



## Проект



## ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА БУРГАС 2014 – 2020 г.





## Съдържание

|      |                                                                                             |     |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| I.   | Въведение .....                                                                             | 4   |
| II.  | Анализ на проблемите и потенциала за развитие на градската мобилност<br>община Бургас ..... | 7   |
| 1.   | Географска, демографска и социално-икономическа картина .....                               | 8   |
| a.   | Околна среда .....                                                                          | 17  |
| b.   | Транспортна инфраструктура .....                                                            | 29  |
| c.   | Комуникационна инфраструктура .....                                                         | 43  |
| d.   | Ситуационен анализ на „Устойчивата градска мобилност“ в Община Бургас ...                   | 47  |
| e.   | Градски транспорт и организация на движението .....                                         | 48  |
| f.   | Пешеходни зони .....                                                                        | 59  |
| g.   | Велосипедна инфраструктура .....                                                            | 65  |
| h.   | Мобилност на хората с увреждания .....                                                      | 70  |
| 2.   | Дърво на проблемите-анализ на факторите, имащи отношение към мобилността                    | 76  |
| 3.   | Дърво на целите и предлагани мерки .....                                                    | 79  |
| III. | Сценарии за развитие на градската мобилност .....                                           | 86  |
| 1.   | Анализ на сценарии .....                                                                    | 87  |
| a.   | Какво ще се случи, ако не правим нищо? .....                                                | 88  |
| b.   | Какво ще се случи, ако приемем сценарии на минималното подобрене? .....                     | 89  |
| c.   | Да се направи оптималното! .....                                                            | 90  |
| IV.  | Визия, цели и приоритети .....                                                              | 95  |
| 1.   | Цялостна визия за модерна и устойчива градска мобилност .....                               | 96  |
| 2.   | Приоритети и цели за постигане на устойчива градска мобилност .....                         | 101 |
| V.   | План за действие 2014 – 2020 г. ....                                                        | 109 |
| VI.  | Програма за наблюдение и оценка на ПУГМ .....                                               | 141 |
| VII. | Комуникационна стратегия за популяризиране на ПУГМ 2014 – 2020 г. ....                      | 143 |
| 1.   | Основана цел и принципи на Комуникационната стратегия .....                                 | 143 |
| 2.   | Анализ на текущото състояние .....                                                          | 144 |



|                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3. Стратегия и комуникационни мерки за постигане на целите .....       | 145 |
| a. Обща цел на Комуникационния план .....                              | 145 |
| b. Конкретни цели .....                                                | 146 |
| c. Етапи, приоритети и дейности на Комуникационния план .....          | 147 |
| 4. Целеви групи и комуникационни канали .....                          | 148 |
| a. Целеви групи .....                                                  | 148 |
| b. Комуникационни канали .....                                         | 149 |
| 5. Партньорство .....                                                  | 153 |
| 6. Наблюдение и оценка .....                                           | 155 |
| VIII Приложение 1_РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИ СЦЕНАРИИ ЗА ГРАД БУРГАС..... | 163 |



## **I. Въведение**

***„Ако планирате градовете за коли и трафик, ще получите коли и трафик. Ако планирате за хора и пространство, ще получите хора и пространство”***

***Fred Kent***

***„Да добавяш платна на магистрала, за да се справиш със задръстванията, е като да си разхлабваш колана, за да се излекуваш от наднормено тегло.”***

***Луис Мамфорд***

Едно от големите предизвикателства, пред които е изправен транспортът е преодоляването на бъдещите ограничения, като се запази ефективността и засили конкурентоспособността на сектора. С реализирането на редица проекти, в община Бургас е постигнал значителен напредък по отношение развитието на обществения транспорт и превръщането му в по-безопасно и сигурно средство за придвижване, като е отделено особено внимание на създаване на условия за развитие на велоспорта. Въпреки това, системата все се определя като неустойчива, тъй като пред нея продължават да стоят непосредствени предизвикателства като зависимостта от петрол, задръстванията, необходимостта от намаляване на вредни емисии и парникови газове, което изисква реализацията на устойчиви транспортни решения, както на национално, така и на местно ниво. Успоредно с това, следва да се намери и възможност за транспортиране стоки от едно място до друго по най-бързия, икономичен, удобен и незамърсяващ околната среда начин, което предполага наличие нагъвкави възможности свързани с функцията на придвижване.

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

С еволюцията на градската мобилност в повечето случаи се предизвиква влошаване на условията за придвижване, което от своя страна води до увеличаване на задръстванията и значително повишаване на вредните емисии. Основният проблем се състои в това, че транспорта представлява значим и непрестанно растящ източник на емисии и парникови газове, поради което намаляването на вредните емисии е сериозно застъпена тема в транспортната политика на ЕС. В този смисъл, новата





концепция за устойчива градска мобилност има за цел да осигури внедряване на колкото се може повече алтернативни и устойчиви форми на придвижване, сред които каране на велосипед или ролери, по-често ходене пеш, повишаване употребата на общественя еко транспорт, на морския и железопътен такъв, които да окажат принос както за социалната сплотеност и опазване на околната среда, така и за бъдещия икономически просперитет на град Бургас. Тя стъпва върху едно по-ефективно и интелигентно потребление на ресурси и енергия, осигурявайки по-висок стандарт и качество на живот за своите жители.

Във връзка с разработването на План за устойчива градска мобилност на град Бургас са изследвани редица стратегически документи и проекти, които имат пряко отношение за постигане целите на концепцията за устойчива градска мобилност. Сред тях са:

- ✚ Проект за интегриран градски транспорт на град Бургас, финансиран по ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;
- ✚ Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Бургас за 2014 – 2020 г.”, финансиран от ЕФРР и държавния бюджет на РБ чрез ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.;
- ✚ Проект „Зона за обществен достъп“;
- ✚ Проект „Достъпна и енергийно-ефективна мобилност за всички-ISEMOA“;
- ✚ Проект „Еко мобилност - EcoMobility – SHIFT”, финансиран по програма IEE 2009 STEER;
- ✚ Проект “Привлекателен градски обществен транспорт за достъпни градове”, финансиран по програма за трансгранично сътрудничество „Югоизточна Европа 2007-2013”, АТТАС - „Проучване и анализ за добри практики за промотиране на гъвкави транспортни решения, базирани на потребителското търсене в градската среда“;
- ✚ Проект „Велосипедният град-модел на модерна градска мобилност”, финансиран по програмата за малки проекти на Глобалния екологичен фонд;
- ✚ Стратегия Европа 2020;
- ✚ Националната стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- ✚ Областната стратегия за развитие на област Бургас с период на действие 2014 – 2020 г.;
- ✚ Общински план за развитие на община Бургас 2014 – 2020 г.;
- ✚ Стратегия за устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 – 2020 г.;
- ✚ Общ устройствен план на град Бургас;
- ✚ „Зелената” и „Бяла” книга на Европейската комисия във връзка с развитието на европейската мобилност.

В цитираните стратегически документи и проекти, урбанизацията и нейното въздействие върху транспорта се посочват като една от основните трудности пред изграждането на по-устойчива транспортна система. Отговорността за политиките в областта на градската мобилност е част от задълженията на местните и национални власти. В този смисъл, за да се отговори на предизвикателствата пред градската мобилност в град Бургас е нужно ефективно и координирано действие от страна на

Общината при предприемането на мерки за провеждане на политика в областта на транспорта, като се осигури партньорски подход на национално и европейско равнище. С прилагането на интегриран подход могат да се третира най-успешно сложността на транспортните системи, въпросите на управлението, връзките между градовете и техните околности, взаимозависимостта между видовете транспорт, ограниченията в рамките на градското пространство и ролята на градските системи в по-широката европейска транспортна система. Използването на интегриран подход от община Бургас е фактор не само за по-добро развитие на транспортната инфраструктура и предоставянето на по-качествени услуги, но и за по-ефективното провеждане на политики, за да може транспорта да се обвърже с опазването на околната среда, подобряване на териториалното планиране, жилищните и социални аспекти на достъпността и мобилността.

Устойчивият градски транспорт има важна роля при осигуряване на здравословна среда, като оказва съществено влияние върху намаляването на заболяванията на дихателни пътища и сърдечно-съдови заболявания. Все по-често се налага да се търси взаимната връзка между съществуващите синергии на публичното здравеопазване и транспортната политика, за да се ограничат вредните ефекти от нездравословното хранене, наднорменото тегло и затлъстяването.





## Раздел В

### Анализ на проблемите и потенциала за развитие на градската мобилност в община Бургас

Община Бургас, с площ от 514 362 дка, е най-голямата община в югоизточна България. Намира се на брега на Черно море, като обгражда най-обширния залив по българското Черноморско крайбрежие -Бургаския залив. На север граничи с община Поморие, на юг с община Созопол, а на запад с общините Айтос, Камено и Средец. Причерноморската част на общината е заета от Атанасовско, Мандренско и Бургаско (Вая) езеро, които заедно с Поморийско езеро образуват най-големия комплекс от крайморски езера в България. Езерата са изключително богати на биоразнообразие и се намират на един от основните пътища за миграция на европейските прелетни птици –Виа Понтика.

Общински център е град Бургас с географски координати 42°29' с.ш. и 27°29' и.д., а в границите на общината са включени общо 14 селища. Град Бургас е четвъртият по големина град в България и е най-големият град в Югоизточна България.

По своето географско разположение общината заема значимо място в транспортно-комуникационната система на страната. През територията и преминават важни транспортни коридори в посоките изток и запад, както и връзки към северната и южната част на България. Гр. Бургас е последна точка на единственото автомагистрално трасе изцяло изградено в България –автомагистрала Тракия (А1) – осигуряващо бърза връзка със Столицата.Съответно се явява разпределителен център за цялото южно Черноморие и осигурява достъп до Северното, чрез първокласен път, като предстои изграждането на автомагистрала Черно море, алтернативен на северните пътни трасета.Стратегическото местоположение на община Бургас я определя като важен икономически, културен и политически център не само в югоизточния район, но и в страната. Геостратегически общината се намира в пресечната точка на значими традиционни и нововъзникващи икономически и политически оси между изтока и запада. Исторически погледнато, това местоположение на общината е предопределило бурно културно развитие. В същото време местоположението на общината я определя като особено зависима от опазването на околната среда и природното наследство от негативните глобални процеси.

Град Бургас е четвъртият по големина град в България и е разположен в най-източната точка на Бургаската низина, на около 17 м. надморска височина. Той е пристанищен град, има изградено модерно международно летище, което поема голяма част от туристопотока през летните месеци. Градът е средище на културата, науката и изкуството с национално значение и се отличава с бързи темпове на развитие през последните години.



Град Бургас се характеризира с добра достъпност на въздушния транспорт.

Мултимодалният транспорт демонстрира потенциал за развитие, като са необходими още инвестиции за достигане на средните европейски нива.

Необходимост от подобрене и потенциал за развитие имат достъпността по ж.п. линии и по автомобилен път. Наблюдава се относително изоставане по отношение на заетостта и предоставяните услуги в сектора на ИКТ, което подсказва необходимостта от мерки за привличане на компании с по-висока добавена стойност и осигуряване и обучение на по-квалифицирана работна ръка. Трябва да се използва и развие потенциалът в това отношение, който е подкрепян от относително висок жизнен стандарт и наличие на университет с традиции в техническите специалности. За по-пълноценно използване на потенциала е необходимо да се задълбочат връзките бизнес-наука-образование.

### Климат

Територията на Община Бургас, разположена на прехода на коренно противоположни по своя характер повърхнини –суша и вода притежава своеобразен климат. Характеризира се с отделен климатичен район в Черноморската климатична подобласт в системата на Континентално-средиземноморската климатична област. Климатичният район на Бургаската низина заема равнинната част между нос Емине и Маслен нос. На север низината е обградена от невисоката Еминска част на Източна Стара планина, която не представлява препятствие както за студените нахлувания от север и североизток, така и за проникването на морския бриз навътре в сушата. Основните сезонни различия на атмосферните циркулации на този район са свързани със сезонните миграции на полярния фронт. През зимата климатичният полярен фронт, преминаващ над Средиземно море, образува средиземноморски циклони, които се движат на изток-североизток и преминават над югоизточна България. При това Бургаската низина се оказва в централната или топлата част на тези циклони.

През пролетта полярният фронт избледнява и към месец май преминава гребена от Азорския антициклон в северно направление, който определя климата в района до есента. Бургаската низина попада в неговата югоизточна периферия. Затова, докато през зимата крайбрежната част на низината е забележимо по-топла от вътрешната и част, през пролетта се получава обратното. Затоплянето в по-вътрешната и част протича с по-бърз темп и утвърждаването на температурата на въздуха над 10 оС в нея става с няколко дни по-рано. Средната годишна температура е около 12,8 оС, като средната януарска температура е между 2 и 3 оС, а средната юлска температура в целия район е между 23 и 24 оС. Големите летни горещини се проявяват сравнително най-слабо в силно вдадените в морето части, където те обикновено рядко надхвърлят 32-33оС, а най-силно във вътрешността на района –където те са от порядъка на 35-36оС.

Есента е значително по-топла от пролетта, като октомври (когато морето започва да действа затоплящо) има средна температура около 15оС. В края на есента низината се очертава като един от най-топлите райони в страната.

Валежите са достатъчни, макар и под средното за страната. Годишното количество е между 470 и 600 mm (при средно за страната 682 mm). Годишната сума на валежите за крайбрежната част е между 470 и 520 mm, а за останалата част –между 520 и 580 mm. В целия район най-големи валежи падат през есента, а най-малко –през лятото.

