчивост към климатичните промени;
- Изграждане на ефикасни и ефективни системи за градска мобилност и транспорт в отговор на нуждите на потребителите при балансиране на развитието и интегрирането на различните начини на транспорт с устойчивостта, икономическото развитие, социалната справедливост, качеството на здравеопазването и околната среда с цел насърчаване привлекателността на градската среда и качеството на живот в европейските градове.

Основни инструменти на местните власти са Плановите за действие за устойчива енергия (ПДУЕ), впоследствие Планове за действие за устойчива енергия и климат (ПДУЕК) и Плановите за устойчива градска мобилност (ПУГМ).



1. Инициране

1.1. Политическо решение

В периода август 2017г. – декември 2017г. са проведени срещи между екипа на проекта от Агенция за Управление на Енергията – Добрич и Асоциация на Българските Черноморски Общини и представители на общинската администрация, дирекция „Европейски политики и програми“ и членове на общинския съвет, по време на които са представени разработеното ръководство и методологията на SIMPLA, както и конкретни мерки и дейности, свързани с енергийната ефективност, транспорта и мобилността. Обсъдени са също и начините за изпълнение на вече заложи мерки в съответните планове, търсене на финансови ресурси и др. Със своето участие общината изразява намерение да съдейства в процеса на идентифициране на мерките и дейностите за енергийна ефективност, транспорт и мобилност, подходящи за хармонизиране в изпълнение на задачата по проекта: „Дейности в подкрепа за хармонизиране на визията и интегрирането на ПДУЕ и ПУГМ на община Бургас“.

1.2. Създаване на екип за хармонизиране на плановете

В община Бургас е установена работеща структура с ясно разпределени отговорности и задължения на съответните служители, която е напълно приложима и в процеса на прилагане на подхода на проекта. В тази връзка екипът на проекта работи в тясна връзка със съответните служители, отговорни за събирането на данни, тяхната обработка и систематизиране, като при възникване на проблем се търсят решения чрез дискусии, провеждане на срещи, комуникация със съответни лица и др.

2. Планиране

Основните цели, свързани с предоставянето на техническата помощ на община Бургас са следните:

1. Да съдейства за формирането на екип за изпълнение на дейностите за хармонизация с определени и споделени отговорности за събирането и обработката на информация.
2. Да се обсъдят и определят конкретни мерки и дейности свързани с енергийната ефективност, транспорта и мобилността и тяхното интегриране в съответните планови документи.

3. Да се дефинират стратегическата визия и цели, които общината желае да постигне в областта на енергията, околната среда и транспорта.
4. Да се търсят финансови възможности и инструменти за финансиране на мерки и дейности
5. Да се фиксират индикатори и методи за мониторинг и оценка, за да улесни процеса на планиране.

2.1. Начална оценка

Споразумение на Кметовете

Инициативата Споразумение на кметовете започна през 2008 г. в Европа с амбицията да събере местните власти, доброволно ангажирани с постигането и преодоляването на целите на ЕС в областта на климата и енергетиката. С присъединяването си към Споразумение на кметовете местните власти доброволно се ангажират да намалят емисиите на парникови газове и да подобрят устойчивостта на климата чрез прилагането на план за действие за устойчива енергия (и климата).

Поддръжниците, които са се присъединили към Конвента на кметовете между 2008г. и 2015г., са поели доброволен ангажимент да надхвърлят целта от 20% на ЕС за 2020 г. по отношение на намаляването на емисиите на CO₂.

През 2016 г. Споразумението на кметовете завиши изискванията и добави адаптиране към промените на климата.

Местните власти, подписали Споразумението на кметовете между 2014 г. и 2016 г., поеха политическите ангажименти да предприемат действия за адаптиране към изменението на климата.

От октомври 2015 г. местните власти се ангажират да намалят с поне 40% своите емисии на CO₂ (и други парникови газове), да повишат устойчивостта си към последиците от изменението на климата и да осигурят достъп до устойчива и достъпна енергия до 2030 г.

Подписалите след 2015 г. поемат ангажимент за изпълнение на рамката на Европейския съюз за климата и енергетиката за 2030 г., както и Стратегията на ЕС за адаптиране към изменението на климата.

Подписалите по-рано се приканват да поемат в рамките на две години новите изисквания.

За да превърнат ангажиментите си в действия, местните власти се ангажират да:

- Подготвят и изпратят Базов инвентаризационен списък на емисиите (BEI), който количествено определя емисиите на CO₂ в тяхната територия;
- Подготвят и представят оценка на риска и уязвимостта (RVA), която измерва нивото на риска, като анализира потенциалните климатични опасности и оценява уязвимостта на територията;
- Подадат план за действие за устойчива енергия и климат (SECAP), одобрен от общинския съвет в рамките на описания период (една година за SEAP и две години за SECAP) след

официалното им решение да се присъединят към инициативата "Конвент на кметовете". Планът очертава мерките и политиките, които ще се изпълняват, за постигане на целите;

- Да представят редовно - на всеки две години след представянето на своя план за действие - мониторингови доклади, оценяващи напредъка на плана за действие.

Всеки от подписалите Споразумението се задължава:

- Да адаптира градските структури, включително разпределяне на достатъчно човешки ресурси;
- Да мобилизира гражданското общество;
- Да превърне политическия ангажимент в конкретни действия и проекти в ПДУЕ, въз основа на разбирането за предишни, настоящи и бъдещи енергийни потоци;
- Да осигури мониторинг, оценка и представяне на докладите до офиса на Конвента;
- Да споделя своя опит с други местни власти;
- Да организира Дни на енергията, за да се повиши осведомеността на гражданите за устойчивото развитие и енергийната ефективност и да се информират медиите за развитието.

До момента 25 български общини са подписали Споразумението и са представили необходимите документи.

Допълнителна информация може да се намери на сайта на Споразумението на кметовете - <https://www.eumayors.eu/>

Списък на източници за информация за разработка на Планове за действие за управление на енергията и климата са представени в [Анекс 2](#).

Планове за устойчива градска мобилност

Необходимостта от по-устойчиви и интегриращи процеси на планиране като начин за справяне със сложността на градската мобилност е широко признато.

Появяват се нови подходи към планирането на градската мобилност, тъй като местните власти се стремят да излязат от предишните силови подходи и да разработят стратегии, които да стимулират преминаването към по-чисти и по-устойчиви видове транспорт.

Пакетът за градска мобилност на Европейската комисия от 2013 г. определя концепцията за планове за устойчива градска мобилност, която се появи от широкия обмен между заинтересованите страни и експертите по планиране в Европейския съюз. Концепцията описва основните характеристики на модерен и устойчив план за градска мобилност и транспорт. Той се състои от следните основни елементи:

1. Цели и задачи.

Основната цел на ПУГМ е да подобри достъпността на градските райони и да предостави висококачествени и устойчиви мобилност и транспорт до градския район, през него и в неговите рамки. Планът по-скоро засяга нуждите на „функциониращия град“ и неговата вътрешна част, а не на дадена общинска административна територия.

2. Дългосрочна визия и ясен план за изпълнение.

Планът за устойчива градска мобилност представя или е свързан със съществуваща дългосрочна стратегия за бъдещото развитие на градския район и, в този контекст, за бъдещото развитие на транспортната и мобилната инфраструктура и услуги. Той включва и план за действие за краткосрочното изпълнение на стратегията, в който се посочва графикът за изпълнение, като ясно се разпределят отговорностите и се установяват необходимите ресурси и финансиране.

3. Оценка на текущата и бъдещата ефективност.

Планът трябва да се основава на внимателна оценка на настоящата и бъдещата ефективност на градската транспортна система, като се извърши преглед на текущото положение и се установи изходна точка, спрямо която може да бъде измерван бъдещият напредък, както и като се определят задачите за ефективността и свързаните ИНТЕЛИГЕНТНИ цели, които да дават насоките за изпълнението на плана.

4. Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт.

Планът за устойчива градска мобилност подпомага балансираното развитие на всички подходящи видове транспорт, като насърчава ориентирането към по-устойчивите от тях. Планът предлага интегриран набор от технически, инфраструктурни, основани на политиките и незадължителни мерки за подобряване на ефективността и рентабилността с оглед на обявените цели и конкретни задачи. В него обикновено се разглеждат следните теми:

- а) Обществен транспорт;
- б) Придвижване пеша и колоездене;
- в) Интермодалност;
- г) Безопасност на градските пътища;
- д) Пътен транспорт;
- е) Градска логистика;
- ж) Управление на мобилността;
- з) Интелигентни транспортни системи.

В областта на устойчивата градска мобилност вече повече от десет години се полагат последователни усилия за намиране на добри решения и създаване на добри практики. В помощ на местните власти са разработени редица помощни материали, които могат да бъдат намерени както на официални портали за устойчива мобилност на Европейския съюз, така и на сайтове на многобройните проекти, финансирани от ЕК.

За разлика от ПДУЕ Плановите за устойчива градска мобилност не са обвързани с фиксирани срокове и показатели. Те се разработват обикновено за период от 3 до 10 години и си поставят цели и показатели, специфични за населеното място.

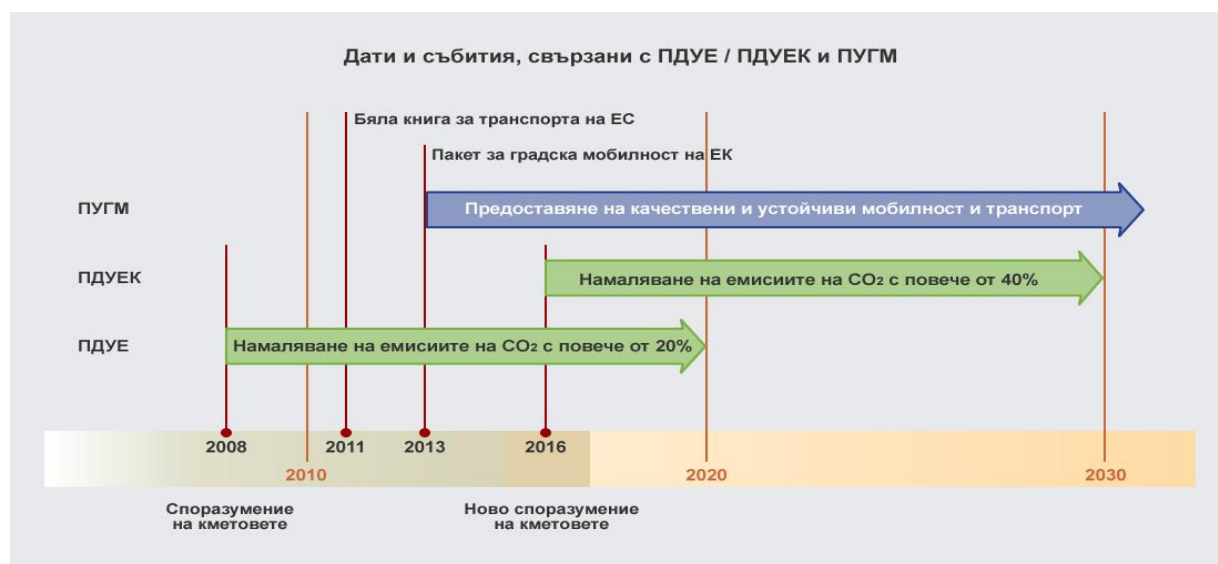
Ръководство за развитие и прилагане на План за устойчива градска мобилност на български език може да бъде изтеглено от сайта европейската платформа за транспорт ELTIS:

http://www.eltis.org/bg/mobility_plans/koncepciya-za-pugm

Списък на източници за информация за разработка на Планове за устойчива градска мобилност са представени в [Анекс 3](#).

На Фигура 1 са представени графично основните събития, свързани с усилията на местните власти да преодолеят замърсяванията на околната среда, емисиите на парникови газове, задръстванията на градовете от автомобили и последствията върху здравето и живота на гражданите.