Преобладаващите ветрове са източните-североизточните. Характерен вятър е бриза, който се появява през топлото полугодие. Бризовата циркулация има изключително въздействие върху климата. На базата на сравнително малоградиентно антициклонално барично поле, ветровия режим в района се определя с бризова циркулация за периода март-април до октомври. Близостта на морската акватория е причината за наличието на локална циркулация на приземния слой въздух (морски и континентален бриз), което има пряко отношение към санитарно-хигиенните условия на Бургас. Морският бриз е с голяма интензивност и се разпространява в сушата на дълбочина 30-40 km, а континенталният рядко достига повече от 8-10 km в морето. Най-големи средномесечни скорости през цялата година се наблюдават в 14 часа, следват средномесечните стойности за 21 часа, а най-ниски средномесечни стойности на скоростта на вятъра се наблюдават в 7 часа.

През зимата с най-голяма повторемост са западните и северозападните ветрове –21-26%. Скоростта на вятъра в по голяма част от случаите не е голяма. С най-голяма честота са случаите на вятър със скорост 0-1 m/s. Изключение са месеците март, август и септември, когато вятърът най-често е със скорост 2-5 m/s. Скорости на вятър в интервала 6-9 m/s се наблюдават по-често през топлото полугодие на годината.

Общи метеорологични данни по месеци за 2013 г. за община Бургас

|                                         | Средна<br>год. с-ст   | I    | II   | III  | IV   | V    | VI   | VII  | VIII | IX   | X    | XI   | XII  |
|-----------------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Относителна<br>влажност на<br>въздуха   | 75%                   | 82   | 87   | 78   | 74   | 73   | 73   | 64   | 68   | 61   | 79   | 85   | 79   |
| Средномесечна<br>температура            | 13,8°C                | 1,7  | 4,6  | 7    | 11,7 | 17,2 | 21,2 | 23,9 | 26,7 | 20,3 | 12,8 | 13,9 | 5,1  |
| Валежи                                  | 403,5l/m <sup>2</sup> | 33,9 | 63,7 | 49,1 | 44,6 | 9,8  | 52,2 | 34,2 | 0,4  | 38,5 | 43,3 | 28,8 | 5    |
| Средномесечно<br>атмосферно<br>налягане | 1 014 mbar            | 1013 | 1014 | 1010 | 1015 | 1011 | 1012 | 1013 | 1013 | 1013 | 1017 | 1017 | 1026 |

Източник: Измервания на метеорологична станция Бургас – община Бургас и <http://www.stringmeteo.com/>

## Демография

Площта на община Бургас е 512,3 км<sup>2</sup>, което представлява 0.43% от територията на страната и около 8% от формалната териториална структура „Черноморско крайбрежие“. На един жител на община Бургас се пада 2.49 км<sup>2</sup> територия, при средно за страната 13 км<sup>2</sup> на човек. С население от 212 902 души (преброено от НСИ през 2011 г.), средната гъстота на населението за територията на община Бургас е 435 човека/км<sup>2</sup>, което е с повече от 6 пъти над средната гъстота на населението в страната, което е 66 души/км<sup>2</sup>. По гъстота на населението си община Бургас се нарежда на шесто място в страната.

Община Бургас се състои от общо 14 населени места, 2 от които са градове – Бургас и Българово, а 12 – села. Общият брой на населението в община Бургас възлиза на 212 902 души, което представлява 51% от населението на област Бургас и 3% от общото население на страната. Общината е на четвърто място по брой население в България



според преброяването от 2011 г., след общините София (1 291 591), Варна (343 704) и Пловдив (338 153). По брой на населението, област Бургас се нарежда на шесто място в страната с 415 817 души или малко над 4% от населението на България.

95% или 201 966 от жителите на общината живеят в градовете и 5% или 10 936 – в селата. Общински център е град Бургас. Градът концентрира 93,5% от населението на общината – 200 271 жители. В другия град на територията на общината, Българово, живеят 2883 души или малко над 1% от населението на общината. Най-голямо по население село е Рудник с 3507 жители, а най-малко – Мирюлобово със 107 жители.

На фона на общото намаляване на населението в страната, населението на община Бургас показва нарастване за целия период от 1985 г. до 2011 г. Малък спад се наблюдава в периода 1992-2001 г. (с около 1000 човека). За целия период от 1985 г. населението на общината нараства с 2%, докато общият спад в жителите на страната е 18%.

Между последните две преброявания (2001-2011 г.) населението на община Бургас се е увеличило с 3485 жители. Ръстът е близо 2%, при общо намаление на населението на България със 7% за периода (около 600 хиляди). За сравнение, населението на община София нараства с малко над 10%, на община Варна – малко над 7%, докато населението в община Русе намалява - с около 6%, а населението на община Пловдив се запазва без промяна. Намалява също населението на цялата област Бургас (с близо 2%).



Фиг. 7. Население под, във и над трудоспособна възраст

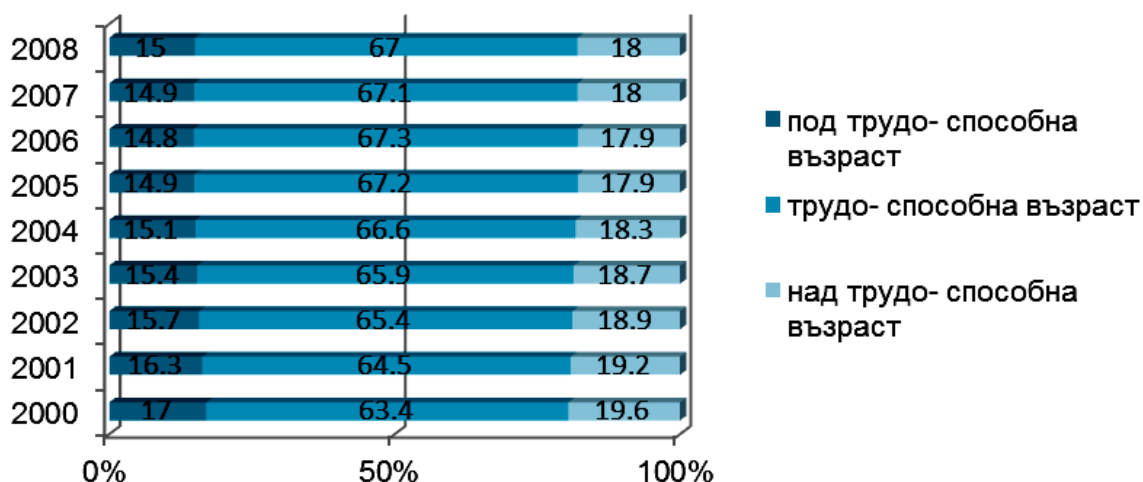


Таблица : Прогноза за населението на област Бургас

| Година                                     | 2015   | 2020   | 2025   | 2030   | 2035   | 2040   | 2045   | 2050   |
|--------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| I вариант (при хипотеза за конвергентност) | 410817 | 404313 | 396670 | 388534 | 380203 | 371561 | 362504 | 352967 |
| II вариант (относително ускоряване)        | 411410 | 406598 | 401319 | 395934 | 390582 | 384972 | 378841 | 372086 |
| III вариант (относително забавяне)         | 410529 | 403182 | 394356 | 384840 | 374969 | 364754 | 354145 | 343095 |

Въпреки, че посочените прогнозни данни се отнасят за област Бургас, може да се приеме, че подобни тенденции ще се наблюдават в община Бургас и град Бургас.

### Безработица, трудова заетост на населението по възраст, пол и образование

Икономически активните лица включват зетите и безработните. По данни от преброяването на населението през 2011 г., населението на град Бургас в икономически най-активна възраст от 15-64 години е 143 662 души или 71,73% (при средно за България 68,1%).

По данни от преброяването на населението за община Бургас, лицата на възраст 15-64 години е 183 411 души. От тях, икономически активни са 107 943 души, което представлява 58,9%. Останалите 41,4% или 75 468 души са икономически неактивни лица. От икономически активните, 92 927 лица са зети (86,1%), а 15 016 души са безработни (13,9%).

Броят на зетите лица в община Бургас (по данни от последното преброяване на населението) е 92 927 души, от които 48 513 са мъже, а 44 414 са жени. Най-голям дял



от заетите лица имат лицата на възраст между 35 и 40 години – 14 354 души, следвани от групата на 30-34 годишните – 13 199 души и 40-44 годишните – 12 246 души.

Най-висок дял от икономически активното население, живее в кварталите Меден рудник (57%), Възраждане (56%), Братя Миладинови (54%) и Пети километър (54%), а най-нисък в кварталите Горно Езерово (35%) и Победа (43%).

Кварталите Банево, Долно Езерово, Краймorie и Център са с най-висок дял на икономически неактивни лица, съответно 40,26%, 39,54%, 39,01% и 38,64%.

Наблюдава се процес на урбанизация на населението и нарастващо заселване в град Бургас. От засиления процес на урбанизация произтича широк кръг взаимосвързани предизвикателства, които включват социалната онеправданост и сегрегация, опасност от неконтролираното разрастване на града и пренаселеност, които следва да се отчетат при формирането на мерките за устойчивост на градското развитие, за управлението и стопанисването на градските подсистеми.

Демографската структура на населението на град Бургас се различава по квартали, като в кварталите Горно Езерово и Победа е най-голям относителния дял на населението, принадлежащо към ромската етническа общност, което по възрастова структура населението е най-младо и с най-ниско образователно равнище е най-ниско. Това е сериозно предизвикателство пред развитието на града по отношение на социална изолация и поляризация на част от населението и проява на процеси на пространствена сегрегация в бъдеще.

Прогнозата за динамика на населението показва тенденция на продължаващо задълбочаване на процеса на стареене на населението до 2050 г., което е сериозно предизвикателство за заетостта и социално-икономическото развитие.

Образователната структура на населението на град Бургас, като фактор, влияещ върху качеството на работната сила е относително благоприятна а тенденциите за състоянието на трудовия пазар в община Бургас и град Бургас са по-благоприятни от средните за страната, което определя и потенциала за бъдещо благоприятно социално-икономическо развитие.

## Икономика

Главните структуроопределящи отрасли в Бургас са химическата и нефтопреработващата промишленост, хранително-вкусовата, корабостроене, електротехническата и електронна промишленост, както и машиностроене и металообработване. Химическата и нефтопреработващата промишленост са абсолютно доминиращи и дават 84.5% от реализираните приходи. Обемът на дълготрайни материални активи е приблизително 71% от целия за този отрасъл в областта. Основни представители са "Лукойл Нефтохим" ЕАД и "Хемус" ООД. ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас АД е най-голямото нефтопреработващо предприятие на Балканския полуостров. Дружеството е структуроопределящо не само за бургаския регион, но и за цялата страна. В тази връзка, по показател нетни приходи от продажби, на челно място се нарежда преработвателната промишленост с 48%, следвана от „Търговия; ремонт на автомобили и мотоциклети“ с 31%.

Електротехническата и електронна промишленост е третият основен отрасъл от икономическата структура. Представен е главно от производството на кабели и приборостроене. Главен представител на електротехническата промишленост в областта е „Елкабел— АД с предмет на дейност - проектиране, производство и продажби на силови, контролни и телефонни кабели и материали, необходими за тяхното производство. Други фирми, извършващи дейност в електротехническата и електронната индустрия са „Валтек“ ООД – производство на електрически съоразения. Никика-90 ООД- производството на електротабла , Елприбор АД - производство на електроизмервателни и електронни уреди и контролни чипкарти. Машиностроенето и металообработването е също един от основните отрасли от икономическата структура на града, като по-големи предприятия в отрасъла са „ПМУ“АД- производство на метални конструкции и елементи, ТрансвагонАД – вагони, ПРОМЕТ СТИИЛ АД. -производството на метални конструкции и изделия от висококачествени стомани-горещо валцувани е специализирано

Производствата на територията на Община Бургас са концентрирани основно в двете промишлени зони - Северна и Южна. Представени са данни от Търговския регистър, за 113 фирми, които извършват дейност на територията им, както следва:

Таблица: Северна промишлена зона по предприятия

|        | Брой | Заети (общ брой) | Приходи (общо, хил. лв.) | Приходи на зает (хил. лв.) | Приходи на предприятие (хил. лв.) |
|--------|------|------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Микро  | 31   | 91               | 12662                    | 139.1                      | 408.5                             |
| Малки  | 19   | 458              | 525766                   | 1148.0                     | 27671.9                           |
| Средни | 7    | 735              | 49150                    | 66.9                       | 7021.4                            |
| Големи | 3    | 1300             | 276121                   | 212.4                      | 92040.3                           |
| Общо   | 59   | 2584             | 863699                   | 334.2                      | 14639.0                           |

Таблица: Южна промишлена зона по предприятия

|        | Брой | Заети (общ брой) | Приходи (общо, хил. лв.) | Приходи на зает | Приходи на предприятие (хил. лв.) |
|--------|------|------------------|--------------------------|-----------------|-----------------------------------|
| Микро  | 25   | 70               | 5398                     | 77.1            | 215.9                             |
| Малки  | 14   | 347              | 21317                    | 61.4            | 1522.6                            |
| Средни | 5    | 596              | 89710                    | 150.5           | 17942.0                           |
| Големи |      |                  |                          |                 |                                   |
| Общо   | 44   | 1013             | 116425                   | 114.9           | 2646.0                            |



Представителен индикатор за динамиката на икономическите процеси в общината и града, поради доминиращата им позиция в рамките на областта е брутната добавена стойност (БДС), по сектори, за периода 2006-2009 г. по данни на Евростат.

Относителният дял на брутната добавена стойност в селското стопанство от общия за икономиката е изключително стабилен за периода 2006-2009 г. и е в размер 4.8%. По този показател през 2009 г. област Бургас е на първо място в Югоизточния район и на четвърто място в страната, като отстъпва само на области Пловдив, Благоевград и Добрич. През 2009 г. селското стопанство заема 4.6% в общата БДС за област Бургас, като делът му през периода намалява.