Фигура 1 – Дати и събития, свързани с ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ



Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич»

ПУГМ и намаляване на емисиите на CO₂

Интегрираната политика за транспорт и използване на земята в Плановите за устойчива градска мобилност е един от най-дългосрочните стратегически и ефективни начини за намаляване на емисиите на въглероден диоксид и подобряване на сигурността на енергийните доставки. Броят на мерките, насочени към намаляване на енергийната зависимост от транспорта в градовете непрекъснато нараства и се разнообразява, като повечето разчитат на три основни подхода:

1. Намаляване на необходимостта от пътуванията и продължителността им;

2. Преминаване към варианти за нискоенергиен транспорт, като например обществен транспорт и движение без използване на горива;
3. Използване на подобрена технология за ефективност на превозните средства и по-чисти горива.

Стратегии за Градски транспорт

Политиките за енергийна ефективност на градския транспорт са пряко зависими от три основни фактора:

- размера на транспортната дейност, т.е. доколко хората пътуват;
- броят на хората, които споделят транспортното средство, т.е. капацитета на превозното средство, умножено по коефициента на натоварване;
- енергийната интензивност, т.е. количеството енергия, необходимо за придвижване на превозното средство на единица разстояние.

Тези показатели за ефективност определят рамката за трите основни стратегии за намаляване на потреблението на енергия от транспорта и емисиите на парникови газове:

Избягване, като се намали необходимостта от пътуване и дължината на пътуването, което води до намаляване на цялостната употреба на транспорт;

Промяна, чрез насърчаване на използването на устойчиви видове транспорт, което намалява броя на транспортните единици и изискваната енергия на единица транспорт; и

Подобряване, чрез увеличаване на ефективността на транспортните системи, което намалява въздействието на единица използвана енергия (например емисия на въглероден двуокис).

Тези стратегии трябва да бъдат интегрирани в холистичен подход в областта на използването на земята, транспорта и развитието на технологиите.



Фигура 2 – Планиране за постигане на енергийно ефективен транспорт



Източник: *Making the connection – energy, transport and urban planning*

Действия за постигане на енергийно ефективен транспорт

Горните стратегии се изпълняват чрез набор от действия, които обикновено са включени в Плана за устойчива градска мобилност. Действията могат да бъдат категоризирани според следните пет инструмента:



Фигура 3 – Инструменти за устойчив транспорт и намаляване на емисиите на CO₂



Източник: *Transport and Climate Change*

Инструменти за планиране

Включват всички мерки, които се съсредоточават върху:

- Пространствено планиране на транспортната инфраструктура, обществения транспорт и немоторизирания видове транспорт;

Много големи европейски градове реализираха мащабни и визионерски регионални железопътни проекти. Други подходи включват ренесанса на трамвайните и лекотоварните транзитни системи с напълно нови линии за модерни, бързи влакове (както във Франция и Италия) или разширения на съществуващи линии (както в Германия), които са оцелели след разкомплектоването след Втората световна война, като така се задържа масовата моторизация. Където е по-ниска гъстотата на застроената среда или липсата на финансови ресурси не оправдават железопътната инфраструктура, бързата автобусна транзитна технология се оказва ефективна при обслужването на градското развитие около транзитните съоръжения.

- "Интелигентен растеж";

Тясната връзка между използването на земята и транспорта в рамките на опитите за доставка устойчивото градско развитие е проучено от мрежата "интелигентен растеж" на частни, обществени и неправителствени партньорски организации, които се стремят да създадат интелигентен растеж в кварталите, общностите и регионите в САЩ.

Някои примери за това как да се възприемат принципите на интелигентния растеж, които имат явно въздействие върху тях енергоспестяването на транспорта и намаляването на емисиите на парникови газове са представени в [Анекс 4](#).

- "Нов урбанизъм";
- Транзитно ориентирано развитие (ТОР);

Основната идея на ТОР е, че правилното съчетание на достъпност до обществен транспорт, добра свързаност на пешеходните и велосипедни мрежи и съоръженията за паркиране и разходка, могат да доведат до интелигентен растеж и жизнени общности.

- Зелена инфраструктура;
- Планирането за достъпност.

Тези подходи за планиране са широко приети като ефективни.

Регулаторни инструменти

Включват всички норми, стандарти и мерки, които ограничават и предписват:

- Въздействието на транспортните средства върху околната среда чрез емисиите; Ограничения на скоростта;

Потреблението на гориво за автомобили и камиони обикновено се увеличава при по-високи скорости (обикновено над 50 километра в час). Един от начините за намаляване на емисиите на парникови газове е да се обмисли прилагането на ограничения за скорост. Емисии на въглероден диоксид при ниски скорости на движение растат като последица от задръстванията в градските райони. При по-високи скорости емисиите се увеличават, тъй като превозните средства трябва преодоляват по-голямо съпротивление на въздуха.

Могат да бъдат приети различни стратегии за намаляване на скоростите на движение, като например стесняване на нови и съществуващи улици, интелигентни знаци, които показват скоростта на превозните средства при шофиране, обучение на шофьорите, синхронизиране на светофарите, които да бъдат оптимизирани за по - ниски скорости на движение, вградени системи в автомобилите, които автоматично предупреждават шофьорите, когато превишават ограниченията за скоростта или предотвратят превишаването на скоростта.

- Ограничения за трафика;
- Разпоредби за паркиране;

Таксуването за паркиране е една от най-ефективните политики за увеличаване на споделянето на автомобили и принуждаване на хората да използват алтернативни видове транспорт. Политиките, свързани с паркирането, могат да приемат широк набор от форми и са често по-лесно възприемани от ценообразуването по пътищата. Общественото приемане е много по-вероятно, ако приходите от таксите за паркиране се използват за предоставяне на съоръжения и услуги за устойчива мобилност.

Икономически инструменти

- Прехвърляне икономическа тежест от собствеността (фиксиран разход) върху използването (променлива цена);
- Такси и данъци, насърчаващи използването на по-енергийно ефективни превозни средства и намаляване на търсенето на транспорт;
- Насърчаване на използването на немоторизирани средства за транспорт (заплащане за използване на пътищата, такси за паркиране, данъци за емисии на въглероден двуокис и схеми за застраховане в зависимост от карането на автомобила).

Това са добре известни примери икономически инструменти за управление на търсенето на транспортни услуги.

Ценообразуването по пътищата, понякога наричано таксуване при претоварване или таксуване при задръстване, е система която таксува използването на пътищата. Таксата за изминат участък е основен пример. Целите на ценообразуването по пътищата са да се контролират нарастващите задръствания, да се възпрепятства по - нататъшното нарастване на използването на автомобили и да се преодолеят отрицателните въздействия на трафика и задръстванията по отношение на ефективността на транспорта и околната среда. Той има значителен потенциал за намаляване на емисиите на парникови газове - шофьорите отговарят на "ценовия сигнал" като коригират своите навици на шофиране.

Информационни инструменти

Включват кампании за осведомяване на обществеността и схеми на управление на мобилността, които могат да бъдат разработени, за да се стимулира използването на алтернативни средства за пътуване.

Технологични инструменти

Подобряването на горивото, нови технологии за задвижване и интелигентни транспортни системи.
Подобряването на горивото, нови технологии за задвижване и интелигентни транспортни системи.

Електрическата мобилност е една от най-обещаващите технологични възможности за увеличаване енергийната ефективност на транспортните системи и намаляване на въздействията на използвана единица енергия използвани, като например емисиите на въглероден двуокис.

Електрическите превозни средства не са панацея за въздействието на автомобилния трафик в градските райони: заемането на пространство все още е същото, дори ако колата е електрическа и действителната характеристиките на емисиите на електрическо превозно средство зависи от използваните горива за производство на електричество.

Намаляване на необходимостта от моторизирана мобилност и пренасочването към публичен и активен транспорт все още са най-добрите стратегии за преминаване към ниско-въглеродни градове; технологичните подобрения в областта на електрическото задвижване имат силен потенциал да намалят зависимостта на петрола в Европа.

Постигането на подобрения в енергийната ефективност в планирането на транспорта е ключов въпрос за градската устойчивост; но задачата не е лесна. Използване на земята и транспортното планиране и прилагането на нови технологии за превозни средства трябва да бъдат интегрирани, за да се избягва ненужното пътуване, да се пренасочат пътуванията към по-ефективни видове транспорт и да се подобри ефективността на технологиите за превозни средства и използването на горива.

2.2. Привличане на партньори и заинтересовани лица

Енергийната ефективност, градската мобилност, чистотата на въздуха, опазването на природата, овладяването на промените на климата засягат всеки гражданин, организация, ниво на управление. Затова както потенциалните партньори, така и заинтересованите за участие в процеса на планиране са многобройни.

Разбира се, трябва внимателно да се преценява броя на включените, за да може процесът на планиране да бъде ефективно управляван. Във всеки случай участие трябва да вземат лицата и организациите, които по отношение на плановете за управление на енергията и за устойчивата градска мобилност, както и на плана за хармонизация:

- вземат политическите решения;
- притежават необходимата информация;
- разработват плановете;
- управляват и изпълняват плановете;
- осигуряват ресурси за изпълнение на плановете;
- извършват мониторинг и дават оценка за изпълнението;
- пряко са засегнати от резултатите на изпълнението на плановете.

Не всички участват на всяка стъпка и всяко действие по хармонизирането. Задача на мениджъра на проекта е да преценява и осигурява необходимото присъствие, което ще гарантира пълноценна и качествена работа по хармонизацията.

В процеса на идентифициране на мерките подходящи за хармонизиране на енергийни и транспортния план на община Бургас, от съществено значение имат представители на следните институции и заинтересовани лица:

- Общинска администрация, отговорни дирекции и отдели
- Общински съвет, който одобрява общинските планови документи
- Общинско предприятие „Интегриран градски транспорт Бургас“
- Общинска фирма „Бургас бус“
- Общинско предприятие „Транспорт“
- Частни транспортни фирми и компании
- Други заинтересовани лица

2.3. Работен план

Общините често прилагат отделни секторни политики и изпълняват единични мерки (градско планиране, паркиране, колоездене, обществен транспорт, производство на енергия от възобновяеми източници, енергийна ефективност на сгради, др.), при липсата на обща стратегическа визия или лошо координирани мерки за секторно планиране.

Деятелностите на проект SIMPLA предлагат структуриран процес и методология, насочена към хармонизиране на стратегическите планове за устойчива енергия и мобилност.

Решението на SIMPLA за местните власти е прилагане на метода стъпка по стъпка за разработване, преглед и адаптиране на плановете за стратегическо градско развитие, енергия, мобилност и транспорт, базирана на 6 основни елемента:

1. Стратегическа визия приета от общинската администрация и споделена от местни партньори и заинтересовани лица;
2. Повишено сътрудничество между отделните дирекции и/или отдели в общината;
3. По-широко привличане на местни публични и частни лица в процеса на вземане на решения;
4. Споделена методология за мониторинг базирана на общи бази данни;

5. Повишено управление на всички нива;
6. Висока експертиза за водене на целия процес.

Хармонизирането на ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ не изисква допълнителни ресурси в дългосрочен план, защото хармонизираното и следователно по-целенасоченото използване на ресурсите цели да подобри ефективността на процеса и качеството на плановете, а в някои случаи ще предотврати правенето на едно и също нещо два пъти. Ще бъде предотвратено и двойното проследяване на процеса.

Хармонизирането не означава унифициране на дейностите или директно включване на части от единия план в другия. Хармонизирането означава работа върху онези допълващи се сфери на дейности, така че да има планове работещи заедно за постигане на стратегическата цел. Хармонизирането подпомага различните отдели и дирекции в общините да споделят общата визия, да работят заедно и да оптимизират използването на ресурсите.

По отношение на управлението, процесът на хармонизиране следва да бъде воден от четири основни принципа:

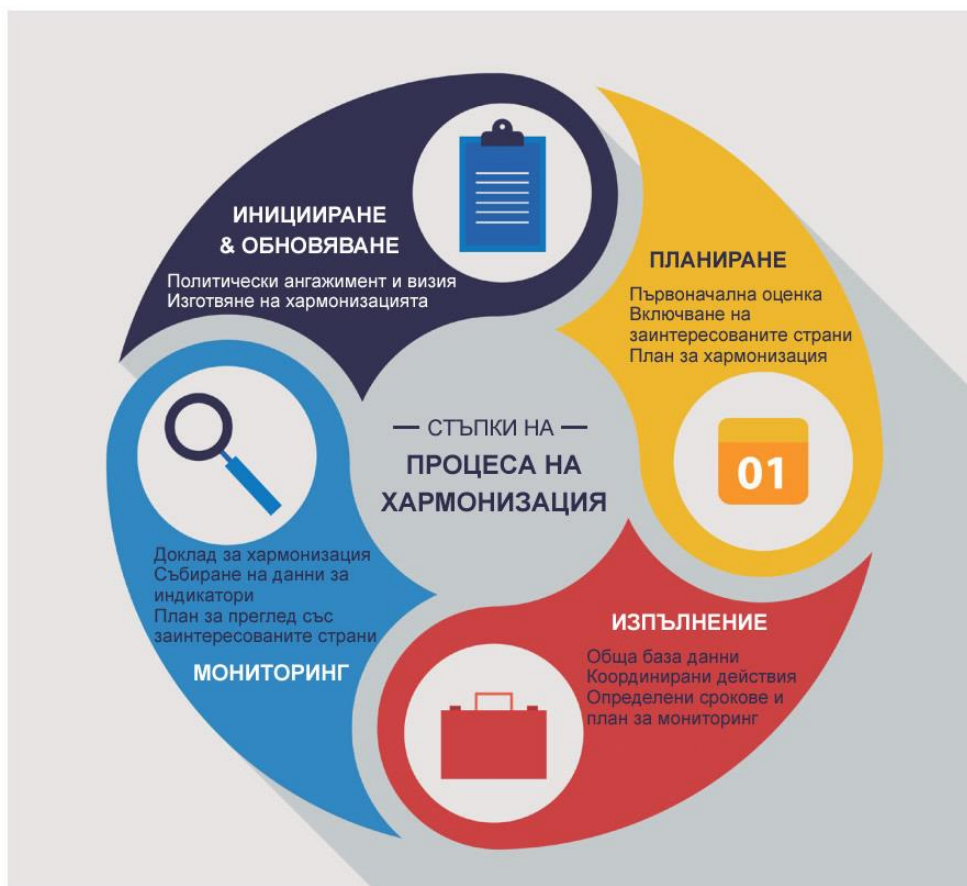
1. **Споделена визия:** всички отдели/дирекции участващи в процеса (транспорт, околна среда, енергия, устройствено планиране, др.) трябва да споделят обща визия и стратегическа цел.
2. **Сътрудничество:** всички участващи отдели/дирекции трябва да работят заедно и активно да си сътрудничат.
3. **Лидерство:** процесът трябва да бъде воден от един, квалифициран и способен проектен мениджър.
4. **Техники за управление на проекта:** процесът на хармонизиране е сложна задача, изискваща координиране на различни дейности, екипи от различни експерти и съответствие с няколко, понякога противоречащи си регулации и ръководства. Следователно необходимите стъпки са дефинирането на работен план, разпределение на задачите и поставяне на индикатори за изпълнение.

От оперативна гледна точка процесът на хармонизиране може да бъде обобщен в четири основни етапа:

1. Инициране
2. Планиране
3. Изпълнение
4. Мониторинг



Фигура 4 – Стъпки на процеса на хармонизация



Източник: Ръководство за хармонизиране на енергията и мобилността в процеса на планиране – SIMPLA

Дейностите по хармонизацията са подробно описани в Ръководство за хармонизиране на енергията и мобилността в процеса на планиране, което може да бъде изтеглено от сайта на проекта <http://www.simpla-project.eu/bg/>

Достъпни са също така всички материали от проведеното в България обучение по прилагане на SIMPLA на адрес <http://www.simpla-project.eu/bg/resources-page/>, а така също записи от 6 уебинара, проведени от европейски експерти.

Работният план за изпълнението на дейностите, свързани с предоставянето на техническа помощ на община Бургас е представен в таблици 1 и 2.

Таблица 1 – Работен план за изпълнението на техническа помощ за година 1 (юли 2017г.-юни 2018г.)

Месец	07.17	08.17	09.17	10.17	11.18	12.17	01.18	02.18	03.18	04.18	05.18	06.18	Отговорник
1.Инициране													
1.1.Политическо решение													Община
1.2.Създаване на екип за хармонизиране на плановите													ДУЕА, община
2.Планиране													
2.1.Начална оценка/анализ													ДУЕА, община
2.2.Привличане на заинтересовани лица/партньори													ДУЕА, община
2.3.Разработване на работен план													ДУЕА, община
3.Изпълнение													
3.1.Хармонизиране на визията													ДУЕА, община
3.2.Споделяне на данни, методи за събиране на данни, ИБЕ,МБЕ и анализ на контекста													Община
3.3.Хармонизиране на референтните години и времевата рамка за мониторинг													ДУЕА, община
3.4. Хармонизиране на дейности													ДУЕА, община

Таблица 2 –Работен план за изпълнението на техническа помощ за година 2 (юли 2018г. -януари 2019г.)

Месец	07.18	08.18	09.18	10.18	11.18	12.18	01.19	Отговорник
3.Изпълнение								
3.2.Споделяне на данни, методи за събиране на данни, ИБЕ,МБЕ и анализ на контекста								Община
3.4.Хармонизиране на дейности								ДУЕА, община
3.5.Хармонизиране на системите за мониторинг на ПДУЕ/ПУГМ								ДУЕА, община
4. Мониторинг								
4.1.Мониторинг на процеса на хармонизация								ДУЕА, Община
4.2.Разработване на отчет за хармонизирането								ДУЕА

3. Изпълнение

Проект SIMPLA разглежда 4 сценария за хармонизиране на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ.

Фигура 5 – Сценарии за хармонизиране на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ

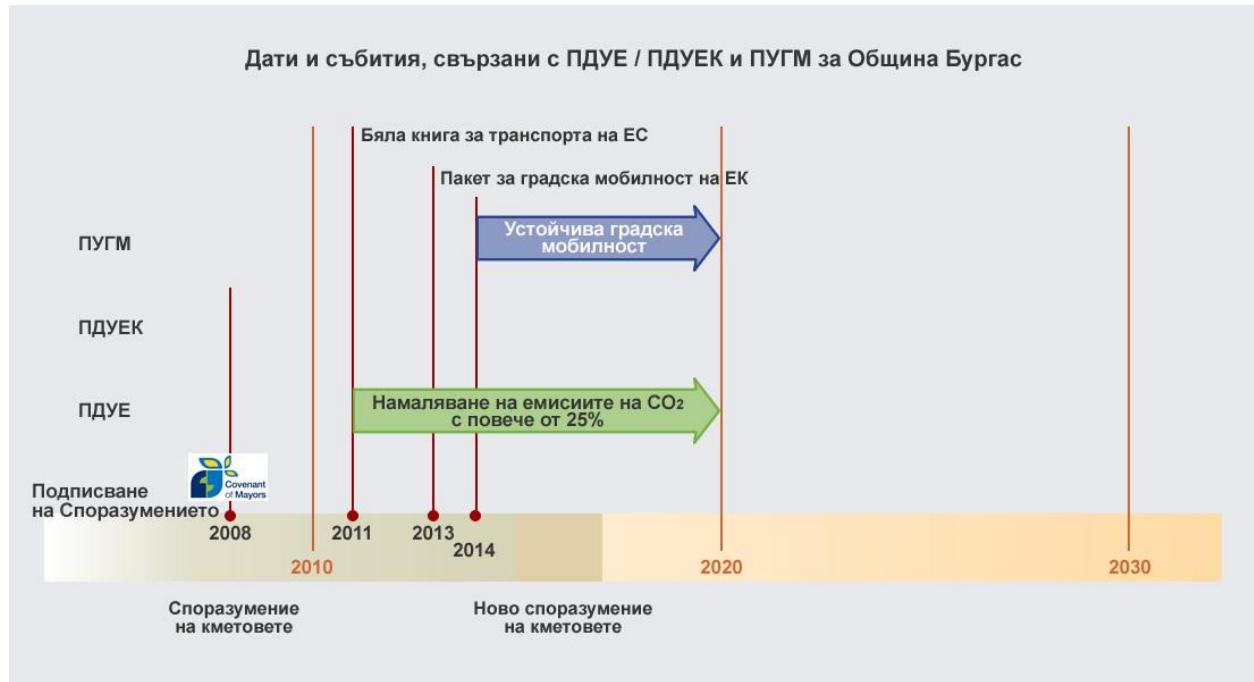


Източник: Ръководство за хармонизиране на енергията и мобилността
в процеса на планиране – SIMPLA

От гледна точка на проекта SIMPLA за община Бургас се прилага първия сценарий - с разработени ПДУЕ и ПУГМ.

Времовата рамка на ПДУЕ и ПУГМ на Община Бургас приключва през 2020 г., който е и срок на действие на Общинския план за развитие.

Фигура 6 - Дати и събития, свързани с ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ



Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич»

План за действие за управление на енергията /ПДУЕ/

Община Бургас е подписала Споразумението на кметовете през 2008 г. - https://www.eumayors.eu/about/covenant-community/signatories/overview.html?scity_id=1592

Фигура 7 – Страница на Община Бургас на сайта на Споразумението на кметовете



Burgas
http://www.burgas.bg

Country	Population
Bulgaria	226,000

Date of adhesion
18/12/2008




Action plan in a Nutshell

Date of formal approval: 2011-09-13

Submission date: 2011-11-29

Overall CO₂ emission reduction target: 25%

Strategy

In 2020 Burgas Municipality is a municipality of the effective and stable management of energy resources and the green economic growth, offering high quality services for the population, healthy and accessible environment, with real perspectives for business investments.

Action plan documents

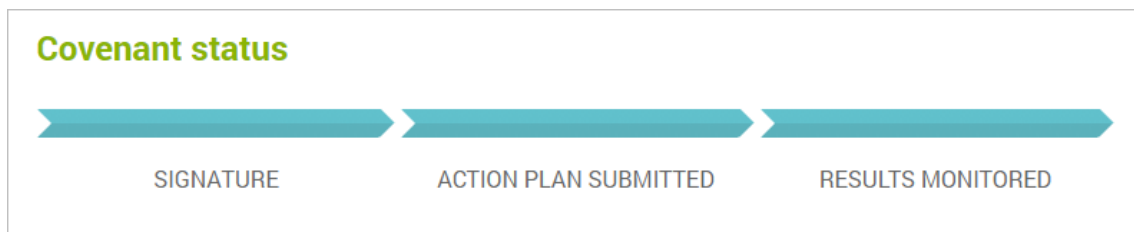
Title	Language
-------	----------

Източник: Интернет сайт на Споразумението на кметовете

Планът за действие за управление на енергията (ПДУЕ) е одобрен на 13.09.2011 г. Цел – 25% снижение на CO₂. Мониторингов доклад е предаден през 2017 г.

Общината изпълнява ангажиментите си към Споразумението на кметовете и е с редовен статус.

Фигура 8 – Статус на Община Бургас по Споразумението на кметовете



Източник: интернет сайт на Споразумението на кметовете

Стратегия за устойчиво енергийно развитие (СУЕР)

Документът е разработен в изпълнение на ангажиментите на Община Бургас като участваща страна в Споразумението на кметовете. Името му се различава от приетата от Споразумението терминология, но той изпълнява същата функция.

СУЕР е инструмент за реализиране на местните политики за устойчиво енергийно планиране и общински енергиен мениджмънт, като целите, свързани със спестявания, са:

- Намаляване на емисиите на CO₂ в Община Бургас с 25 % до 2020 г. ;
- Намаляване на потреблението на енергия в Община Бургас с 27 % до 2020 г. ;
- Дял на ВЕИ в енергийния микс на Община Бургас от 26 % до 2020 г.