Относителният дял на промишлеността на област Бургас намалява, като от 7% през 2006 г. достига до 3.4% през 2009 г., което е сериозен признак за загуба на позиции. Като дял от общата брутна добавена стойност за област Бургас промишлеността заема 20.4% през 2006, а през 2009 - 10.5%. Относителният дял на строителството на област Бургас леко намалява през периода, като от 12.6% през 2006 г., спада до 11.1% през 2009 г., като това не пречи да запази второто си място по показателя в национален мащаб. Област Бургас отстъпва единствено на столицата София, но демонстрира съществени конкурентни предимства в национален мащаб в този сектор. Те са предопределени от потенциала за развитие на Бургас, важното местоположение и възходяща динамика на туризма в периода преди кризата. Като дял от общата брутна добавена стойност за областта, строителството достига до 20.6% през 2009 г. и е на първо място по показателя в страната, което позволява да се изпълняват и инфраструктурни проекти.

Относителният дял на сектор „Търговия, транспорт, хотели и ресторанти“ се покачва от 6.2% на 6.5%. Областта заема четвърто място в национален мащаб за този най-голям сектор от сферата на услугите, което е доказателство за водещата ѝ роля в икономическата активност. Като дял от общата БДС за областта секторът заема 26.3% както през 2006 г., така и през 2009 г., което го нарежда на второ място в страната. Това е и секторът с най-голям относителен дял в брутната добавена стойност за областта. От голямо значение за този сектор е числеността на населението, което търси тези услуги, както и неговия жизнен стандарт, което предопределя водещата роля на града в тази динамика. Реализираните резултати подкрепят потенциала на града по отношение на услугите и развитието на транспортно-логистичния сектор, който може да прерасне в клъстер.

Относителният дял на сектор „Финансови и застрахователни услуги“ от 2.6% през 2006 г. и достига 3% през 2009 г.

Относителният дял на операциите с недвижими имоти нараства от 5.2% през 2006 г., на 5.6% през 2009 г., което нарежда областта на четвърто място в национален мащаб.

Предвид изложеното, в национален мащаб област Бургас е една от водещите по отношение на брутна добавена стойност, като заема второ място в строителството и четвърто в селското стопанство и секторите, свързани с услугите.

За областта, най-висок дял от добавената стойност заема сектор е Търговия, транспорт, хотели и ресторанти, следвана от строителство, промишленост и операции с недвижими имоти. Необходимо е да се адресира спада в промишлеността, за да не загуби областта своите конкурентни предимства. Тези изводи се отнасят за общината и града, поради доминиращата им роля в икономическите процеси и са предопределени от числеността на населението, по-високия му жизнен стандарт в





областния град, изградената инфраструктура, наличния капацитет за управление на бизнес и административни процеси, позицията на град Бургас като естествен център на икономическото развитие.

### **Аграрен сектор**

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

Спецификата на селското стопанство в област Бургас, определя развитието на хранително-вкусовата промишленост, по-конкретно пивоварна, маслодобивна промишленост, мелничарска месната ( преработка на продукти главно от пилешко месо).

### **Рибна промишленост**

В община Бургас има специализирани обекти за отглеждане на аквакултури, 21 обекта за отглеждане на шаран, 1 бр. за пъстървови видове, 4бр. за производство на миди. В общината има 3 складови бази, специализирани за съхранение на риба и 12 рибопереработвателни предприятия. Предприятията в рибната промишленост са с национално и регионално значение, водещо от тях е „Атлантик Груп АД, специализирано във внос и износ на риба и рибни продукти, и производство на миди и тихоокеански лаврак в рециркулационна ферма в гр. Бургас.

В гр. Бургас функционират складове със специализирано хладилно оборудване за риба и рибни продукти, собствениците, на които са „Булджак АД, —Стар Фреш ООД и Пристанище „Бургас— АД.

Община Бургас приключи изграждането на модерно рибарско пристанище, с рибна борса в квартал Сарафово, финасирано по Оперативна програма за развитие на сектор — Рибарство. С въвеждането на пристанището в експлоатация, ще се увеличи капацитета на съществуващото пристанище по отношение на пребиваването на рибарски лодки и малки кораби и ще се изгради допълнителна инфраструктура за обслужване.

### **Туризъм**

Туризмът, търговията и услугите имат традиционно важно място и значение за цялостния икономически облик на общината. Туризмът е водещ сектор – двигател за местния икономически потенциал, тъй като стимулира развитието на сродни отрасли като търговия, съобщения и др. .Характерна за гр. Бургас е ролята му на разпределителен център на туристическия поток към прилежащите курорти на север и на юг по българското Черноморие. Поради ограниченото туристическо предлагане, недостатъчния имидж като туристическа дестинация и поради голямото предлагане на туристически услуги извън гр.Бургас, предпочитани от туристите са курортни селища



по Черноморието, което определя и едно от основните ограничения на целевата територия..

**Таблица: Изменение на реализираните нощувки, броя на туристи и приходите от туристическа такса**

| година | Брой реализирани нощувки | Брой туристи (българи) | Брой туристи (чужденци) | Приходи от тур. Такса (лв.) | Брой категоризирани обекти | Приходи от категоризация |
|--------|--------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 2010   | 275 925                  | 73900                  | 25610                   | 393 393,66                  |                            |                          |
| 2011   | 283 040                  | 80689                  | 28418                   | 383 532,41                  | 517*                       | 173 335**                |
| 2012   | 344858                   | 94595                  | 35815                   | 318714                      | 66                         | 34600                    |
| 2013   | 394029                   | 100 044                | 40 853                  | 348 518,00                  | 114                        | 36 700                   |

\*За периода м.11.2007г. - м.08.2011г

\*\*За периода м.11.2007г. - м.08.2011г

Източник: Данни от община Бургас

Политиката на община Бургас, освен традиционния за града морски рекреативен туризъм, да се развива специализирани видове туризъм, каквито са конферентен и бизнес, спа туризъм, културно – историческия туризъм, еко туризъм, алтернативен и хоби туризъм. Предпоставки за привличане на туристи в град Бургас са местоположението, природните ресурси, благоприятния климат, минералните бани в кв.Ветрен и природозащитените зони. Развитието на различни видове туризъм и увеличаването на легловия капацитет през последните години създава възможност да се привличат и задържат туристи, а не града бъде само разпределител на туристите към курортите от областта.

Туризмът е водещ сектор – двигател за местния икономически потенциал, тъй като стимулира развитието на сродни отрасли като търговия, съобщения и други услуги. На територията на града са обособени и се развиват като курортни обекти – кв. Сарафово, кв. Краймorie и кв. Ветрен. Поради местоположението си до Бургаски минерални бани квартал Ветрен се оформя като център на балнеоложки туризъм.

### Морски и круизен туризъм

Пристанище Бургас е утвърдено като основно за трансевропейската транспортна мрежа Тен -Т. – През октомври 2013 г. на територията на пристанището е открит Международен пътнически терминал, с 2492 кв.м застроена площ, и капацитет 3 хил. пасажери от круизен кораб или около 100 000 пасажера годишно. За 2014г. на терминала са обслужени 42 000 пасажера. **на едни от най-големите круизни оператори.**

През месец декември 2014 г. бе открита и зоната за свободен достъп до Морска гара и Марина Порт Бургас, което е първата стъпка от развитието на пристанищната зона. В средносрочен план е предвидено изграждане на Модул 3 на Морска гара Бургас, специализиран за заминаващи пасажери, цялостна рехабилитация на вълнолома с



пешеходна алея по него, монтиране на плаващи понтони и вълнобой за 69 нови лодкостоянки.

Амбициите са в следващите две години зоната да бъде рехабилитирана, да се организира Морски Културен център, в който ще са разположени пристанищния морски музей, информационен и обучителен център, място за конференции и обществени събития, търговска и развлекателна зона. Целта е тази територия да стане все по-атрактивна целогодишно за посещения и разходки.

Разработването на нови туристически атракции и мероприятия с културна стойност привличат допълнително туристи и посетители. Такива са: музикалният конкурс за забавна песен —Бургас и морето; Международен турнир по спортни танци (декември); "Фестивалът на пясъчните фигури" в парк "Езеро", Фестивал "Включи града", Spitit of Burgas. Международната изложба на цветя „Флора-Бургас е единствена по рода си и привлича много туристи и предоставя възможност за обмен на чуждестранен и национален опит. Освен това, ежегодно общината организира временните експозиции - „Най-голямото съкровище на траките—, включващо Вълчитрънското златно и Рогозенското сребърно съкровище. Интересни туристически обекти са морската градина, остров „Св. Анастасия , Катедрала, храмове, съществуващите музеи, архитектурни и природни забележителности

Необходимо е да се подчертаят съществуващите външни предпоставки за насърчаване на конкурентоспособността и икономическото развитие на града.

- Важното географско положение и излаз на море, което благоприятства развитието на туризма и индустрията.
- Добра транспортна международна свързаност, включваща пристанище и международно летище Бургас и преминаването на Общоевропейския транспортен коридор №8 и добро качество на транспортната инфраструктура.
- Многообразна структура на промишлеността.
- Сравнително добър демографски потенциал – по показатели за демографско развитие и структура на населението градът се намира в благоприятна ситуация спрямо останалите в страната.
- Квалифицирана работна ръка, поради добрата образователна система и наличието на два университета.
- Наличието на висши учебни заведения и научноизследователски центрове дава възможност за развитие на НИРД и иновации.
- Благоприятна бизнес среда – изградена и изграждаща се бизнес структура

## Околна среда

### Екологично състояние и опазване на околната среда

Бургас е с уникално разположение – на брега на Черно море, заобиколен от 3 езера – Атанасовско, Вая и Мандра, на пътя на Транс-Европейския коридор VIII, врата на



Европейския съюз към изтока. Като административен, транспортен и промишлен център, с голямо летище и пристанище, в близост до най-голямата рафинерия на балканския полуостров - „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД, със специфични климатични особености – градът и хората са особено чувствителни по темата „Околна среда“.

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

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

През последните петнадесет години е налице ясно изразена тенденция за подобряване качеството на околната среда в Бургас. За 2014 г. на база извършвания мониторинг от Община Бургас и компетентните контролни органи състоянието на компонентите на околната среда се определя като добро. Независимо от изпълнението на редица проекти с екологична насоченост за над 300 млн.лв. и провеждания контрол, все още има нерешени проблеми по отношение замърсяването на атмосферния въздух с прахови частици и шумовото натоварване на средата.

### **Качество на въздуха**

Качеството на атмосферния въздух в Бургас (КАВ) е предмет на непрекъснат 24-часов мониторинг чрез 2 броя Автоматични измервателни станции (АИС) в кв. Долно Езерово и к-с „М. Рудник“, една ДОАС система OPSIS в к-с „Лазур“ и Мобилна станция за контрол на КАВ. Последната е единствената в страната общинска станция за имисионен мониторинг на въздуха.

АИС кв. Долно Езерово извършва непрекъснати измервания на замърсителите: бензен, въглероден оксид, сярководород, метанови и неметанови въглеводороди, азотни оксиди, озон, PM10 и серен диоксид. Районът основно попада под въздействието на промишлените инсталации на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД и промишлените предприятия, разположени източно от кв. Долно Езерово. Допълнително влияние оказва и комунално-битовата дейност на квартала, основно през зимния период битовото отопление на населението с твърди горива.



АИС к-с “Меден Рудник” извършва непрекъснати измервания на замърсителите: бензен, въглероден оксид, сяроводород, азотни оксиди, озон, РМ10 и серен диоксид. Районът попада основно под въздействието на “Лукойл Нефтохим Бургас” АД, емисиите от утаителните басейни на рафинерията и южната промишлена зона на Бургас. Тъй като к-с “Меден Рудник” не е включен в системата за централно топлоснабдяване, през зимния сезон допълнително негативно влияние оказват емисиите от домашното отопление на твърдо гориво. Значима част от общите емисии на азотни оксиди и фини прахови частици се формират и от автомобилния транспорт.

ДОАС система OPSIS контролира замърсителите: бензен, азотен диоксид, озон, серен диоксид, стирен, толуен и ксилени. Системата е разположена на сградата на РИОСВ – Бургас, к-с „Лазур“. Там съществува и ръчен пункт за контрол замърсяването с фини прахови частици /данните са с индикативен характер/.

Мобилната Станция за КАВ на Община Бургас следи нивата на осем замърсители - серен диоксид, азотни оксиди, озон, бензен, стирен, сяроводород, фини прахови частици РМ10 и фини прахови частици РМ2.5. Мобилният характер на станцията позволява тя да бъде разполагана на различни места – на територията на всички жилищни комплекси и квартали на Бургас и всички съставни селища на общината.

Информацията за чистотата на въздуха и данните за нивата на замърсителите е достъпна в реално време чрез Интернет страницата на общината на адрес [www.burgas.bg](http://www.burgas.bg), раздел Околна среда, Качество на въздуха, както и чрез 4 броя електронни информационни табла – на сградата на общината, на тези в ЦАУ кв. Долно Езерово, к-с «Славейков» и к-с «М.Рудник».

С най-голям абсолютен дял в замърсяването на атмосферния въздух се явява “Лукойл Нефтохим Бургас” АД - най-голямото предприятие на територията на Община Бургас и най-голямата нефтепреработвателна компания на Балканския полуостров. Производствените инсталации на дружеството формират 97% от общите емисии на серни оксиди, 90% от емисиите на азотни оксиди, 87% от емисиите на прах и сажди и почти 100% от емисиите на сероводород.