СУЕР е с хоризонт на действие 2011 - 2020 година. Като част от този документ е разработен План за действие за периода 2011 - 2013. Не са налични Планове за последващи периоди.

СУЕР е фокусиран и върху оптимизирането и модернизацията на обществения транспорт и алтернативните начини на придвижване, като планираните енергийни спестявания за този сектор са намаляване на CO₂ емисии за сектор "Транспорт" - 1508 toe CO₂/year. Това има принос с 0,24 % в постигането на общата цел, свързана с намаляване на CO₂ и 0,42 % в общата цел, свързана с намаление на енергопотреблението.

Базовата година е 2005.

Визия на СУЕР: "Бургас 2020 - град на зелените възможности".

В СУЕР са разработени 5 приоритета за реализация на тази визия.

Приоритет 2: Развитие на системи за устойчиво градска мобилност

Специфична цел 2.1.: Повишаване на енергийната ефективност на обществения транспорт;

Мерки за Специфична цел 2.1.:

- Обновяване на автобусния и тролейбусен парк на обществения транспорт;
- Въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT);
- Въвеждане на приоритетна за автобусите светофарна система;
- Оптимизиране на мрежата на обществения транспорт;
- Въвеждане на система за мониторинг и контрол на обществения транспорт;
- Въвеждане на нови технологии, щадящи околната среда в системата на обществения транспорт;
- Разработване и въвеждане на системи за транспорт, основан на търсенето.

Специфична цел 2.2.: Подкрепа за ефективно управление на трафика

Мерки за Специфична цел 2.2.:

- Въвеждане на система за интегрирано управление на трафика в градски условия;

- Подобряване на съществуващата и изграждане на нова транспортна инфраструктура;
- Оптимизиране на системата за паркиране и интегрирането ѝ със системата за обществен транспорт;
- Разработване и прилагане на иновативни решения за товарния транспорт в градски условия;
- Разработване и въвеждане на система от стимули за закупуване и използване на екологично чисти транспортни технологии.
- Подобряване условията за безопасно придвижване в градска среда;
- Намаление на задръстванията и броя на пътно – транспортни произшествия;
- Подобро качество на атмосферния въздух;
- Намаление броя на пътуванията с лични превозни средства.

Специфична цел 2.3.: Стимулиране на алтернативни начини на придвижване и нова култура на градска мобилност

Мерки за Специфична цел 2.3.:

- Изграждане на цялостна система от велосипедни маршрути, свързваща основни градски зони и обществено значими пространства;
- Въвеждане на система за отдаване на велосипеди под наем;
- Разширяване на пешеходните маршрути и зони в градска среда;
- Планиране и провеждане на обществени кампании за промоция на алтернативни начини на придвижване.

Изводи и препоръки

1. Определените общи и специфични цели и планираните мерки за тяхното постигане в СУЕР в голяма степен се прекриват с тези, определени в Плана за устойчива градска мобилност, което е доказателство за целесъобразността от прилагане на хармонизиране на двата плана.
2. Плановите за ЕЕ и годишните отчети, подавани от органите на местното самоуправление по реда на чл. 12 от ЗЕЕ и сл., не обхващат мерки, политики и съответно постижения и резултати в областта на сектор “Транспорт” и устойчивата градска мобилност.
3. Доколкото мониторингът и наблюдението служат като база за последващ анализ и оценка на плановия документ, е необходимо да бъдат определени показатели/ индикатори, спрямо които ще се осъществява този процес. Индикаторите следва да обхващат не само мерки по отделни приоритети, например “Сграден фонд” и “Улично осветление”, а изпълнението на цялата СУЕР, включително и сектор “Транспорт”.

4. Както е отбелязано и в СУЕР, “въпреки, че планирането и осъществяването на мерки за ЕЕ се въвежда като ключов елемент във всички секторни политики и капиталови инвестиции в общината, липсва ясно обособено и разпознаваемо структурно звено в общинската администрация, което поема отговорността по координация на целия процес на планиране, реализация и мониторинг на устойчиви енергийни политики на местно ниво”.

План за устойчива градска мобилност

Планът за устойчива градска мобилност на Община Бургас е разработен за периода 2014 г. – 2020 г. Той обобщава предишен ПУГМ, разработен от външен консултант и редица общински документи, в които са поставени проблеми и задачи, свързани с градската мобилност.

ПУГМ отразява и цели и действия, заложи в Плана за действие за устойчива енергия и това в някаква степен вече е стъпка към хармонизацията на двата плана.

Визия за устойчива градска мобилност на община Бургас:

Устойчивата градска мобилност в Община Бургас – гарант за привлекателна туристическа дестинация, високо качество на живот, чиста околна среда и икономически растеж

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

Главна цел 1 - Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Бургас

Приоритет 1.1 - Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Бургас

- Специфична цел 1.1.1 Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността на градската среда и обществения транспорт
- Специфична цел 1.1.2 Осъществяване на целенасочена общинска политика за регулиране на трафика на моторни превозни средства

Приоритет 1.2 - Развитие и утвърждаване на морския транспорт като допълнителна възможност за придвижване

- Специфична цел 1.2.1 Създаване на морски маршрути на средни и къси разстояния
- Специфична цел 1.2.2 Укрепване на морската инфраструктура
- Специфична цел 1.2.3 Постигане на ефективно и екологично управление на Пристанище Бургас

Приоритет 1.3 – Развитие на интермодален транспорт

- Специфична цел 1.3.1 Стимулирана комбинирането на различни форми на транспорт

Приоритет 1.4 – Въвеждане на интелигентни системи

- Специфична цел 1.4.1 По-интелигентно управление за повишаване на безопасността и достъпността на обществения транспорт

Главна цел 2 - Подобряване на околната среда в региона

Приоритет 2.1 - Намаление на вредните емисии, които се отделят от транспортни средства в околната среда на територията на община Бургас

- Специфична цел 2.1.1 Популяризиране на колоезденето
- Специфична цел 2.1.2 Насърчаване на алтернативните форми на придвижване и ходенето пеш
- Специфична цел 2.1.3 Увеличаване употребата на биогориво вместо традиционно гориво
- Специфична цел 2.1.4 Увеличаване на употребата на енергия вместо гориво
- Специфична цел 2.1.5 По-оптимално използване на автомобили на територията на община Бургас

Приоритет 2.2 – Редуциране на нивата на шум

- Специфична цел 2.2.1 Намаляване на шумовите нива в ЦГЧ
- Специфична цел 2.2.2 Намаляване на интензитета на шум в територии, които имат социално-значимо значение, но не и важно транспортно
- Специфична цел 2.2.3 Намаляване на граничните стойности на шум при транспортните средства от обществения транспорт

Приоритет 2.3 – Намаляване на потреблението на енергия

Специфична цел 2.3.1 Ограничаване на вредата върху околната среда и постигане на по-висока енергоефективност.

Главна Цел 3 - Повишаване на качеството на живот в общината

- Приоритет 3.1 - Повишаване на качеството на живот и здравословното състояние на гражданите в община Бургас
- Специфична цел 3.1.1 Осигуряване на по-висока безопасност за гражданите на община Бургас
- Специфична цел 3.1.2 Увеличаване на физическа активност на гражданите
- Приоритет 3.2 - Укрепване на гражданската култура на придвижване в община Бургас

- Специфична цел 3.2.1 Повишаване интереса към алтернативни форми на транспорт сред по-младите жители на община Бургас
- Специфична цел 3.2.2 Стимулиране на обмен на чужд опит и практики за съществуващите начини на придвижване
- Специфична цел 3.2.3 Популяризиране и въвличане в изпълнението на мерките за постигане на устойчива градска мобилност на колкото се може повече граждани

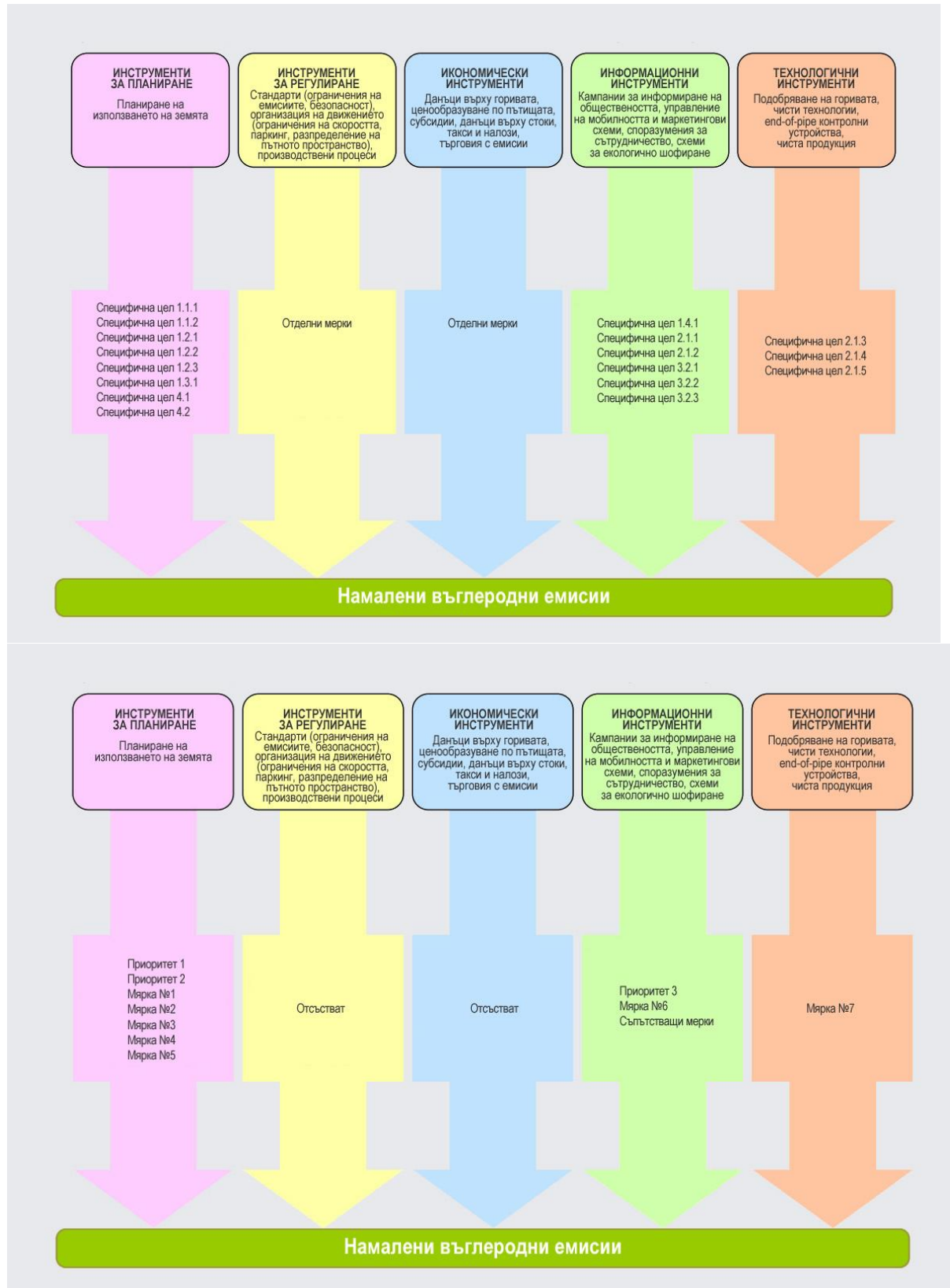
Главна Цел 4 - Осигуряване на привлекателна градска среда за туристи

- Специфична цел 4.1 Повишаване на достъпността и привлекателността на градската среда и културните обекти в общината
- Специфична цел 4.2 По-голяма сигурност и комфорт на придвижването в община Бургас

Детайлното запознаване с ПУГМ показва, че е работено в много посоки, свързани както с устойчивата мобилност, така и с подобряването на околната среда, намаляването на транспортните потоци, разнообразяването на средствата за придвижване. Използваните инструменти покриват целия препоръчван спектър и са показани на фигура 9.



Фигура 9 – Инструменти за устойчив транспорт и намаляване на емисиите CO₂



Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич»

Изводи и препоръки

1. В ПУГМ участват точки като „Въвеждане на процес „Зелена” обществена поръчка, при който общината се стреми да си набави стоки, услуги и строителни работи с намалено въздействие върху околната среда“, „Цялостна подмяна на улично осветление в ж.р Меден рудник“,
 2. „Разработване на Програма за управление качеството на атмосферния въздух“, на които едва ли им е мястото в ПУГМ.
 3. В самия план някои мерки се повтарят, например Провеждане на „Ден без автомобил“.
 4. Няма признаци ПУГМ да е отчитан, да е актуализиран. Не е отчетен принос за намаляване на CO₂.
 5. В Плана за действие 2014 – 2020 не на всички мерки са определени индикатори на резултатите и индикативен финансов ресурс.
 6. Отсъства Програма за наблюдение и оценка на ПУГМ.
 7. Не е ясно дали е реализирана подробно разработената Комуникационна стратегия за популяризиране на ПУГМ 2014 – 2020 г. На втория си етап тя предвижда „Комуникация на междинните резултати и ускоряване на отделните мерки“ а на третия „Представяне на постиженията“. Планирано е да бъде финансирана само с 5000 лв. периода 2014 - 2020 г.
- С финансиране общо от 5000 лева трябва да се осигурят:
 - Печатни рекламни и информационни материали (ръководства, брошури, листовки, други)
 - Аудио-визуални материали
 - Организираны събития (форуми, конференции, семинари, пресконференции и др.) За външните целеви групи и посредниците
 - Организираны събития (форуми, конференции, семинари, пресконференции и др.) За вътрешните целеви групи
 - Уебсайт
8. Най-важният извод в случая е, че от анализа и съпоставянето на различни документи се потвърждава предположението на проекта simpla, че различни екипи, с различна начална информация, по различно време, са разработвали планове, които се нуждаят от хармонизация.

3.1. Хармонизиране на визията

Една от първите и най-важни задачи е да се хармонизира визията на общината (града). Това би трябвало да бъде стратегическо изявление за това как трябва да изглежда градът след 10 години (или по-дълъг период), в който са включени визиите, разработени в планове за управление на енергията и за градска мобилност.

Доколкото това е много важен елемент от стратегическите документи на общината, в разработката му трябва да вземат участие политиките на различни нива на управление, експерти, партньори и основните заинтересовани страни.

При разработката на хармонизираната визия трябва да се отчитат предишни стратегически документи, политически ангажименти на управляващите, регионални и национални приоритети

3.2 Споделяне на данни

Събирането и споделянето на необходимите за хармонизацията, както и въобще за изпълнението на планове за управление на енергията и за мобилност е сериозен проблем, с който се сблъскват всички общини. Причините са различни:

- неразбиране от страна на общинското ръководство на необходимостта от постоянно организирано и методически обмислено събиране на данни за дейностите, извършвани от общината;
- липса на връзка и координация между отдели и служби на администрацията;
- нежелание за споделяне на събрана от отделни специалисти и общински служби информация;
- ниски познания и капацитет в обработването на данни на служителите в общинското информационно обслужване;
- недостатъчно познаване на външните институции, които събират и могат да предоставят данни, необходими за работата на общината.

По отношение на хармонизацията на планове е съществено да се постигне съотнесимост и съизмеримост на използваните основни данни, например данните за енергийно потребление, за въглеродните емисии и др., за да може ефектът, постигнат от използването на по-устойчив транспорт да могат да бъдат отчитани при инвентаризацията на базовите емисии.

Събирането на данни за разработването и или мониторинга на ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ е доказало използването на общи и често застъпващи се сфери и дейности, както и значителни разлики в процедурите и методологиите (например събиране на данни от съществуващи

източници, вместо директни измервания на място). Напълно постижимо е да се постигат икономии от мащаба, да се избегнат дублиращи дейности и да се използват повече изчистени данни.

Екипът, който извършва хармонизирането трябва да направи Инвентаризация на базовите емисии (ИБЕ), Мониторингова инвентаризация на емисиите (МИЕ), въздействие на дейностите, началните и бъдещите сценарии, споделена база данни на мейл контакти и интернет линкове.

Базата данни трябва да бъде достъпна за различните отдели, като всеки от тях е отговорен за събирането на конкретен вид данни, тъй като това спестява време и се избягват дублиращи дейности.

3.3. Създаване на общи данни и методи за събиране на данни, инвентаризация на базовите емисии, мониторинг на емисиите и анализ на съдържанието

Методика за анализиране възможностите за хармонизация

За изпълнение на задачите по настоящия доклад Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич» разработи подход с използване на матрица на областите и дейностите, подходящи за хармонизиране.

Като показатели са използвани основните характеристики на подходите за реализация на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ. За по-голяма детайлизация някои от тях са допълнени с присъщи мерки.

За ПДУЕ / ПДУЕК са избрани следните показатели:

Сграден фонд

Транспорт

- Намаляване на нуждата от транспорт
- Развитие на алтернативни начини на транспорт
- Паркинг политики
- Насърчаване на използването на обществен транспорт
- Насърчаване на използването на нискоемисионен транспорт
- Развитие на интелигентен транспорт

Енергия от възобновяеми източници
Обществени поръчки
Градско планиране и използване на земята
Информационни и комуникационни технологии

За ПУГМ от около 30 популярни мерки и подхода са избрани 22 показатели:

Обществен транспорт

Придвижване пеша и колхозедене

- Инфраструктура за колхозедене
- Схеми за споделяне на велосипеди

Интермодалност

Безопасност на градските пътища

Пътен транспорт

- Екологични превозни средства
- Електротранспорт
- Споделяне на автомобили

Градски товарен транспорт

Управление на мобилността

- Управление на трафика
- Планиране на използването на земята
- Финансови инструменти
- Ограничение на достъпа
- Паркинги
- Екологични зони

Интелигентни транспортни системи

- Електронно таксуване
- Електронизирана пътна информация
- Персонализирано планиране на пътуването

Областите, в които може да се търси хармонизация са показани на фигура 5.

Този подход разкрива и до каква степен Община Бургас е използвала разнообразието от мерки за енергийна ефективност и устойчива градска мобилност в разработването на ПДУЕ и ПУГМ.



Фигура 10 – Матрица на области и дейности, подходящи за хармонизиране

Матрица на области и дейности, подходящи за хармонизиране		ПДУЕ / ПДУЕК	ПУГМ																							
			Обществен транспорт	Придвижване пеша и колездене	Инфраструктура за колездене	Схеми за споделяне на велосипеди	Интермодалност	Безопасност на градските пътища	Пътен транспорт	Екологични превозни средства	Електротранспорт	Споделяне на автомобили	Градски товарен транспорт	Управление на мобилността	Управление на трафика	Планиране на използването на земята	Финансови инструменти	Ограничение на достъпа	Паркинги	Екологични зони	Интелигентни транспортни системи	Електронно таксуване	Електронизирана пътна информация	Персонализирано планиране на пътуването		
Сграден фонд																										
Транспорт																										
Намаляване на нуждата от транспорт																										
Развитие на алтернативни начини на транспорт																										
Паркинг политики																										
Насърчаване използването на обществен транспорт																										
Насърчаване използването на нискоемисионен транспорт																										
Развитие на интелигентен транспорт																										
Енергия от възобновяеми източници																										
Обществени поръчки																										
Градско планиране и използване на земята																										
Информационни и комуникационни технологии																										

Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич»

3.4 Хармонизиране на референтни години и времева рамка на мониторинг

При инвентаризацията на базовите емисии се използва „базова година“, спрямо която се поставят целите за постигане намаляване на емисиите до 2020 г. или до 2030 г.. Това е и основната цел на плановете за управление на енергията.

Планове за устойчива градска мобилност имат свои времеви хоризонти, които зависят от това кога е приет плана и за какъв период е направено планирането, разнообразни цели и индикатори със свои срокове за постигането им.

За постигане на хармонизиране и съответствие на целите на двата плана и въвеждане на обща процедура за мониторинг на изпълнението и резултатите, SIMPLA предлага въвеждането на сценарии в ПУГМ за 2020г. или 2030г., в зависимост от това дали общината има ПДУЕ или ПДУЕК, както и дефиниране на сценарии за ПДУЕ/ПДУЕК в съответствие с времевата рамка на ПУГМ.

Процедурите за мониторинг в ПДУЕ/ПДУЕК включват мониторинг на постигнатото по два начина:

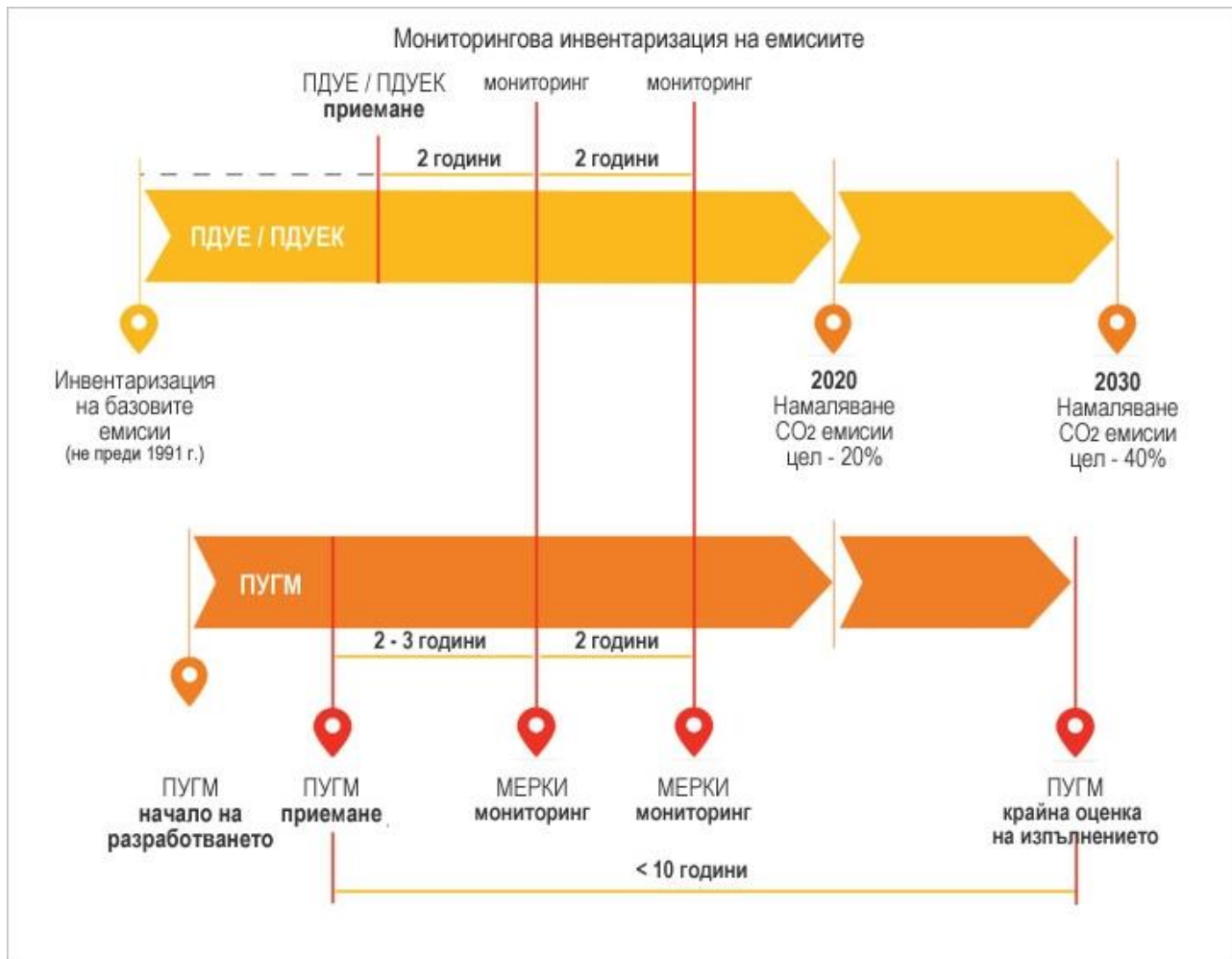
- на всеки две години, когато трябва да се оцени най-малко напредъка на дейностите;
- на всеки 4 години, когато освен мониторинг на дейностите се изисква и мониторингова инвентаризация на емисиите – тя има същата структура като ИБЕ, но се анализират последните налични данни).