На територията на Община Бургас, освен въздействието на “Лукойл Нефтохим Бургас” АД, със съществен принос за замърсяването на атмосферния въздух са и големият брой промишлени обекти, бетонови възли, строителни обекти, кариери, както и разположените над 45 действащи бензиностанции.

Автотранспортът е вторият по мощност източник на вредни вещества за Бургас, но по отношение на замърсяването с азотни оксиди той придобива доминиращо значение. Автомобилният транспорт е свързан и с проблема „фини прахови частици“.

Друга съществена причина за сравнително високите емисионни натоварвания от транспорта е, че по пътищата се движат голям процент технически стари автомобили.

**Обобщените данни за 2014 г. като индикатори /средно-годишни стойности от всички пунктове/ по замърсители са представени в следната таблица:**

| Замърсител       | Средна стойност, мкг/м3 | Норма, мкг/м3        |
|------------------|-------------------------|----------------------|
| Бензен           | 1.6                     | СГН - 5.0            |
| Въглероден оксид | 0.4 мг/м3               | За 8 часа – 10 мг/м3 |





|                |             |                   |
|----------------|-------------|-------------------|
| Азотен диоксид | 14.8        | СГН – 40          |
| Серен диоксид  | 13.8        | СДН – 125         |
| Озон           | 50.2        | За 8 часа – 110   |
| PM-10          | 31.3        | СГН – 40          |
| PM-2.5         | 5.4         | СГН -             |
| Сяроводород    | 0.004 мг/м3 | СДН – 0.003 мг/м3 |
| Стирен         | 1.5         | СДН – 3           |
| О-ксилен       | 29.4        | СДН – 100         |
| Р-ксилен       | 0.7         | СДН – 100         |
| Толуен         | 2.7         | СДН – 250         |

Забележка: Използваните съкращения означават: СГН – средногодишна норма; СДН – среднодневна норма

Анализът на данните от пунктовете за мониторинг качеството на атмосферния въздух на Бургас за 2014 г. показва, че нивата на основните замърсители серен и азотни оксиди, озон, бензен, въглероден оксид, сяроводород и стирен не създават проблем по отношение качеството на въздуха. Няма регистрирани превишения на допустимите норми и алармените прагове съгласно действащите законови норми.

Нерешен изцяло се явява проблемът със замърсяването с фини прахови частици. Причините за това имат комплексен характер. Основно замърсяването се дължи на все по-масовото използване на твърди горива за отопление в бита, което е резултат от икономическата ситуация. Негативно влияние върху качеството на въздуха оказват и засиленият транспортен трафик (особено през летния туристически период), ремонтните дейности по прилежащата пътна инфраструктура, активното строителство, а също и дейността на промишлените предприятия. За регистрираните високи нива на ФПЧ-10 допринасят и неблагоприятните метеорологични условия – температурни инверсии, мъгли, ниска скорост на вятъра, създаващи условия за задържане и натрупване на атмосферните замърсители в приземния въздушен слой.

За разрешаването на проблема следва да се търси прилагане на финансови и законодателни мерки на национално ниво за битовото отопление на гражданите през студените месеци, с приоритет за използване на централно топлоснабдяване, природен газ и еко-пелети и брикети за сметка на въглища и дърва.

По отношение предотвратяване и ограничаване замърсяването на въздуха от автомобилния транспорт приложимите мерки са: обновяване на автомобилния парк; насърчаване използването на електрически превозни средства и велосипеден транспорт; реконструкция и обновяване на пътната инфраструктура, както и нейното поддържане; насърчаване използването на обществен транспорт за сметка на личните МПС; реорганизация на транспортните схеми с приоритет за пешеходците в централните градски зони.

Добър пример за влиянието върху качеството на въздуха в градовете като резултат от обновяването на автомобилния парк са резултатите от направени сравнителни замервания в Бургас от Мобилната станция за КАВ на най-натоварените кръстовища на града, по маршрутите на обществения транспорт.



От м. февруари 2012 г. на 8 кръстовища в Бургас бяха извършени за период от по 15 дни замервания за чистотата на въздуха от Мобилната станция за КАВ на община Бургас.

От 1 март 2013 г. е извършен дублиращ мониторинг за нивата на замърсители на въздуха на същите кръстовища с цел проследяване качеството на въздуха след цялостната подмяна на автобусния парк на общинския превозвач „Бургасбус“ ЕООД на 19.02.2013 г. с нови автобуси с двигатели стандарт EURO 5.

За замърсителя азотен диоксид - регистрирани през 2013 г. са фонове нива средно с 20% по-ниски като абсолютно измерени стойности спрямо тези през 2012 г.; с достатъчна достоверност може да се твърди, че е налице подобряване в качеството на въздуха по отношение замърсяването с азотен диоксид /основен източник на NO<sub>2</sub> – автомобилният транспорт/;

За замърсителя серен диоксид - регистрирани през 2013 г. са фонове нива съпоставими спрямо измерените през 2012 г.; концентрациите са от порядъка на 3 до 25 мкрг/м<sup>3</sup> при средно-дневна норма от 125 мкрг/м<sup>3</sup> за замърсителя; няма проблеми по отношение замърсяването на въздуха със серен диоксид /основен източник на SO<sub>2</sub> през зимния период – битовото отопление с твърди горива, в по-малка степен – автомобилен транспорт/;

За замърсителя бензен - регистрирани през 2013 г. са фонове нива средно с 40% по-ниски като абсолютно измерени стойности; с достатъчна достоверност може да се твърди, че е налице подобряване в качеството на въздуха по отношение замърсяването с бензен /автомобилният транспорт генерира емисии на бензен чрез отработилите газове на автомобилите/;

За замърсителя фини прахови частици - регистрирани през 2013 г. са фонове нива средно със 17% по-ниски като абсолютно измерени стойности спрямо тези през 2012 г.; докато през 2012 г. общо за 8-те точки (кръстовища) средно-дневните норми са били превишени в 31 дни, то през 2013 г. превишения на нормите са регистрирани през 9 дни.

Обработените данни за осем локации на Мобилната станция за КАВ през 2012 и 2013 г. показват недвусмислено подобряване в качеството на въздуха и намаляване на замърсяването му с характерните за автомобилния транспорт като източник замърсители.

Една от причините за регистрираното подобряване в качеството на въздуха в Бургас несъмнено е цялостното обновяване на автобусния парк за обществен превоз на „Бургасбус“ ЕООД – автобусите извършват ежедневно обслужване на линиите на градския транспорт на интервал от 4 до 10 мин. и движението на автобуси с двигатели, отговарящи на стандарта EURO5, емитира значително по-малко вредни вещества; от значение е факта на ползване на 49 бр. автобуси с гориво природен газ, които практически не са източник на замърсяване с ФПЧ-10 от отработилите газове.

Доказано замърсяване с ФПЧ-10 се получава от неподдържана и неизградена инфраструктура – проектите за цялостно обновяване на основни улици в Бургас, по които минава основния автомобилен трафик, вкл. и автобусния градски транспорт, както и ежегодното поддържане чрез преасфалтиране допринася и дава отражение относно регистрираното намаляване на замърсяването с прахови частици. Не се игнорира и омаловажава значението на създадената система за обществен вело-



транспорт на Бургас и разбира се условията за това – все по-разширяващата се мрежа от изградени велоалеи.

### Шумово замърсяване

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

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

Мерките за намаляване на шумовото натоварване в община Бургас, предприети за постигане на допустимите норми за шумово натоварване в околната среда, са систематизирани и разписани като политика в разработената **Стратегическа карта за шум на агломерация Бургас**, а в **Плана за действие** към нея са определени мерките, които следва да се изпълняват в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен период (хоризонт до 2026 г.) за решаване на проблемите с шумовото замърсяване – конкретно предизвикани от автомобилния и ж.п. транспорт, от промишлени източници на шум, както и разбира се шума от самолетния трафик.

На база на анализа, извършен при разработване на Стратегическата карта на шума е видно, че от четирите основни източника на шум, само автомобилният трафик реално оказва неблагоприятно влияние върху населението на агломерация Бургас. Повече от половината от жителите на Бургас са подложени на надгранични нива на шума от автомобилния транспорт, а именно – 61,58% от цялото население на града е изложено на нива над граничните стойности за Лден, 56,41% – над тези за Лвечер и 57,64% за Лнощ. Същевременно 100% от детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради (т.нар. „специални сгради“) са изложени на нива на шум над граничните стойности за всички показатели.

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

Промишлените източници на шум поради зоналното разположение също не оказват неблагоприятно влияние върху акустичната среда на град Бургас. Липсват жители,

изложени на нива на шум над граничните стойности от тези източници. Строителните и ремонтни дейности в града, създават временни проблеми.

Ограничено е влиянието на шума от въздухоплавателните средства (локализирано в част от к-с „Изгрев“ и к-с „Славеиков“). Липсва население изложено на нива на шум над граничните осреднени интегрални стойности за L<sub>24</sub> и L<sub>нощ</sub>, но близо 11,000 жители са изложени над пределно допустимите гранични стойности за L<sub>Амакс</sub> (> 85dB (A)).

Летище Бургас е второто по-големина в България и единственото пригодено да приема свръхзвукови самолети. Това е важна предпоставка за развитието на туризма в Бургас и цялото южно Черноморие, но също така създава проблеми с наднорменото шумово замърсяване от излитащи и кацащи самолети, а с това и риск за здравето на хората.

Специфичен източник на шум са откритите заведения за хранене и забавление в курортните и развлекателните зони през туристическия сезон. Специфично за развитието на гр. Бургас е тенденцията на съчетаване на зоните за отдих и забавление и зоните за обитаване. Изграждането на открити развлекателни заведения и заведения за хранене в комбинираните зони за отдих и обитаване, води до неблагоприятно нарастване на шумовото въздействие върху жителите постоянно обитаващи тези райони.

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

По отношение на **източник „пътен“ трафик:**

- Висока интензивност на пътния трафик. Постоянно нарастване на броя на МПС при съществуващата улична и пътна мрежа, които не са променяни;
- Движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията за скорост (особено по най-ошумените трасета – основните булеварди и отсечки);
- Недостатъчният брой обособени зони за паркиране, задръстват градската среда;
- Транзитното движение преминава през територията на града, натоварва и без това натовареното улично движение;
- Липса на нормативно подсигурена база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства;
- Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редуция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади;
- Остарял сграден фонд и недостатъчно екраниране на транспортния шум. Независимо от вида и качеството на жилищния фонд и кога е построен, се забелязва тенденцията на непредприемане на мерки за шумозащита на жилищните сгради, за разлика от обществените сгради със специално предназначение основно училища, детски заведения и културни институции, за които се изпълняват проекти с реализация на мерки за цялостно саниране, респективно и такива за шумозащита.
- Необходимост от програми за шумоизолация на съществуващите сгради, особено покрай основните градски магистрали;



- Пътна настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума, липса на бариери и активни противощумови мерки за зоните с предполагаема приоритетна шумова защита (тихи зони, учебни и лечебни заведения).

По отношение на **източник „въздушен“ трафик:**

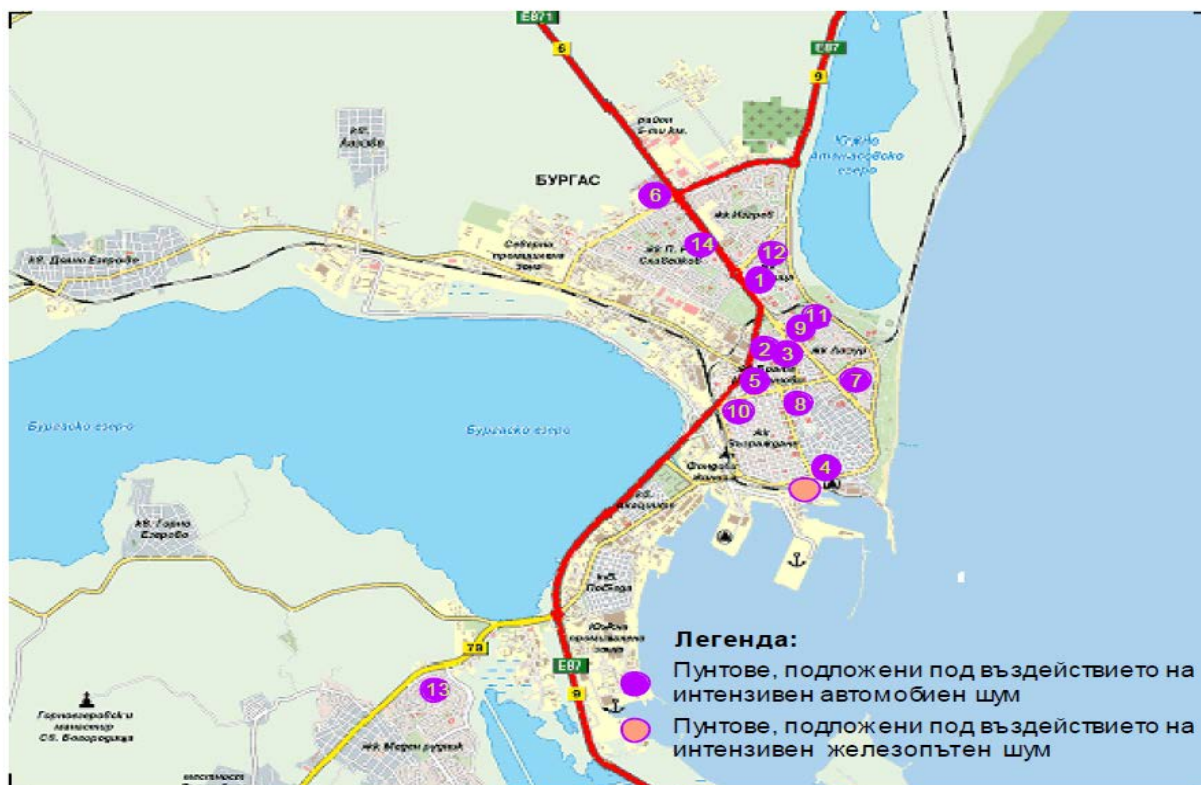
- Независимо от наличието на оптимизирани трасета за прелитане на самолетите над Бургас, при определени неблагоприятни метеорологични условия се осъществява заход над жилищните комплекси „Изгрев“ и „Славейков“. Допълнително следва да се отбележи, че въпреки ограниченията, загинали в АИП на Република България, се наблюдават отклонения в полетите от публикуваните схеми за излитане и кацане (най-вече кацане в посока град Бургас) и неспазване на така описаните мерки в АИП за избор на писта за излитане и кацане;
- липса на контрол и санкции в резултат на ошумяване от въздухоплавателни средства в резултат на изградена система за мониторинг на т.нар. „самолетен шум“ – т.е. непрекъсната корелация на измерени стойности на шума с реално подаване на полетни и радарни данни;
- все още на Летище Бургас се разрешават нощни полети – факт директно водещ до значително надгранично ошумяване на занижените нощни гранични стойности на шума.
- Съществен сезонен локален източник на шум в околната среда са опериращите граждански въздухоплавателни средства на Летище Бургас, които пораждат ниво на шум над граничната норма, за жилищните зони, намиращи се под трасето на излитане и кацане;
- Необходимост от поетапна модернизация с оглед усилена шумова защита на сградите попадащи под трасето на самолетите кацащи и излитащи над гр. Бургас.