При Планове за устойчива градска мобилност мониторинг се прави на интервали, определени при разработката на плана – от 1 до 5 години.

При прилагане на подхода на SIMPLA напредъкът на дейностите по двата плана се измерва и оценява на всеки две години, както е показано на следващата фигура.



Фигура 11 – Хармонизиран мониторинг на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ



Източник: Ръководство за хармонизиране на енергията и мобилността в процеса на планиране

3.5. Хармонизиране на дейности

Хармонизиране на дейностите се извършва, за да се избегне дублиране на дейности, заложили в двата плана. Това може да стане чрез разместване, допълване, конкретизиране на мерки, като стремежът е да не се обезсмисли наличието на цели и приоритети в някой от плановите.

Анализирането на целите в ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ ще подпомогне екипа за хармонизиране при дефинирането на общи дейности, които да бъдат еднакво полезни и за двата плана.

Съответствие на приоритетите, целите и мерките в документите, свързани с управление на енергията на показателите на Методиката за анализиране възможностите за хармонизация

Показатели за енергийна ефективност на СУЕР

В Таблица 3 е направена съпоставка между показателите на матрицата, свързани с ПДУЕ и описаните цели и мерки в СУЕР. Както се вижда, практически по всички показатели Община Бургас е планирала свои дейности.



Таблица 3 – Съпоставка на показателите на матрицата свързани с ПДУЕ

Сграден фонд	
Транспорт	Специфична цел 2.1 Повишаване на енергийната ефективност на общественя транспорт. Специфична цел 2.2. Подкрепа за ефективно управление на трафика. Обновяване на автобусния и тролейбусен парк на общественя транспорт. Въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT). Въвеждане на приоритетна за автобусите светофарна система. Оптимизиране на мрежата на общественя транспорт. Разработване и въвеждане на системи за транспорт, основан на търсенето. Разработване и прилагане на иновативни решения за товарния транспорт в градски условия. Намаляване на задръстванията и броя на пътно – транспортни произшествия. Подобрено качество на атмосферния въздух.
Намаляване на нуждата от транспорт	Намаляване броя на пътуванията с лични превозни средства.

Развитие на алтернативни начини на транспорт	Специфична цел 2.3. Стимулиране на алтернативни начини на придвижване и нова култура на градска мобилност. Изграждане на цялостна система от велосипедни маршрути, свързваща основни градски зони и обществено значими пространства. Въвеждане на система за отдаване на велосипеди под наем. Разширяване на пешеходните маршрути и зони в градска среда. Планиране и провеждане на обществени кампании за промоция на алтернативни начини на придвижване. Подобряване условията за безопасно придвижване в градска среда.
Паркинг политики	Оптимизиране на системата за паркиране и интегрирането и със системата за обществен транспорт.
Насърчаване на използването на обществен транспорт	Въвеждане на система за интегрирано управление на трафика в градски условия. Подобряване на съществуващата и изграждане на нова транспортна инфраструктура.
Насърчаване на използването на нискоемисионен транспорт	Въвеждане на нови технологии, щадящи околната среда в системата на обществения транспорт. Разработване и въвеждане на система от стимули за закупуване и използване на екологично чисти транспортни технологии.

Развитие на интелигентен транспорт	Въвеждане на система за мониторинг и контрол на обществения транспорт.
Енергия от възобновяеми източници	Специфична цел 3.1. Повишаване дела на енергията от ВЕИ, използвана в публичния сектор. Специфична цел 3.3. Насърчаване на бизнес инвестициите за изграждане на ВЕИ инсталации на територията на Община Бургас.
Обществени поръчки	Разработване и внедряване на принципи и правила за подготовка на т.нар. “зелени обществени поръчки”, стимулиращи рационалното използване на природните ресурси.
Градско планиране и използване на земята	Специфична цел 2.1 Повишаване на енергийната ефективност на обществения транспорт.
Информационни и комуникационни технологии	

Показатели за устойчива мобилност от ПУГМ

Показателите, свързани с устойчивата мобилност са повече, както и планираните в ПУГМ мерки са значително повече.

Таблица 4 – Съпоставка на показателите на матрицата, свързани с ПУГМ

Обществен транспорт	1.1 Приоритет - Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Бургас. Специфична цел 1.1.1 Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността на градската среда и обществения транспорт. 1.2 Приоритет - Развитие и утвърждаване на морския транспорт като допълнителна възможност за придвижване. Специфична цел 1.2.1 Създаване на морски маршрути на средни и къси разстояния. Специфична цел 1.2.2 Укрепване на морската инфраструктура. Специфична цел 1.2.3 Постигане на ефективно и екологично управление на Пристанище Бургас. Въвеждане на транспортни връзки, които да покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа. Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с обществен транспорт.
---------------------	---

	Въвеждане на морска линия на транспорт, която да подобри туристическите линии, обвързани със Созопол, Несебър и Поморие. Създаване на морски градски транспорт за хора и стоки по маршрут, който обхваща кв. Сарафово – Център – кв. Крайморие – Рибарско пристанище – селище „Ченгене скеле”. Въвеждане на новата транспортна схема. Въвеждане на частичния план за организация на движението в ЦГЧ и кв. Възраждане. Въвеждане на улични светлини, които да сигнализират приближаването на превозното средство на местата, където отсъстват. Доизграждане на обходни маршрути за товарен и транзитен трафик обход "Запад", Реконструкция / благоустрояване на ул. Крайезерна и изграждане на проход към бул. Тодор Александров; Продължение ул.Янко Комитов към Струга I и II ет. Изграждане на кръгово кръстовище "Трапезица". Обособяване на директни транзитни коридори чрез подобряване на транспортните връзки с логистични зони и паркове.
--	--

	Довеждаща улица и инфраструктура на рибарското пристанище в кв.Сарафово. Въвеждане на нощна линия, по заявка която да се движи до Летището и кв. Сарафово. Реконструкция и модернизация на рибарско пристанище кв. Сарафово. Изграждане на рибарско пристанище - Ченгене скеле. Проектиране и изграждане на рибарско пристанище в землище Крайморие. Изготвяне на „Стратегия за управление на околната среда в Пристанище Бургас”.
Придвижване пеша и колоездене	Специфична цел 2.1.1 Популяризиране на колоезденето. Специфична цел 2.1.2 Насърчаване на алтернативните форми на придвижване и ходенето пеш. Специфична цел 3.2.1 Повишаване интереса към алтернативни форми на транспорт сред по-младите жители на община Бургас. Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди част от рент-а-байк системата Вело Бургас и тясно сътрудничество с хотели, туристически, културни обекти и атракции за промотиране на услугата сред потенциални потребители.

	Въвеждане на програма „Велосипедна информираност“, с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години. Въвеждане на велосипедни тренировки за по-големите деца в реален трафик. Провеждане на „Ден без автомобил“. Въвеждане на „ходещ“ автобус за ученици, които вместо превозно средство, се придвижват пеша, придружавани от по-възрастни. Организиране на състезания по колоездене, ходене пеш, каране на кърки/ролери. Организиране на кампании „До работа с колело“. Ежегодно честване на кампанията „Европейска седмица на мобилността“. Организиране на събития, като „Ден на велосипеда“, конкурси на тема „Най-интересен дизайн на Вело стоянка“. Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с Вело транспорт. Да се изготвят дигитални карти с безопасни, достъпни, зелени, еко и вело маршрути, оказващи наличните велоалеи,
--	---

	ненатоварени трасета и безконфликтни зони с обезопасено преминаване. Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с Вело или морски транспорт както и пеш и предоставяне на тези услуги (градски тур, морска разходка, вело обиколка на града и др.).
Инфраструктура за колоездене	Изграждане на повече Велостоянки и удължаване мрежата от велоалеи и подобряване достъпността и сигурността на Вело маршрутите.
Схеми за споделяне на велосипеди	Ретрофитинг и конвертиране на амортизирани колела от системата Вело Бургас в електрически такива за отиване под наем и подпомагане преодоляването на по-дълги и трудни дестинации с велосипед. Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди част от рент-а-байк системата Вело Бургас.
Интермодалност	1.3 Приоритет – Развитие на интермодален транспорт. Специфична цел 1.3.1 Стимулирана комбинирането на различни форми на транспорт. Изграждане на мултимодален транспортен терминал.

	Интегриране на всички общински форми на транспорт в общата транспортна схема на града. Интегриране на всички настоящи и планирани транспортни средства и услуги в общата транспортна схема на града. Популяризиране на виртуалната платформа TRAVELBURGAS.EU и мобилното и приложение поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрута от всички линии на обществен транспорт, всички варианти за придвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване. Интегриране на допълнителни услуги за гражданите към електронната карта и превръщането и в Гражданска карта (е-портфейл), като възможност за наемане на велосипеди под наем, използване на морски градски транспорт, заплащане на място за паркинг, заплащане на някои местни данъци и такси.
Безопасност на градските пътища	Специфична цел 3.1.1 Осигуряване на по-висока безопасност за гражданите на община Бургас. Специфична цел 4.2 По-голяма сигурност и комфорт на придвижването в община Бургас Облагородяване на автогари, терминали и съоръжения за безопасно преминаване на пешеходци и поставяне на информационни табла за пътническа информация в реално време. Обезпечаване на сигурността на пешеходците чрез изграждане на съоръжения за безопасно пешеходно

	пресичане/преминаване. Осигуряване на безконфликтно преминаване за пешеходци чрез вкарване на трафика под земята на ключови кръстовища. Въвеждане на зони с ограничение на скоростта – 30 км/ч. за „успокояване“ на трафика край училища, детски градини и някои квартални зони в близост до главни транспортни артерии с цел да се ограничи шума и възможността от пътно-транспортни произшествия. Инсталиране на видеонаблюдение освен в градския транспорт и на ключови транспортни артерии и възлови места. Изграждане на пешеходни надлези в конфликтни зони в жилищните зони и съставните селища. Създаване на мобилно приложение транспортен и градски навигатор, който да посочва и най-безопасните места за пресичане и придвижване в града - пеш и с велосипед.
Пътен транспорт	
Екологични превозни средства	Специфична цел 2.1.3 Увеличаване употребата на биогориво вместо традиционно гориво. Специфична цел 2.1.4 Увеличаване на употребата на енергия вместо гориво.

	2.2 Приоритет – Редуциране на нивата на шум. Специфична цел 2.2.1 Намаляване на шумовите нива в ЦГЧ. Специфична цел 2.2.2 Намаляване на интензитета на шум в територии, които имат социално-значимо значение, но не и важно транспортно. Специфична цел 2.2.3 Намаляване на граничните стойности на шум при транспортните средства от обществения транспорт. 2.3 Приоритет – Намаляване на потреблението на енергия. Специфична цел 2.3.1 Ограничаване на вредата върху околната среда и постигане на по-висока енергоефективност. 2.1 Приоритет - Намаление на вредните емисии, които се отделят от транспортни средства в околната среда на територията на община Бургас. Предприемане на мерки за собствена обработка и получаване на биогорива чрез използване на отпадъчните води в пречиствателната станция. Организиране на широка информационна кампания за изясняване на ползите от употребата на биогорива и стимулиране на въвеждането им в изпълнението на все повече дейности, както от публичните органи, така и от представителите на частния сектор. Оборудване на Пристанище Бургас с пунктове за презареждане на втечен природен газ и насърчаване на употребата в морския транспорт. Осигуряване на възможност за наземно електрозахранване в морския транспорт. Поставяне на соларни слънчеви панели върху автобусните спирки/осветителните тела, които да захранват
--	--

	информационните табла чрез получената от тях слънчева енергия. Изграждане в централната градска зона на соларна станция за зареждане на електромобили, електрически мотопеди. Изграждане и поддържане на залесителни пояси по основните и най – натоварени пътни артерии. Изграждане на шумозащитни стени.
Електротранспорт	Ретрофитинг и конвертиране на амортизирани колела от системата Вело Бургас в електрически такива за отдване под наем и подпомагане преодоляването на по-дълги и трудни дестинации с велосипед. Замяна на сегашните транспортни средства на общинската полиция и еко инспекторите с електрически мотопеди. Закупуването от Общината на електромобили за обслужване на местната администрация. Тестване и въвеждане на екологични превозни средства за обслужване на колективните форми на транспорт – електробуси.
Споделяне на	Създаване на сайт за общо ползване на автомобили от граждани.