Прилагайки принципа на пълна прозрачност и с цел информиране на гражданите е изготвено и внедрено софтуерно решение на Интернет страницата на общината на адрес: [www.burgas.bg](http://www.burgas.bg), Раздел Околна среда, Мониторинг на шума в околната среда за интерактивно представяне в реално време на данните от 3-те терминални станции за контрол на шума на общината (разположени в локациите на ЦАУ „Освобождение“, ЦАУ „Зора“ и Дирекция ОС), както и данни от 4-те терминала, собственост на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД и разположени на сградите на ОУ „Хр. Ботев“ кв. Сарафово, ОДЗ „Ран Босилек“ к-с „Изгрев“, ЦДГ „Райна Княгиня“ к-с „Славейков“ и ОДЗ „Звездица Зорница“ к-с „Зорница“.

**Гранични стойности на нивата на шум в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях.**



| № | Територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях   | Еквивалентно ниво на шума |         |       |      |
|---|------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------|-------|------|
|   |                                                                        | L ден                     | L вечер | L нощ | L 24 |
| 1 | Жилищни зони за терапии                                                | 55                        | 50      | 45    | 55   |
| 2 | Централни градски части                                                | 60                        | 55      | 50    | 60   |
| 3 | Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик | 60                        | 55      | 50    | 60   |
| 4 | Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен транспорт  | 65                        | 60      | 55    | 65   |
| 5 | Територии, подложени на въздействието на авиационен шум                | 65                        | 65      | 55    | 66   |
| 6 | Производствено-складови територии и зони                               | 70                        | 70      | 70    | 76   |
| 7 | Зони за обществен и индивидуален отдих                                 | 45                        | 40      | 35    | 45   |



Във връзка с изработената през 2011 г. година Стратегическа шумова карта, одобрена от Общински съвет гр.Бургас се предвижда промяна на транспортната схема на Община Бургас, обособяване на специални ленти за движение на нова автобусна линия, която напълно ще покрие периметъра на пет от съществуващите сега автобусни линии, като маршрутът ще започва от „Меден Рудник - покрай езерото „ Вая - градски център- посока север, изграждане на интермодален терминал за пътници до ЖП гара и отсечка (виадукт-мостово съоръжение), която да е част от специално трасе за автобуси. През 2011 г. е реализиран проект за подмяна на съществуващата и удължаване на тролейбусната мрежа. Извършена е реконструкция в района на кръговото кръстовище Бургас-Средец-Созопол и разширение на съществуващото тролейбусно трасе.



В ОУП на Бургас е заложено изграждане на трасе – обход, който ще реши проблема с преминаването на транзитните потоци през града.

Финализирано е строителството на обект: „Пътен възел Бургас-Средец-Созопол , т.нар. „Детелина .

За намаляване на шумовото замърсяване е необходима оптимизация и модернизация на транспортната схема, изграждане на зелени пояси и шумозащитни стени по най-натоварените транспортни артерии и за кв.Сарафово, актуализация и стриктно спазване на План за действие към Стратегическата карта шума на Агломерация Бургас.

**От набеязаните мерки до момента са изпълнени следните:**

- Допълнително набиране на данни за измерване и регистриране на шума в околната среда -от въздухоплавателни средства чрез четири броя терминални станции, собственост на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД, инсталирани върху сгради общинска собственост; и за оценка на шумовото замърсяване в околната среда на Община Бургас чрез три шумови терминала (тип ENM).
- Наредбата за опазване на обществения ред на територията на Община Бургас включва текстове, които забраняват извършването на дейности, причиняващи шум над допустимите норми. Забранено е и извършването на дейности от битов и стопански характер в жилищните сгради и в близост до тях между 14,00 – 16,00 часа и между 22,00 – 08,00 часа.
- Приетият на 21.07.2011 г. от Общински съвет Бургас ОУП на гр. Бургас предвижда изграждането на трасе - обход, който ще реши проблема с преминаването на транзитните потоци автомобили през градското ядро на Бургас.
- Промяна в транспортната схема на Община Бургас по проект „Интегриран обществен транспорт” по ОП „Регионално развитие“, в резултат на подписан договор на 26.11.2010 г. с МРРБ за реализация на стойност 67 млн. Евро. Обновяване на автопарка за обществен транспорт с 67 нови нискоемисионни Евро 5 автобуси; обособяване на специални ленти за движение на нова бърза автобусна линия, която почти напълно да покрие периметъра на пет от сега съществуващите; обособяване на отделни автобусни платна; приоритет за автобусите на кръстовища (светофари); осигуряване на Мултимодален транспортен терминал на мястото на съществуващата Автобусна гара Юг, както и Междуградски автобусен терминал и зона за паркиране на мястото на съществуващото депо на „Бургасбус”.
- Общинският превозвач „Бургасбус” ЕООД разработи проект за подмяна на съществуващата и удължаване на тролейбусната мрежа. Инвестициите са в размер на 201 хил. лв.; през м. декември 2010 г. започна разширението на съществуващото тролейбусно трасе, като новият маршрут минава по улиците „Ив. Вазов”, „Булаир”, „Демокрация”, „Дунав”, „Ст.Стамболов”, „Сан Стефано”, „Хр. Ботев” и „Ив. Вазов”. По този начин се предоставя удобна транспортна връзка за жителите на к-с „Меден Рудник” с района на Морската градина и ЦГЧ. Новоизграденото трасе е с дължина 5.8 км., а общо новата тролейбусна линия е с дължина 22.9 км. Проектът изцяло е в синхрон с Проекта за Интегриран

градски транспорт. Проектът се допълва със средства по ОП «Околна среда», предназначени за закупуване на тролейбуси, с които да бъде заменен съществуващия подвижен състав на електрическия транспорт.

- ДП „Ръководство въздушно движение“ намалява авиационния шум около Бургас чрез въвеждане на изменения в организацията на въздушното пространство в района на летище Бургас и мониторинг на ефекта от възприетите мерки. От 2 май 2013 г. са факт въведени промени и изменения в организацията на въздушното пространство в района на летище Бургас. При конструирането на новите маршрути се избягват прелитания над жилищните комплекси на Бургас, както и са приложени всички възможни мерки за намаляване на отрицателното влияние върху хората, намиращи се в териториите около летището. Маршрутите са съобразени и със съществуващите ограничения за полети над нефтената рафинерия. Приложени са политики и програми, основани на т.нар. "балансиран подход" на Международната организация за гражданско въздухоплаване – ICAO, към управлението на авиационния шум. Когато поради спецификата на вятъра е задължително подхода за кацане да се изпълнява в североизточно направление (прелитане над Бургас), за намаляване на шума е определена нова точка за начало на финалното снижение, която се намира югозападно извън Бургас. Така полетът над града се изпълнява в непрекъснато снижение, с намалена мощност на двигателите и минимален шум.
- Изграждане и поддържане на инфраструктурата като акцентът продължава да бъде цялостно решаване на проблема с уличната инфраструктура и подземните комуникации;
- Вкарване на пътния трафик под земята на ключови транспортни артерии с конфликтно преминаване на различните пътничкопотоци
- Обновяване на площад „Тройката“ и изграждане на подземна улица под площада, свързваща улиците „Княз Борис“ I и „Ген. Гурко“, като целта е транзитно и безконфликтно преминаване на автомобилния трафик под пешеходните пространства и свързването на западните жилищни квартали с Приморския парк.
- Проектиран е подземен подход за автомобилен трафик и на ул. Демокрация пресичаща пешеходна зона ул. Богориди спомагайки за безконфликтното пешеходно преминаване
- Изграждане и поддържане на залесителни пояси по основните и най – натоварени пътни артерии – ул. “Д. Димов”, ул. “Проф. Якимов”, обходния път на к-с “Меден Рудник”;
- Добро поддържане на междублоковите зелени пространства в комплексите, изграждане и поддържане на паркове със залесяване с едроразмерна растителност в жилищните комплекси.
- Реализиран е проекта за Пътен възел „Юг“ (кръстовището Бургас – Средец – Созопол).

### **Предстоящо изграждане и поддържане на инфраструктурата**

- Изграждане на обход, предвиден в ОУП на гр. Бургас, който да изведе транзитните потоци автомобили извън градското ядро на Бургас.



- Изграждане на "Надлез над товарна ж.п.гара Бургас за връзка на бул. "Проф. Якимов" с ул."Крайезерна", с дължина 1 200 м., осигуряващ извеждането на транзитния поток извънтериторията на градското ядро на Бургас и облекчаващ натоварването на съществуващите два броя надлези. Пътен възел „Запад“ включва изграждане на детелина към ул. „Одрин“,включително реконструкция и разширение на ул. „Крайезерна“ за връзка с Пътен възел„Юг“ .
- Продължение на улица "Янко Комитов" до улица "Струга" по плана на Промислена зона"Север".
- Рехабилитация на надлез „Вл. Павлов“ на път I-97 (Е-87) при км. 238+125 гр. Бургас,изграждане на шумозаглушителна стена – ляво и дясно платно. Резултатът от реализацията на проекта е: рехабилитация на транспортния подход през кръстовище „Трапезица“ къмнадлез "Владимир Павлов"; осигуряване на извеждане на транзитния поток извънтериторията на гр.Бургас; облекчаване натоварването на съществуващите два броя надлези.
- Изграждане на "Шумозащитна стена на участък от път I-9 между „Летище-Бургас" и кв. „Сарафово", гр. Бургас" – има изготвен и одобрен работен проект, осигурено финансиране,предстои издаване на строително разрешение.

С извършената модернизация на градския транспорт и с въвеждането в експлоатация на нискоемисионен подвижен състав с вропейския стандарт за вредни емисии Euro 5 от 28 дизелови,39 метанови автобуса и 22 променливо-токови тролейбуси, в община Бургас и измерено значително понижаване от 15 % замърсяването с общ суспендиран прах и фини прахови частици (ФЧП). Този ефект се очаква да бъде подсилен и от намаленото ползване на лични автомобили за сметка на обществения транспорт.

Паралелно с модернизирането и реорганизацията на подвижния състав на обществения транспорт се стимулират и алтернативните форми на транспорт, като колоездене чрез надграждането и модернизацията на 13-те общински велостанции за отдаване на велосипеди под наем.Продължаващо изграждане на 60 км велоалеи ще предложи подобрена свързаност и бърза и безопасна връзка до отделните градски зони използвайки екологично чисто превозно средство като влеосипеда. Това допълнително ще понижи съществуващите нива на шумово замърсяване на въздуха, най-вече в жилищните райони, и се ограничава вредата върху околната среда, като се намаляват нивата на вредни емисии, което от своя страна ограничава нивото на фините прахови частици.

В публикуваната Транспортна Бяла Книга през 2011 г. от Европейската Комисия е посочен един от основните приоритети и едновременно предизвикателство пред страните-членки и техните градове, а именно намаляване на петролната зависимост и все по-ускореното въвеждане на възобновяемите енергийни източници, като източник на по-щадящо околната среда гориво. С построяването на метан станция и преработката на природен газ от основния газопровод в гр. Бургас се залага, именно, на възобновяем източник като гориво за новозакупените автобуси. В допълнение, чрез осъществяването на подмяна на тролейбусния парк на обществения транспортен оператор ще се постигне още по-голям ефект при прилагането на мерки за опазване на околната среда в града.

## Описание на транспортната инфраструктура

Община Бургас има сложна териториална структура, обусловена от наличието на определящи я природни дадености. Населените места са пръснати и разделени от водни басейни, горски и

земяделски земи. Сложната дисперсна структура на гр. Бургас е предопределена от наличието на голям брой заобикалящи го и разсичащи територията на града водни площи и пресичащи го важни транспортни коридори.

Гр. Бургас е един от основните логистични пунктове на Общоевропейския Ориент /Източносредиземноморски транспортен коридор–, който свързва германските пристанища Бремен,Хамбург и Рощок с пристанища на Черно (Бургас), Егейско (Атина) и Адриатическо море (Патра) през Чешката Република, Словакия, Румъния, България и Гърция. Коридорът обединява железопътни и пътни връзки, важни пристанища и летища. Част от него е автомагистрала „Тракия“

## Пътна мрежа

Община Бургас разполага с пространствено добре развита пътна мрежа и с една определено добра (значително по-висока ) плътност на нейното разпределение. Повечето населени места на територията на община Бургас имат връзка с общинския център чрез пътища от републиканската пътна мрежа.