автомобили	Създаване на виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани. Създаване на система за отдаване на електромобили под наем.
Градски товарен транспорт	Създаване на морски градски транспорт за хора и стоки по маршрут, който обхваща кв. Сарафово – Център – кв. Крайморе – Рибарско пристанище – селище „Ченгене скеле“.
Управление на мобилността	Специфична цел 1.1.2 Осъществяване на целенасочена общинска политика за регулиране на трафика на моторни превозни средства. Специфична цел 2.1.5 По-оптимално използване на автомобили на територията на община Бургас Разширяване на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ. Поставяне на трафик сензори на ключови и натоварени пътни артерии за получаване на трафик данни в реално време с възможност за интеграция с интелигентните трафик системи в центъра за градска мобилност. Поставяне VMS динамични табла за трафик информация в реално време, които да изобразят определена информация, генерирана от ИТС в центъра за градска мобилност с контролиране на трафика с видеокамери. Създаване на туристически автобусна линия и маршрути, които могат да бъдат изминавани с обществен транспорт.

	Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни и въвеждане на частичен план за организацията на движението в ЦГЧ и кв. Възраждане.
Управление на трафика	Извеждане на товарния и транзитен трафик на хора и стоки чрез изграждане на обходни маршрути регулирайки пренасочването им посредством методи за информация и контрол. Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни. Вкарване на трафика под земята, където е възможно. Изграждане на подземен подход за автомобилен трафик и на ул. Демокрация пресичаща пешеходна зона ул. Богориди. Инсталиране на видеонаблюдение освен в градския транспорт и на ключови транспортни артерии и възлови места.
Планиране на използването на земята	Въвеждане на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ.
Финансови инструменти	Въвеждане на ценови схеми за лоялност, с които се осигуряват финансови отстъпки за лоялни и редовни

	клиенти (от 5% до 20%). Въвеждане на схеми за лоялност - абонаментни карти с преференции за бизнеса за общинските транспортни средства, инвестиции в бизнес модели – станции за отдаване на велосипеди / електромобили под наем пред бизнес обекти.
Ограничение на достъпа	Въвеждане на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ. Повишаване привлекателността на градското ядро и исторически център чрез въвеждане на зони с ограничен трафик. „Изпаряване на пътното движение“.
Паркинги	Изграждане на „буферни паркинги“ извън централната част на града. Въвеждане на билет за буферните паркинги, който едновременно с това е и билет за превоз в обществения транспорт (комбиниран електронен портфейл за всички обществени транспортни средства и услуги). Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно парко място в обсега където се намирам.
Екологични зони	Да се въведе нискоемисионна зона с ограничен трафик с режим, забраняващ преминаването на превозни средства по централни улици, пресичащи пешеходните пространства в града в определени дни или часове от деня. Спазването на

	забраната ще бъде контролирано от камери, разчитащи регистрационните табла на нарушителите с възможност те да бъдат санкционирани. Въвеждане на 3 нискоемисионни зони с ограничен трафик с режим, забраняващ преминаването на превозни средства по централни улици, пресичащи пешеходните пространства в града в определени дни или часове от деня.
Интелигентни транспортни системи	1.4 Приоритет – Въвеждане на интелигентни системи. Специфична цел 1.4.1 По-интелигентно управление за повишаване на безопасността и достъпността на общественя транспорт. Въвеждане на трафик сензори на всички важни кръстовища в Бургас. Използване на потребителски данни от GPS. Поставяне VMS динамични табла за трафик информация в реално време, които да изобразят определена информация, генерирана от ИТС в центъра за градска мобилност с цел пренасочване на транзитен и товарен трафик по обходни трасета и подаване информация към водачите на МПС с цел предотвратяване на задръствания, намаляване времето за чакане и съответно разхода на гориво и освободените вредни емисии във въздуха. Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112. Създаване на дигитална карта, която да бъде обединител на масовия градски транспорт и туристическите забележителности.

	Създаване на виртуален портал между държави от ЕС за обмяна на добри практики във връзка с постигането на устойчива градска мобилност. Популяризиране на виртуалната платформа TRAVELBURGAS.EU и мобилното и приложение поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрута от всички линии на обществен транспорт, всички варианти за придвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване. Интегриране на допълнителни услуги за гражданите към електронната карта и превръщането и в Гражданска карта (е-портфейл), като възможност за наемане на велосипеди под наем, използване на морски градски транспорт, заплащане на място за паркинг, заплащане на някои местни данъци и такси. Въвеждане на интелигентна система за управление на трафика – I етап.
Електронно таксуване	Въвеждане на електронно таксуване и дигитални билети.
Електронизирана пътна информация	Облагородяване на автогари, терминали и съоръжения за безопасно преминаване на пешеходци и поставяне на информационни табла за пътническа информация в реално време; Въвеждане на светофарни уредби, които да сигнализират приближаването на превозното средство на местата, където отсъстват. Закупуване на говорещи информационни табла, които да информират за месторазположението на транспорта и да

	бъдат в услуга на хората с увреждания. Създаването на виртуална платформа, в която да е поместена информация за всички видове транспорт, маршрути, време на изминаване и възможност за електронно зареждане на абонаментна карта. Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно парко място в обсега където се намирам. Създаване на дигитална карта, която да бъде обединител на масовия градски транспорт и туристическите забележителности. Сътрудничеството с ТИЦ с цел да се предоставя пълна мобилна информация за туристите, за които следва в рамките на създадените туристически карти с пакетни туристически услуги за посещение на културни обекти и атракции да се включи и ползване на всички видове обществен градски транспорт. Създаване на мобилно приложение транспортен и градски навигатор, който да посочва и най-безопасните места за пресичане и придвижване в града - пеш и с велосипед.
Персонализирано планиране на пътуването	Въвеждане на нощна линия по заявка, която да се движи до Летището и кв. Сарафово. Въвеждане на услуга „Пътуване до работа“.

	Виртуални карти за достъпни велосипедни, пешеходни и еко маршрути.
--	--

Забележка: И в двете таблици има повторение на цели и мерки, когато отговарят на повече от един показател.

Както се вижда, всички показатели по устойчива градска мобилност са представени с приоритети, цели и мерки. При това състояние на планираните дейности, Община Бургас има възможност да направи хармонизиране на двата плана по пълната матрица.



Фигура 12 – Матрица на области и дейности, подходящи за хармонизиране от Община Бургас

Матрица на области и дейности, подходящи за хармонизиране в ПДУЕ и ПУГМ на Община Бургас	ПУГМ	Обществен транспорт	Придвижване пеша и колеозедене	Инфраструктура за колеозедене	Схеми за споделяне на велосипеди	Интермодалност	Безопасност на градските пътища	Пътен транспорт	Екологични превозни средства	Електротранспорт	Споделяне на автомобили	Градски товарен транспорт	Управление на мобилността	Управление на трафика	Планиране на използването на земята	Финансови инструменти	Ограничение на достъпа	Паркинги	Екологични зони	Интелигентни транспортни системи	Електронно таксуване	Електронизирана пътна информация	Персонализирано планиране на пътуването
		ПДУЕ / ПДУЕК																					
Сграден фонд																							
Транспорт																							
Намаляване на нуждата от транспорт																							
Развитие на алтернативни начини на транспорт																							
Паркинг политики																							
Насърчаване използването на обществен транспорт																							
Насърчаване използването на нискоемисионен транспорт																							
Развитие на интелигентен транспорт																							
Енергия от възобновяеми източници																							
Обществени поръчки																							
Градско планиране и използване на земята																							
Информационни и комуникационни технологии																							

Източник: Сдружение «Агенция за управление на енергията – Добрич

В Таблица 5 са описани дейностите, които трябва да се извършат в общината в процеса на хармонизиране, като са посочени ангажиментите на кмета, мениджъра на проекта, общинските експерти, партньорите и заинтересованите страни.

Таблица 5 – Стъпки на Процеса на хармонизация на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ

Стъпки на Процеса на хармонизация на ПДУЕ / ПДУЕК и ПУГМ		Кмет	Общински експерти	Мениджър на проекта	Партньори и заинтересовани
1.	Запознаване и обучение на експерти от общината с хармонизирането				
2.	Информирание на кмета от подготвените лица				
3.	Дискусия с ключовите лица и отговорните служители				
4.	Вземане и обявяване на решение за проект за хармонизиране				
5.	Определяне на мениджър на проекта и предоставяне на пълномощия				
6.	Създаване на екип на проекта от експертите работили по ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ				
7.	Предварителна оценка на необходимите ресурси, включително време и бюджет				
8.	Създаване на единна база данни на общинския сървър				
9.	Сравнение на визията, целите и дейностите на ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ с Плана за развитие и други документи				
10.	Анализ на текущите дейности по ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ				
11.	Анализ и оценка на събираните данни по ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ				
12.	Идентифициране на пропуските и възможностите за подобрене				
13.	Определяне на партньорите и заинтересованите страни				
14.	Провеждане на дискусии с партньорите и заинтересованите страни				
15.	Разработка на работен план за хармонизиране на ПДУЕ/ПДУЕК и ПУГМ				
16.	Дефиниране на обща стратегическа визия и общи стратегически цели				
17.	Хармонизиране на времевата рамка и сроковете				
18.	Хармонизиране на дейностите				
19.	Хармонизиране на мониторинга				
20.	Получаване на одобрение от Общинския съвет				
21.	Изпълнение на работния план по хармонизирането				
22.	Мониторинг и контрол на процеса на хармонизация				

23.	Допълване и корекции на работния план по хармонизирането				
24.	Отчитане изпълнението на работния план по хармонизирането				

3.6. Мониторинг на дейностите

Община Бургас е разработила съответните механизми за мониторинг и наблюдение на СУЕР, чрез създаването/изграждането на Консултативен съвет. За постигане на специфичните цели, свързани със сектор “Транспорт”, в Приоритет 2 на СУЕР, са посочени индикатори, индивидуални за всяка мярка.

Разработен е документ - “Методика за наблюдение, анализ и оценка на техническите, финансови и организационни резултати от изпълнението на Стратегията за устойчиво енергийно планиране”. Методиката се позовава на използване на данни за извършен мониторинг на изпълнението на СУЕР, като са описани видовете данни и начините, по които те подлежат на събиране и обработка.

Внедрената Информационна система за наблюдение на енергопотреблението в Община Бургас обхваща целия сграден фонд на Общината и системите за улично осветление, но не и сектор “Транспорт”.

В Плана за действие за периода 2011 - 2013 са посочени индикатори за постижения и за резултат, индивидуални за всяка планирана мярка, което е добра практика, с оглед реалистичното отчитане на целите и политиките.

Изводи и препоръки

1. В съответствие с основните европейски политики по енергия и транспорт, Община Бургас следва да предприеме стъпки в посока на приспособяване на съществуващия ПДУЕ към ПДУЕК, като интегрира в него мерки за адаптиране към климатичните промени, с цел осигуряване на принос към крайната цел на Стратегията на ЕС за адаптиране и създаване на по-устойчива на изменението на климата Европа. Адаптираният планов документ следва да бъде с времеви хоризонт до 2030 г.
2. Препоръчително е да се определи и документира начинът, по който се осъществява периодичното наблюдение и мониторинг на изпълнението на СУЕР, включително потреблението на енергия и приносът на изпълнените мерки в постигането на целите, свързани със спестявания, както в Стратегията, така и в Плановите за нейното прилагане.
3. С цел осигуряване на прозрачност в прилагане на политиките на местно ниво в областта на енергийната ефективност, е препоръчително да се публикува периодична информация за напредъка по изпълнение на СУЕР и на плановите за действие за съответните периоди.

3.7. Формално одобрение на плановете

В края на процеса на хармонизация двата коригирани и допълнени плана се внасят в Общинския съвет за обсъждане и одобряване. Добре е това да се направи за двата плана в една сесия, за да могат общинските съветници да вникнат във връзките между тях и смисъла на хармонизацията.

Постигането на политически консенсус е важна предпоставка за изпълнение на плановете и постигане на реални резултати от извършеното хармонизиране.

Прилагането на методологията на проекта е свързано с идентифицирането и анализ на възможностите за интегриране на целите, мерките и дейностите, заложили съответно в плана за действие за управление на енергията и плана за устойчива градска мобилност.

Настоящият доклад за хармонизиране на плановете бе представен на вниманието на ръководството на община Бургас в лицето на зам. кмет по „Европейски политики и околна среда“ и общински съветници от ПК по международно сътрудничество, оперативни програми и неправителствени организации.

Представено писмо за намерение от Директор на дирекция „Европейско развитие“, с което община Бургас информира, че ръководството на общината е запознато с доклада и съдържащите се в него:

- (1) Преглед на плановите документи, програми и стратегии в областта на управление на енергията, развитие на градската мобилност, транспорта, интегрирано развитие на територията и др;
- (2) Матрица на области и дейности, подходящи за хармонизиране на мерки и интервенции в енергийната ефективност и транспорта;
- (3) Съпоставка на показателите на матрицата свързани с управление на енергията и устойчивата мобилност и тяхното практическо приложение;
- (4) Методика за анализиране на възможностите за хармонизация при изпълнението на предложените мерки и дейности

и заявява ангажимент да представи разработените указания и методологии за обсъждане и приемане на заседания на ресорните Постоянни Комисии към Общинския съвет.



4. Мониторинг на процеса на хармонизация

Процесът на изпълнение на дейностите по предоставяне на техническата помощ на община Бургас включва мониторинг, оценка и анализ на постигнатото. Мониторингът се осъществява по време на провежданите срещи между екипа на проекта и представителите на администрацията в процеса на обсъждане на текущите проблеми и търсенето на решения. Оценката се извършва чрез разпространението на въпросника в началото и края на процеса, който показва нивото на удовлетвореност на участващите от предлаганата техническа подкрепа, съпътствана с анализ на обратната връзка и получените резултати.

Проект SIMPLA предоставя още една възможност за продължаване на създадената практика от екипите на Агенция за Управление на Енергията – Добрич и Асоциация на Българските Черноморски общини да си взаимодействат и сътрудничат със служителите от общинските администрации чрез непрекъснат обмен на информация и комуникация – електронна, вербална, посещения на място, писмена кореспонденция и др. Това е свързано с периодично и своевременно запознаване с конкретната местна ситуация, възникнал проблем, който следва да бъде решен и съответно търсене на подходящи решения чрез привличане на специалисти, организиране на срещи, представяне на разработки, доклади и др. Това показва и последователността на дейностите по мониторинг и последващо предоставяне на техническа помощ, както чрез прилагане на подхода на SIMPLA, така и чрез други методи и инструменти. Важно условие за предприемане на адекватни и своевременни дейности е персоналното разбиране и активното участие на всеки един член на екипа.

5. Обновяване и продължаване

Стратегическите планове и програми, приемани и прилагани от общините са отворени документи, които могат да бъдат допълвани, променявани, обновявани и продължавани във всеки един момент, в който общината вземе съответното решение. Това се прави по повод възникване на необходимост от инициране на нови и/или допълване или надграждане на вече заложили дейности, актуализиране на финансовите източници и възможности за финансово обезпечаване, обновяване на методите за изпълнение и др., като в конкретния случай е прилагане на

интегрираните и хармонизираните мерки и дейности, по преценка и с решение на общинското ръководство.

Подходът на SIMPLA доказва, че съвместното планиране на дейности гарантира постигането на синергии, както по отношение на мултисекторното, така и при мултифункционалното управление, от което зависи и оперативността на структурите и ефективността на резултатите, което от своя страна е предпоставка и за подобряване на социално-икономическото развитие и постигане на устойчиви местни общности.



Анекс 1

Списък на използваните официално публикувани документи на Община Бургас

1. Общински план за развитие на община Бургас 2014 - 2020 г.
2. Годишен доклад за наблюдение на изпълнението на ОПР на община Бургас за 2017 г.
3. Интегриран план за градско развитие и възстановяване
4. Инвестиционна програма на Община Бургас
5. План за Устойчива Градска Мобилност на Бургас 2014 - 2020
6. План за устойчива градска мобилност на община Бургас 2014 - 2020 г.
7. Методика за наблюдение и анализ-СУЕР Бургас
8. План за ЕЕ Бургас - 2018
9. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. Методика за наблюдение
10. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. Финансова рамка
11. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. Цели и мерки

Документи, предадени в Споразумението на кметовете

1. Burgas Municipality Strategy for Sustainable Energy Development 2011 - 2020. Action Plan 2011 - 2013
2. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. План за действие 2011 - 2013. Таблица
3. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. План за действие 2011 - 2013
4. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020. Резюме
5. Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 - 2020.
6. Sustainable Urban Mobility Plan of Burgas 2014 – 2020
7. План за устойчива градска мобилност на община Бургас 2014 - 2020 г.

Анекс 2

Списък на източници за информация за разработка на Планове за действие за управление на енергията и климата

Енергийна политика на ЕС:

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/bg/sheet/68/%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B8-%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B8>

Политика на ЕС за енергийната ефективност:

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/bg/sheet/69/%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%B5%D1%84%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82>

Енергиен съюз за Европа: <https://www.consilium.europa.eu/bg/policies/energy-union/>

Енергийна пътна карта до 2050 г.:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX:52011DC0885>

Политики на Агенцията за управление на енергийните ресурси:

<https://www.seea.government.bg/bg/40-2014-05-27-09-55-58/statii-sertificat-category/312-%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%B7%D0%B0-%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B9%D0%BD%D0%B0-%D0%B5%D1%84%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82>

Учебни материали за общинско енергийно планиране:

http://www.eneffect.bg/text/?category_id=172

Инициативата „Споразумение на кметовете: <http://www.eumayors.eu>

Наръчник с методологии „Климат и енергия“, предназначен за местните власти:
www.toolbox.climate-protection.eu

Проекти, подкрепящи устойчивите енергийни общности:

www.covenant-capacity.eu – онлайн платформа за обучение

<https://www.ubc-sustainable.net/> - съюз на балтийските градове

<http://www.energy-cities.eu/> - европейска асоциация на местните власти в енергийния преход
подкрепа

<https://gpp-proca.eu/bg/%d0%b7%d0%b0-%d0%bf%d1%80%d0%be%d0%b5%d0%ba%d1%82%d0%b0/> - зелени обществени поръчки за
местните власти

<http://www.buildup.eu/en> - европейски портал за енергийна ефективност в сградите

<http://data4action.eu/data4action-%d0%b1%d0%b8%d0%b1%d0%bb%d0%b8%d0%be%d1%82%d0%b5%d0%ba%d0%b0/> - портал за
обмен на енергийни данни

<http://www.mayorsinaction.eu> - Проект „Кметове в действие“ (финансиран от ЕК)

www.50001seaps.eu – Проект за интегриране на ПДУЕ със Системи за управление на енергията,
съгласно Стандарта EN ISO 50001



Анекс 3

Списък на източници за информация за разработка на Планове за устойчива градска мобилност

Европейски политики в областта на УГМ:

Обща транспортна политика на ЕС:

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets/bg/sheet/123/%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B8-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F>

Бяла книга (2011) - Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=LV>

Платформи за управление на мобилността:

<http://www.epomm.eu/> - Европейска платформа за управление на мобилността;

<http://civitas.eu/> - Платформа „Civitas“ на ЕС за обмен на идеи и опит по въпросите на градската мобилност

<http://www.eltis.org/bg/mobility-plans> - Портал с инструментариум за УГМ;

<http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&country=bg> – Европейска мрежа за УГМ;

Проекти, ръководства и материали за планиране на УГМ:

<http://www.csdcs.org/index.php/bg/> - Сайт на Клуб УРГО – национална контактна точка по УГМ;

Ръководство за разработване и прилагане на ПУГМ:

http://www.csdcs.org/images/stories/SUMP_Guidelines_BG_2018_1.compressed.pdf

<http://www.bump-mobility.eu/en/home.aspx> - Проект BUMP

Ръководства за планиране и политики в областта на УГМ (преведени на български език):

<http://www.csdcs.org/index.php/bg/guidelines>

Анекс 4

Примери за това, как да се възприемат принципите на интелигентния растеж

1. Даване на финансови стимули за насърчаване жителите да живеят близо до мястото, където работят.
2. Подкрепяне зонирването по тип сграда, а не по начин на използване, за насърчаване на общностите със смесена употреба. Осигурява цялостно планирана общност с балансирана комбинация от жилищни, търговски, леки производствени, развлекателни и обществени приложения; включва процес на многоетапно преразглеждане, за да се осигури съвместимост на предложеното използване на земята със съществуващи и предложени околни приложения на земята, обществени съоръжения и обществени услуги; че всяко развитие включва жилищни нужди, райони за обществено ползване, квартални центрове и интегрирана обществена улична система с разнообразни улични стандарти.
3. Насърчаване на проектантите да намалят паркирането извън улиците - големи пространства между улицата и входната врата на домовете или фирмите не само представляват неефективно използване на ценни градски земи, но също така и демотивират желанието за движение пеша.
4. Задаване правилна цена за паркиране на улицата и използване на приходите, за финансиране на алтернативни местни транспортни услуги и премахване на минималните изисквания за паркиране на живущите.
5. Използване бонуси за плътност, за да се насърчат проектантите да увеличат съотношението между етажност и площ.
6. Концентриране важните услуги в близост до домовете, работните места и обществения транспорт - развитие към общности, които имат средно висока плътност и смесено земеползване, скъсяват разстоянията и дават повече стимули за хората да се движат пеша.
7. Изискване на дизайн на сградите, който прави търговските площи по-привлекателни - разнообразни пешеходни зони с магазини, ресторанти, зали за изкуство и други удобства, насърчаващи хората да се забавляват.
8. Приемане на стандарти за проектиране на улици, които гарантират безопасността и мобилността на пешеходците и немоторните транспортни средства - къси и тесни улици, озеленяване, улични паркинги, пресечки и пътеки до улиците, които балансират потребностите от различните видове транспорт.

9. Приемане на стандарти за проектиране на пешеходните пътеки - адекватни ширини, буфери, непрекъснатост, свързаност и очертания, за да се гарантира, че отговарят на нуждите на пешеходците.
10. Прилагане на техники за намаляване на скоростта на трафика през жилищните и градските квартали, с което се намаляват скоростта, злополуките и консумираната енергия и улицата се връща на всички потребители (велосипедисти, пешеходци, шофьори и потребители на общественя транспорт).
11. Осигуряване на стимули за мултимодални транспортни системи чрез включване на ангажимент за последващо финансиране за изпълнение на транспортните елементи от плана.
12. Свързване на транспортните режими - всяко транзитно пътуване започва и / или завършва с ходене, а паркингите за велосипеди в станциите за обществен транспорт увеличава използването му чрез ефективно разширяване на обхвата, в който пътниците могат да пътуват.
13. Осигуряване на добър достъп до общественя транспорт чрез по-висока плътност на жилищното строителство около спирките.