През територията на общината и на гр. Бургас преминават два международни пътя: път Е773 в посока запад- изток и път Е87 в посока север-юг. Съгласно утвърдения списък на републиканските пътища те съответстват на път I-6 „ гр. Македония – София – Карнобат -Бургас“ покриващ международните пътища Е871 и Е773 и път I-9 „гр. Румъния – Варна – Бургас– Малко Търново – ГКПП М. Търново“ покриващ международен път Е87.

Републиканската пътна мрежа от втори клас обслужва както транзитното движение, така и осъществява връзките между първокласната пътна мрежа и международните европейски пътища – от една страна и от Бургас към съседните региони на страната – от друга. Общата и дължина на територията на община Бургас е сравнително малка – 13,00 км. Представена от две основни артерии:

- Републикански път II-79 (Елхово – Средец – Бургас). Транспортното направление има важнорегионално значение. Осигурява връзките на Община Бургас със съседни общини отСтранджанско - Сакарския район. По нея би могла да се осъществи най-късата връзка междуЧерно и Бяло море (между пристанищата Бургас и Александрополис). Чрез нея се осъществява връзката с II-76 (Елхово-Тополовград-Харманли) и с коридор № IV – към Свиленград.
- Републикански път II-99 (п.в. Крайморие – Созопол – Царево – Малко Търново), които обслужва южното Черноморско крайбрежие, осъществява връзката с път III-9901 „Царево-Ахтопол-Резово“, осъществява връзката на Бургас с общинските центрове: Созопол, Приморско и Царево и връзката на последните към път I-9 (Е87).

Републиканската пътна мрежа от трети клас разпределя движението във вътрешността на територията на общината и осигурява връзките на общинската пътна мрежа с републиканската пътна мрежа от първи и втори клас.





Транспортна мрежа (дължина по класове пътища);

За Област Бургас:

- АМ- 51,4 км;
- Първи клас- 249 км;
- Втори клас- 261 км.
- Трети клас- 608,6 км.
- 

За Община Бургас: дължина на пътната мрежа общо- 198,5 км

- Първи клас- 45,2 км.
- Втори клас- 13 км.
- Трети клас – 79,4 км.

Общинската пътна мрежа се състои от следните бивши четвъртокласни пътища:

- IV-53918: Лукойл Нефтохим – /Д.Езерово-Бургас/ от км.0+000 до км.4+100;
- IV-60089: /Айтос-Бургас/ – Банево – Изворище от км.0+000 до км.11+000;
- IV-60098: /Айтос-Бургас/ – Българово от км.0+000 до км.6+400;
- IV-79057: /Д.Езерово – Бургас/ – Лозово от км.0+000 до км.1+000;
- IV-79059: Камено – Братово от км.0+000 до км.1+500;
- IV-79066: Бургас – Трърдица от км.0+000 до км.8+400;
- IV-90059: / II-99 / – в.з.Росенец – Черноморец от км.0+000 до км.10+000;
- IV-90061: /Бургас – в.з.Росенец/ – Крайморие от км.0+000 до км.1+500;
- IV-90638: /Каблешково – Бургас/ – м.с.Черно море – Рудник – Брястовец – Драганово от км.0+000 до км.17+000

Общата дължина на общинската пътна мрежа е 60.9 км. Средствата за поддръжката ѝ са недостатъчни, поради което над половината от общата дължина на общинската пътна мрежа е в лошо състояние, около ¼ са в средно състояние и едва 10% са в сравнително добро състояние. От изградените 39 съоръжения - мостове и водостоци, 37 броя се нуждаят от ремонт.

### Железопътна мрежа

Град Бургас се явява краен пункт на 8-ма републиканска ж.п.линия Пловдив-Филипово - Карнобат – Бургас, като чрез ж.п.отсечката до Карнобат се осъществява връзката с 3-та републиканска ж.п.линия София-Карлово-Карнобат-Синдел-Варна. Двете железопътни линии обслужват националните и международни потоци. Освен в Европейските магистрални линии, двете ж.п.линии са категоризирани и в Европейското споразумение за комбинирани превози, което създава технически и експлоатационни предпоставки за осъществяване на комбинирани превози на товари по взаимно съгласувана мрежа от международни и вътрешни линии по ж.п.транспорт с участието на автомобилния, речния и морския транспорт по системата “от врата до врата”, като се създава възможности за привличане на нови транзитни товаропотоци.

На територията на община Бургас преминава 18.00км. от трасето на ж.п.линия Пловдив – Бургас и общо 23.00км ж.п.клонове на отсечките Бургас-Поморие и Долно Езерово-





Вая. Общата дължина на ж.п.мрежата, обслужваща територията на общината е 41.00км. Гъстотата и е 7.98км/100кв.км, много по-висока от средната за страната 3.87км/100кв.км. Ж.п.гара Бургас е един от най-големите транспортни възли в страната. Заедно с тази национална ж.п. магистрала през територията на община Бургас преминават и индустриални ж.п клонове на отделни предприятия като :

- Пристанище Бургас;
- Индустриални зони “Изток” и “ Запад” на град Бургас;
- Долно Езерово-Дебелт на фирма “ Промет”

В гара Българово се осъществява връзката на коловозното развитие и индустриалните клонове на захарен завод “Камено”, каменни кариери “Андезит” и др. Гара Дружба обслужва коловозното развитие на “Лукойл Нефтохим” и е важна със значителния обем товари които формира към националната ж.п.мрежа.

### Въздушен транспорт

Международното летище Бургас е разположено в кв.Сарафово, на около 6 км Североизточно от регулационната граница на гр.Бургас и на 8-9км от централното градско ядро. Отстоянието на летището от Пристанище Бургас и промишлената зона е около 10-11км, а на 1.5км западно от летището се намира гара Сарафово, разположена на ж.п.клона за гара Поморие. Летище Бургас основен разпределителен център на туристите към курортите на север и на юг по българското Черноморие и е второ по значение и големина в страната. Специфичното му географско положение - на границата между Европа и Азия, определя и стратегическото му значение за новите отношения в съвременния свят. Дейността на Летище Бургас се характеризира със силно изразена сезонност в натоварването, като обслужвания трафик се групира по значение както следва:

- Пътнически чартър, обслужващ морските курорти през летния сезон
- Международни редовни полети
- Вътрешни редовни полети до София
- Товарни чартърни полети
- Полети с общо предназначение (General aviation )

Метеорологичните условия в региона благоприятстват отличната видимост през всички сезони. Средногодишно видимостта под 1000 м е 3 дни в годината, което осигурява 24-часов работен капацитет. Летището оперира седен дни в седмицата без слотове. Летището е с капацитет 1200 пътника на час, обслужва над 2,3 млн пътника през летния сезон и работи с 142 авиокомпании, които изпълняват полети до 130 чартърни и 30 редовни дестинации в 58 държави. От края на 2013 г. функционира нов пътнически терминал с капацитет 2 500 пътници в час. Общата площ, на която се простира терминалът е 21 000 кв. м. и разполага с 31 гишета за регистрация на пътници,

Карго центърът на летище Бургас има капацитет да обработва 30 000 тона товари годишно. Терминалът включва затворен склад от 3000 м2 и открита складова площ от 5000 м2. Само в предната част на товарния терминал са разположени шест карго щандове, свързани с подземната система на летището за зареждане с гориво. Летище



Бургас разполага с наземна техника, която позволява обслужването на най-тежките типове самолети.

## Воден транспорт

Добрата транспортна обезпеченост на община Бургас се обуславя от наличие на 4 пристанища за обществен транспорт и 3 със специално предназначение.

Пристанища за обществен транспорт са:

- Пристанище Бургас Запад
- Пристанище Бургас Изток
- Рибно пристанище
- Нефто пристанище “Росенец”

Пристанища със специално предназначение:

- Пристанище “Кораборемонтен завод”
- Пристанище “Трансстрой”
- Пристанище “Бургаски корабостроителници”

Със своите технически параметри и обективни дадености за развитие Пристанище Бургас е едно от двете най-големите български пристанища, което традиционно обслужва националната икономика на България и транзитните товари на Южна България. Пристанището заема ключово положение между страните от Централна и Южна Европа, Балканите и Средния Изток. Пристанище Бургас е основен пункт в логистичната верига на VIII-ми Паневропейски транспортен коридор от Италия през Албания и Македония към Средна Азия. Добрата транспортна обвързаност с Националната железопътна мрежа и Републиканската пътна инфраструктура създават основните конкурентни предимства на Пристанището.

Пристанище Бургас е сертифицирано по новия Международен кодекс за сигурност на кораби и пристанищни съоръжения (ISPS code) и оперира на ниво на сигурност 1.

Понастоящем товарооборотът на пристанището, без нефта и нефтопродуктите, надхвърля 5 млн. тона товари годишно. Преобладаващите товари - внос са въглищата, рудите, концентратите и др. Износните товари са предимно черни и цветни метали, зърнени храни.

Терминал “Изток” обхваща 14 корабни места и е разположен на площ от 1985м<sup>2</sup>. Дълбочината на газене от 10м. позволява обработването на кораби с дедвейт 25 000 тона. Пристанището е оборудвано със специализирана пристанищна техника и др. механизация. Обработват се предимно генерални товари - метали, дървесина, хартия, храни, скрап, машини и др. По експлоатационни причини често се обработват и насипни товари-въглища, захар, амониев нитрат и малки партии концентрати.

Терминал “Насипни товари” разполага с 5 корабни места, от които корабно място 20А е оборудвано за претоварване на течни товари, основно горива, течни химически продукти и спирт. Кейовият фронт е с дължина 750 метра при дълбочина на газене 11м. Пристанището е специализирано в обработването на желязна руда, въглища, кокс, концентрати и клинкер. Разполага със специализирана механизация и оборудване за извършване на товаро-разтоварните дейности, както и със специализирани естакадни и тръбопроводни връзки за обработването на химикалите.



Терминал “Запад” разполага с 890 метра кейове и 6 корабни места, с дълбочина на газене 11м. Разполага със специализирана претоварна техника. Пристанището е специализирано в претоварването на метали, зърно, скраб, насипни товари, като разполага с контейнерен терминал за обработка на специализирани кораби и терминал за РО-РО кораби - кейово място 21В с дължина 60 метра и дълбочина на газене 8.50 метра, който се ползва от фериботна линия “Бургас-Новоросийск-Поти”, обслужвана от м/к “Дружба”. Контейнерният терминал разполага с две корабни места - №23 и №24, при които максималната дълбочина на газене е 11.00 метра, складовото пространство обхваща 60 000кв.м с 1330 места за контейнери.

Пристанището е обезпечено и с налични складови площи за съхранение на товарите. Терминал Изток разполага с 50 000 квадратни метра открити складове, 49 000 квадратни метра са в терминалът за насипни товари, 191 000 в терминал Запад и 21 600 в база Лозово. Закритите складове са с обща площ 44 500 квадратни метра, удобни за съхранение на всякакъв вид стоки. Още 11 000 кв.м покрити складове се намират в терминал Запад за съхранение на метали. База Лозово разполага с 14 400 кв.м покрита складова площ. На територията на Пристанище „Запад“ функционира и хладилен склад с площ от 7 хил.кв.м.

Два от терминалите – „Бургас Изток -2“ и терминал „Бургас Запад“ са отдадени на концесия с решение № 421/13.06.2011г. на Министерски съвет на Република България. През 2013 г. на Пристанище Бургас е открит международен пътнически терминал.

Сериозно отражение върху развитието се очаква да намери формулирането на общата Европейска политика върху развитието на Черноморския регион за периода 2014-2020 година, както и акцентите ѝ върху транснационалното сътрудничество, което се очаква да бъде елемент в политиката на регионално развитие и общата кохезионна политика на съюза.

Националната политика на Р. България е насочена към превръщането на Пристанищата в най-значимите елементи - определящи центрове за успеха на целия транспортен комплекс на държавата. Отчитайки насоките на Европейския парламент дадени чрез Зелената книга на морските пристанища и инфраструктурата от месец декември 1997г., правителствата да започнат реформа водеща към либерализация и комерсиализация на пристанищните услуги с приемането на ЗМПВБПРБ се създадоха условия за преминаване към най-разпространената в световната практика „Land Lord System“, при която държавата притежава инфраструктурата на пристанищата и я предоставя на частния бизнес за извършване на пристанищни услуги. Международната практика показва, че тази система дава значителни възможности за развитие на частната инициатива и създава най-добри условия за изграждане на конкуренция на пристанищните услуги.

Тези условия поставят българските пристанища в една реална пазарна конкурентна среда, в която решаващи за оцеляването са:

- Създаване на възможност за приемане и обработване на кораби с по-голяма товароподемност на Черноморските Пристанища чрез удълбочаване на подходите и акватория за маневриране:
- Драгиране на подходите и акваторията на Пристанище Бургас;



- Драгиране на подходите и акваторията на пристанищен терминал Росенец;
- Възстановяване и укрепване на пристанищни съоръжения – кейови стени вълноломи и пристанищна територия и други елементи на пристанищната инфраструктура;
- Активна маркетингова политика, насочена към разработване и прилагане на конкурентна тарифна политика и привличане на по-голям обем транзитни товари;
- Създаване на условия за нарастване на контейнерния и ро-ро товарооборот в българските пристанища и преодоляване изоставането на България в мултимодалните превози:
- Строителство и преоборудване на пристанищни мощности в специализирани терминали, оборудвани със съвременна товаро-разтоварна техника за обработка на контейнерни и ро-ро товари, способни да приемат кораби с вместимост над 2000 контейнера.
- Перспективните направления, отразени в анализа на дейността на морските ни пристанища са ТРАСЕКА, Страните от черноморския регион и на първо място Русия, Турция, Грузия. Необходимо е проучване на нови ро-ро линии в направление страните на Средиземно море и преди всичко – Източния и Северния бряг на Средиземно море.
- Провеждане на активна маркетингова политика и въвеждане на принципите на модерната логистика, в т.ч. чрез създаване на центрове за предоставяне на пълни логистични услуги и внедряване на модерни телекомуникационни и информационни технологии в пристанищата.
- Модернизация на системите за охрана и безопасност на пристанищата:
- Привеждане на пристанищните съоръжения и системи в съответствие с международните и националните изисквания за опазване на околната среда. Внедряване на организация и съоръжения за опазване на околната среда на територията на пристанищата, включваща събиране и третиране на отпадъците от корабите, в съответствие с изискванията на Директива 2000 на ЕС, както и от пристанищната дейност, Осигуряване на приемни съоръжения за събиране и третиране на отпадъците от корабите и пристанищната дейност.

Към настоящия момент, въпреки законоустановената възможност за изграждане на частни пристанища - яхтени, за обществен транспорт или със специално предназначение, такива все още не съществуват. Изключение е "Рибно" пристанище гр. Бургас.

През 2013г. Община Бургас започна изграждането на рибарско пристанище в залива на кв.Сарафово по проект „Реконструкция и модернизация на рибарско пристанище „Сарафово“,финансиран със средства на Оперативна програма за развитие на сектор „Рибарство“ 2007 –2013г. Проектът е на стойност над 12 000 000лв. и включва изграждането на кейова стена иоградителни съоръжения (молове), обслужващи пътища за транспортен достъп, паркинг залеки и тежкотоварни автомобили, пункт за контрол на достъпа, пункт за бункеруване на кораби, площадка за ремонт на кораби, площадка за разтоварване на риба, административна сграда с прилежащ покрит пазар за първа продажба на риба и други елементи на благоустрояването.



Предвижда се изграждането на още едно рибарско пристанище в залива „Ченгене скеле”.

### Модели на придвижване

Извършените през 2009г. проучвания, свързани с подготовката на проект „Интегриран градски транспорт на Бургас” показват, че приблизително 83 000 души дневно използват обществения транспорт в Бургас или 26 000 000 годишно, което е 120бр. пътувания на жител. Освен това, през 2009г., около 50% от пътуванията с обществения транспорт се осъществяват с цел „работа”, 30% - с цел „образование” и 20% по други причини. Едва 6% от пътниците се прехвърлят от една линия на друга, а 51% от пътниците вървят пеш по-малко от 5 минути до автобусната спирка. Съотношението между използващите обществен транспорт или лични автомобили в Бургас е 31% към 69%, като по определени маршрути се постига модално разпределение от 50%.

В центъра на гр. Бургас ходенето пеш е популярен начин на придвижване, а процентът на използващите велосипеди е пренебрежимо малък поради липсата на подходяща инфраструктура.

Към настоящия момент е значително повишен броят на придвижванията с велосипед, поради наличие на изградени велоалеи, както и броят на използващите градски транспорт, в следствие на пълното обновяване на автобусния и тролейбусен парк, обслужващ линиите на градския транспорт.

Средният брой пътувания с обществен транспорт е 120 на жител. Около 50% от пътуванията на обществения транспорт се осъществяват с цел „работа”, 30% - с цел „образование” и 20% по други причини. Само 6% от пътниците се прехвърлят от една линия на друга. 51% от пътниците ходят пеш по-малко от 5 минути до автобусната спирка.

### Обществен транспорт

Град Бургас е един от най-развитите градове в Република България по отношение на услуги, свързани с обществения транспорт за жителите на града и областта и неговите гости. Превозът на хора в рамките на града и региона става предимно с лични автомобили, градски и междуградски автобуси, тролейбуси, микробуси и такситата. Доминираща роля в обществения превоз на пътници заема автобусния транспорт. Приетата и утвърдена, решение на Общински съвет – Бургас от 26.09.1996 г. транспортна схема включва 20 автобусни и 2 тролейбусни линии, обслужващи градската територия, сателитните квартали и населените места в рамките на общинската територия.

Съществуващите в момента автобусни линии са съобразени със специфичната планировка на град Бургас, която създава мощен пътникопоток в посока север-юг:

Крупна зона за обитаване в северната част, състояща се от ж.к. "Изгрев", ж.к. "П.Р.Славейков", ж.к. "Зорница" и промишлена зона "Север"; ЦГЧ, ж.к. "Бр. Миладинови", ж.к. "Възраждане" и ж.к. "Лазур"; ж.к. "М. Рудник" и промишлена зона "Юг";



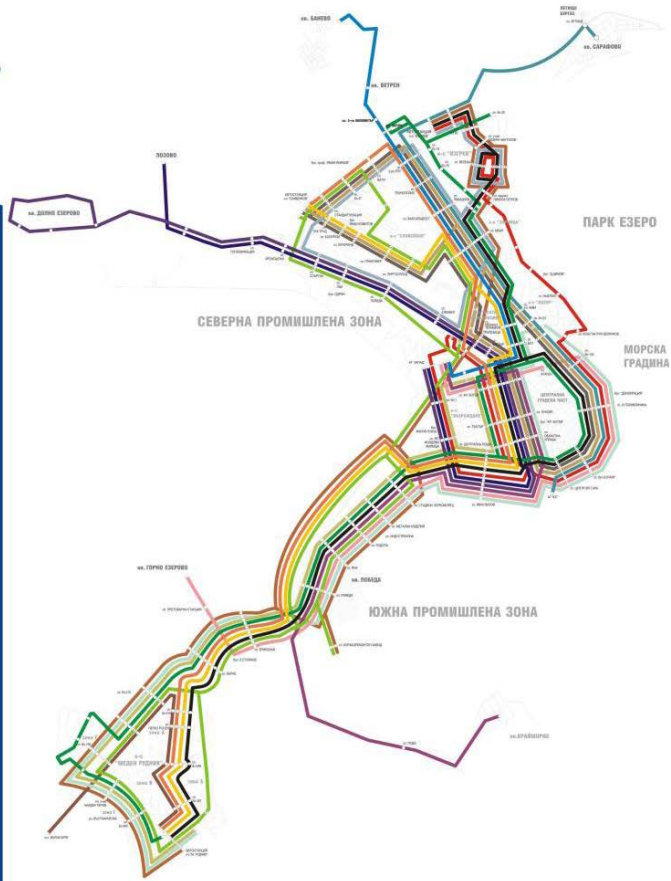


Един от основните показатели за степента на развитие на маршрутната мрежа е показателя - "Плътност на транспортната мрежа". По-високата плътност на транспортната мрежа, определя по-малко разстояние на пешеходното предвиждане до най-близката автобусна спирка. Като оптимална стойност на този параметър за градове с население от 100 до 250 хил. души се посочват стойности от 1,5 до 2 км/км<sup>2</sup>. За действащата в Бургас транспортна схема стойността му е 2,35 км/км<sup>2</sup>, т.е. допустимо е разреждане на съществуващите спирки по автобусните маршрути.

Друг основен показател за развитие на мрежата е маршрутния коефициент. Величината на този показател характеризира разклонеността на транспортната схема и показва средно колко линии преминават по всеки неин участък. Колкото е по-висок този показател, толкова по-голяма възможност се предоставя на пътниците за избор на директен транспорт и се намалява броя на прекачванията. За гр. Бургас стойността му е 3,99, при препоръчителни от 2,95 до 4,88, т.е. маршрутната схема се характеризира като силно развита.

Анализът на съществуващата транспортна схема показва припокриване и неефективност на част от линиите на градския транспорт, което има за резултат необоснована конкуренция между превозвачи и видове превозни средства, както и неефективност на разходите за извършване на транспортната услуга за превозвача, обслужващ линиите по вътрешноградската транспортна схема.

#### Схема на градски транспорт – гр. Бургас





С реализацията на проект „Интегриран градски транспорт на Бургас“, финансиран по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 – 2013г. започна процес на цялостна модернизация на системата на общественя транспорт. Със средства на оперативната програма е обновен цялостно автобусния парк, обслужващ градските транспортни линии, разработени са технически инвестиционни проекти за въвеждане на Бърза автобусна линия, реконструкция на терминали (терминал „Меден Рудник“ и терминал „Автогара Юг“), като към настоящия момент е стартирало и изграждането им. В процес на изграждане е и вторият етап от предвидената цялостна система от 60 км велосипедни алеи, четири пешеходни надлеза на ключови кръстовища в града и въвеждане на интелигентни системи за управление на общественя транспорт. В основата на концепцията за развитие стои въвеждането на т.нар. Бърза автобусна линия (BRT), подобряването и въвеждането на нова транспортна схема на градския транспорт оптимизираща покритието и обхвата на линиите и елиминираща дублирането на трасета чрез намаляване броя на хранващите линии до 10 вместо опериращите към момента 19. Оптимизирането на автобусната маршрутна система и въвеждане на „по-висока плътност на транспортната мрежа“ „разреждат“ спирките и се създава възможност за по-висока средна скорост на превозните средства.

Новата оптимизация на градския транспорт ще съкрати времето за пътуване и изчакване, създавайки по-голям комфорт и безопасност на пътниците. Освен всичко това ще има и система за контрол и оптимизиране на трафика, електронни билети, табели показващи информация в реално време по спирките в реално време, приоритет по кръстовищата за превозните средства от градския транспорт, видеонаблюдение по спирките и в автобусите. Към момента вече е обновено и автобусното депо с дизел и метан станции за зареждане на подвижния състав. Основните резултати по проекта са свързани с подобряване на качеството на предлаганата транспортна услуга.

### **Маршрут на скоростната автобусна линия**



През последните няколко години общината полага целенасочени усилия за развитие на електрическия транспорт чрез реконструкция и разширение на въздушно – контактната мрежа и обновяване на подвижния тролейбусен състав. През 2011 г. е извършено разширение на съществуващата тролейбусна мрежа с нови 5800 м в централната градска част. По новоизграденото трасе започва да функционира втората за Бургас тролейбусна линия – Т2, свързваща западната зона на ж.р. “Меден рудник” с района на Приморски парк, жилищните комплекси “Лазур” и “Бр. Миладинови”, Бургаския свободен университет и няколко големи средни училища. Инвестицията е на стойност 1 549 509 лв без ДДС. Общата дължина на новоизградената тролейбусна линия Т2 е 20.9км.

През 2013г. стартира реализацията на проект „Прилагане на мерки за подобряване качеството на живот в градовете Бургас, Варна, Стара Загора и Плевен“, финансиран по Оперативна програма „Околна среда 2007 – 2013г.“, по който се извърши пълно



обновяване на подвижния състав на тролейбусния транспорт, чрез закупуване и въвеждане в експлоатация 22 нови тролейбуса.

Въвеждането на електронна билетна система, ще насърчи използването на градския транспорт, дори тогава когато маршрутът изисква смяна на превозното средство. Използването на потенциала на града за развитие на интермодален транспорт се илюстрира от изградената и въведена в експлоатация общинска система за отдаване на велосипеди под наем. Системата е изградена с финансовата подкрепа на Глобалния екологичен фонд и е с капацитет 120 колела и 13 велосипедни стоянки. През 2015г. предстои модернизация на системата чрез въвеждане на електронна система за таксуване и платформа с потребителски интерфейс. Местоположението на стоянките е съобразено с общата транспортно – комуникационна схема на града, като се търси обвързаност с основни трасета на обществения транспорт подпомагайки интегрираността и мултимодалното използване на превозни средства в градската среда.

Политиката на Община Бургас демонстрира ясна тенденция към предлагане на транспортни услуги в града, които са ориентирани към търсенето. Общината разработва и реализира различни проекти, базирани на гъвкави транспортни решения, като услугата „Позвъни и се вози“, предлагана от общинския превозвач „Бургасбус“ ЕООД, насочена към хора със затруднена мобилност и туристически автобус, предлагащ атракционен превоз при заявка.

Изпълнението на превози по утвърдената общинска транспортна схема е възложено на общинското търговско дружество „Бургасбус“ ЕООД

Политиката на общината в областта на транспорта е в съответствие със съществуващите на национално и европейско ниво документи - Националната стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., „Зелената“ и „Бяла“ книга на ЕК, които имат пряко отношение към развитието на транспортния сектор и постигането на устойчива градска мобилност, Стратегия Европа 2020. На местно ниво политиката в областта на транспорта е повлияна от Областната стратегия за развитие на област Бургас с период на действие 2014 – 2020 г., Общински план за развитие на община Бургас 2007 – г., Стратегия устойчиво енергийно развитие на община Бургас 2011 – 2020г., Общ устройствен план на община Бургас и други стратегически и нормативни документи.

### **Градски транспорт**

През последните години в рамките на серия от проекти, общината модернизира значително транспортната инфраструктура и подвижния състав чрез:

- Въвеждане на Бързите транзитни автобуси – BRT, които имат значителен принос в овладяването на транспортни и екологични проблеми в градове и региони с висока концентрация на население. Положителното при тях е бързата им реализация и интеграция, по-ниските инвестиционни разходи в сравнение със системите за леки наземни релсови превозни средства, гъвкаво напасване към вече съществуващи





структури, лесно разширение и адаптация. Те не заместват, а допълват съществуващата транспортна система в град Бургас, като я облекчават и осигуряват свързването на две от най-гъстонаселените зони – север и юг. За обслужването на BRT – линиите са въведени в експлоатация дизелови и 39 на метан общо 67 нови автобуса, които отговарят на стандарта за вредни емисии Euro 5.

- Интегриране на BRT система, която включва обновяване на автобусния парк, графика на движение и някои инфраструктурни подобрения, сред които светофарна сигнализация, осигуряваща предимство на преминаващите автобуси и ревизия на геометричната планировка.
- Изграждането на автобусна работилница, депо и метан станция са от изключително значение за поддържането на новите превозни средства в бъдеще. Захранването на BRT – системата от метанови автобуси изисква по-добра организация на тяхното безопасно и ефективно зареждане с гориво. Преминаването на главния газов тръбопровод на града в близост до депо прави възможно и постижимо изграждането на метан станция, която ще се превърне в абсолютно преимущество на общинското дружество „Бургасбус“ ЕООД и политиката, свързана с въвеждане на BRT система по проекта за Интегриран градски транспорт на Бургас. На територията на община Бургас ще действат освен метанови и дизелови автобуси, като по този начин се избягва зависимостта от едно гориво.
- Закупуване и въвеждане в употреба на 22 нови променливо-токови тролейбуси, които ще обслужват две линии и едновременно с това ще служат като свързващо звено за BRT линията. Подмяната на тролейбусите води до повишаване на сигурността на транспортните услуги, до намаляване на времето за пробег до маршрута и до по-голям комфорт и удобство за пътниците, като освен с по-модерна технология на управление те са значително по-икономични от гледна точка на своята поддръжка и същевременно по-енергийно ефективни.
- Изградена нова Морска гара на пристанище Бургас - част от проекта „Супер Бургас – Зона за обществен достъп“. С реализирането на цялостния проект се постига реорганизация на съществуващите пространства в пристанище Бургас и изграждане на свободна зона за обществен достъп, в която на едно място са обединяват морски, сухопътен (автомобилен) и ЖП транспорт. Проектът е с изключително значение за бъдещото развитие на круизния туризъм и транспорт.
- Общината прилага целенасочени мерки за постигането на по-голяма безопасност за своите граждани като подобряване на пешеходните съоръжения – пътеки, надлези и спирки. В проекта за Интегриран градски транспорт на град Бургас е заложено превръщането на част от автобусните спирки в по-ефективно и удобно място за пътниците с наличието едновременно на удобни навеси и информация за превозните средства.
- Приключва изграждането на привлекателни автобусни спирки: централна автобусна спирка с атрактивен дизайн, имаща за цел да направи мястото, където



хората чакат своето превозно средство по-привлекателно и разпознаваемо за хората и нов терминал в ж.к „Меден Рудник“, който е построен на същото местоположение на вече съществуващия, но ще включва следните съоръжения: паркинг буфер и обръщало за автобуси, спирка за заминаващи автобуси и малка стая за шофьорите.

- Информацията за начините на придвижване в града, като разписания за маршрути, интервал на придвижване, време и спирки ще бъде налична на два смарт терминала поддържащи платформата [www.travelburgas.eu](http://www.travelburgas.eu) и мобилно приложение, което поддържа обобщена и актуална информация в реално време.
- На сайта на Общината е публикувана информация за месторазположението на велостанциите, откъдето може да се наеме колело, както и карта на града, на която са отбелязани наличните вело маршрути. Там системно се публикуват промените в пътното движение.

### Транспорт до туристически обекти

През Август 2013 беше пуснат в движение туристически автобус Посети Бургас, който тества въвеждането на туристическа линия предоставяйки транспортната услуга чрез предварителна заявка.



Община Бургас има разработен виртуален туристически геопортал [www.gotoburgas.com](http://www.gotoburgas.com) с обединена информация за всички туристически и културни обекти на територията на общината, тяхната локация, транспортни връзки, и онлайн резервации за хотелско настаняване.

От лятото на 2014 Община Бургас предлага и морски транспорт до най-новия си туристически обект от национално значение о-в св. Анастасия. Резервации за билети могат да се направят по имейл и по телефон.



### Междуселищен транспорт

Междуселищните, регионални, национални и международни превози на пътници в Бургас се осъществяват от двете автогари.

Автогара Юг се намира в централната част на Бургас съвсем близо до пешеходната зона на града. Автогарата обслужва междуградски линии и е начална спирка за няколко линии на градския транспорт. В непосредствена близост е Централната железопътна гара и Пристанище Бургас.

От нея тръгват автобусите по направленията за черноморските селища, както и някои от линиите за вътрешността на страната, като е осигурена и връзка с 6 от линиите на градския транспорт - автобуси с номера 12, 12А, 211 и 4, както и тролейбуси с номера 1 и 2.

Автогара Юг предлага много възможности мулти модалност, чрез непосредствената си близост до ЖП Гара Бургас, Пътническият терминал на Пристанище Бургас, Централната пешеходна зона и Морската градина и осигурената автобусна връзка с Летище Бургас..

Автогара Запад е разположена на пресечните оси на две от основните градски пътни артерии в Бургас – бул. “Тодор Александров” и ул. “Одрин”, в близост до железопътна гара „Владимир Павлов“. Автогарата обслужва междуградски линии и е начална спирка за някои линии на градския транспорт.

От нея се осъществяват голям брой от регионалните транспортни връзки, както и повечето от националните.

Автогара Юг е в процес на реконструкция по проекта за Интегриран градски транспорт. От Бургас можете да пътувате до всички части на страната, както и до няколко дестинации в чужбина.

Независимо от положителните промени в инфраструктурата на градския транспорт, съществуват нерешени проблеми, свързани с:

- Неизползвана възможност за въвеждане на интермодални терминали включвайки и морски градски транспорт за превоз на хора и стоки (тип ферибот) на средни и къси разстояния, като начин за придвижване в гр. Бургас
- Всекидневни задръствания и необходимост от намаляване на трафика в Централната градска част (ЦГЧ)
- Пренасочване на транзитния и товарен трафик по обходни трасета
- Преодоляване проблема със задръстванията на ключови кръстовища в пикови часове и през интензивния туристически сезон

### Комуникационна инфраструктура

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

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

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

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

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



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

**IPTV** – Това е услугата, която дава възможност на доставчиците да предлагат телевизионни програми през своята LAN мрежа като използват интернет протокол. Почти всички фирми в Бургас, предоставящи телекомуникационни услуги предлагат IPTV.

**VoIP** – Разпространението на услугата е различно за различните райони на страната. Всички фирми, които работят в Югоизточен район предлагат VoIP услуги във всички области. 22% от фирмите, които предоставят широколентови услуги на територията на областите в Южен централен район предлагат и гласови услуги. Няма предпоставки за особен ръст в ползването на VoIP в близкото бъдеще. Въпреки, че разговорите в мрежите на алтернативните оператори са безплатни, услугата не е достатъчно атрактивна, когато клиентите трябва да водят разговори с абонати от други мрежи.

Определено влияние за ниския процент потребители на този вид услуги оказва и възможността да се използват възможностите за провеждане на безплатни VoIP разговори до всички дестинации през интернет чрез използването на Windows Messenger, Google Talk и особено Skype.

#### **Развитие на телекомуникационните мрежи**

Тенденцията, която се наблюдава от 2007 г. и продължава и през 2008 г. и 2009 г., е LAN операторите да увеличават скоростите, които предлагат на абонатите си в рамките на същите зони. Операторите с лиценз за WiMax развиват своите мрежи в големите градове и гъсто населените райони. Там са концентрирани най-голям брой потребители, и с едни и същи капитални вложения могат да се обслужват многократно по-голям брой клиенти, отколкото в по-слабо населените райони. В същото време обаче в същите райони LAN операторите предоставят достъп с по-високи скорости и то на по-ниска цена. Това означава, че не може да се очаква преминаване на клиентска маса от LAN мрежите към WiMax оператори. Интересът към изграждане на мрежи в по-слабо населените и по-малките места е все още слаб. Инфраструктурата в приградските райони, курортните комплекси и селищните образувания може да бъде оценена като недостатъчно развита. Комуникационната инфраструктура е все още незадоволително развита в промишлените зони. Структурата на нови изграждащите се мрежи в по-голямата си част дублира трасетата на БТК АД и ползва същата радиална схема, започваща от централната част на града. Доизграждането на телекомуникационните мрежи, изисква при полагането на подземна инфраструктура, собственост на общината да се полагат тръби с оглед улесняване на полагането на нови кабели.

Необходимо е да се наложи моделът по осъществяване на дейностите за изграждане на нови тръбни мрежи, тъй като стойността на изкопните работи е няколко пъти по-висока от стойността на оптичния кабел. Развитието на телекомуникационната инфраструктура не може да се разглежда самостоятелно и изграждането и трябва да се осъществява съвместно с изграждането на обща инженерна инфраструктура.

Съгласно анализите, извършени при изготвянето на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие, 33,1% от домакинствата в гр. Бургас имат достъп до





интернет. При тези данни, Бургас се нарежда на 45 място от 50 европейски града, като изпреварва основно български градове (Стара Загора, Русе, Пловдив и Видин).

Актуалните данни за използване на информационно-комуникационните технологии, изнесени от НСИ през април 2014 г. сочат, че 44.8% от домакинствата в Бургаска област имат достъп до интернет. От гражданите на възраст между 16 и 74 г. почти 45% използват всеки ден или поне веднъж седмично интернет. По този показател област Бургас се нарежда на 18 място в страната. Данните от проведените до момента изследвания в област Бургас за използване на ИКТ от лицата показват, че по-активни в мрежата на интернет са потребителите с по-висока степен на образование. Докато 81% от висшистите използват редовно глобалната мрежа, едва 15% от лицата с основно и по-ниско образование се възползват от интернет.

Тази статистика показва, че Бургас изостава по този показател. По-нататъшното развитие на ИКТ инфраструктура ще има положителен ефект върху достъпа до комуникационни и информационни услуги.

Бургас изостава по отношение на компании и услуги в сектора ИКТ.

По показателя предприятия, произвеждащи ИКТ продукти, на 1000 компании, Бургас заема предпоследно място със стойност 1.6, изпреварвайки Видин (0.9), като на първо място е София с 6.2. По показателя процент на заетите в производството на ИКТ продукти Бургас е на последно място заедно с Плевен с 0.1%, като първи са София и Пловдив с 1.1%. По показателя компании, които предлагат ИКТ услуги, от 1000 компании Бургас е на предпоследно място с (9.7), като изпреварва Плевен.

По показателя процент на заетите в компании, предлагащи ИКТ услуги Бургас (1%) е на 5-то място и изпреварва Русе, Видин и Стара Загора. Предприетите до момента дейности за подобряване на достъпа до ИКТ услуги и осигуряването на ИКТ инфраструктура от страна на общината, се основават на приетата Стратегия за управление на информационните системи в общинската администрация. Община Бургас е първата българска община, която разработи и прие такава стратегия през 2008 г.

Включването на Община Бургас в европейската Зелена Дигитална харта през 2014г. също е предпоставка за продължителни усилия за развитието на ИКТ и дигиталната мобилност в града.

Изградени са и се поддържат седем зони със свободен интернет достъп: сградата на Община Бургас, площадът пред Община Бургас, Туристическия Информационен Център, Гаров площад, площад "Тройката", площадът пред Операта, Летния театър и района около него.

#### **Схема Оптична мрежа –Община Бургас към 01.01.2013**





### Съществуваща градска мобилност

Град Бургас е един от най-развитите градове в Република България и като такъв предлага богата гама от транспортни услуги, които са насочени както към жителите на града и областта, така и към неговите гости. В града е изградена добре развита мрежа от разнообразни транспортни средства и линии, които се поддържат от общински, държавни и частни доставчици. Разполага с гари за въздушен, железопътен и автобусен транспорт.

Действащата в момента транспортна схема на община Бургас е утвърдена с решение по т.9 от заседание на Общински съвет Бургас проведено на 25.10.2000г.(Протокол №16)

При съществуващата структура на град Бургас: жилищни комплекси, индустриални зони, пристанищен район, ЦГЧ, зони за отдих - ролята на МГПТ е с подчертано значение.

Съществуващите в момента автобусни линии са съобразени със специфичната планировка на град Бургас:



Крупна зона за обитаване в северната част, състояща се от ж.к."Изграв", ж.к."П.Р.Славейков", ж.к."Зорница" и промишлена зона "Север"; ЦГЧ, ж.к."Бр.Миладинови", ж.к."Възраждане" и ж.к."Лазур"; Ж.к."М.Рудник" и промишлена зона "Юг"; създават мощен пътникопоток в посока "Север"- "Юг".

Конфигурацията на изградената пътна мрежа на територията на Община Бургас е ориентирана към обслужване на промишлените и транспортни мощности, концентрирани предимно в центъра, Северна ПЗ и Южна ПЗ. Ролята и значението на масовия градски транспорт за правилното функциониране на град Бургас са огромни.

Според социологическите проучвания за Община Бургас на агенция за социологически изследвания "GALLUP" 48% от пътуванията се извършват с масов градски пътнически транспорт (МГПТ). Един от основните показатели за степента на развитие на маршрутната мрежа е показателя - "Плътност на транспортната мрежа". По-високата плътност на транспортната мрежа, определя по-малко разстояние на пешеходното предвиждане до най-близката автобусна спирка. Като оптимална стойност на този параметър за градове с население от 100000 до 250000 души се посочват стойности от 1,5 до 2 км/км<sup>2</sup>. За действащата в Бургас транспортна схема стойността му е 2,35 км/км<sup>2</sup>, т.е. допустимо е разреждане на съществуващите спирки по автобусните маршрути.

Друг основен показател за развитие на мрежата е маршрутният коефициент. Величината на този показател характеризира разклонеността на транспортната схема и показва средно колко линии преминават по всеки неин участък. Колкото е по-висок този показател, толкова по-голяма възможност се предоставя на пътниците за избор на директен транспорт и се намалява броя на прекачванията. За гр. Бургас стойността му е 3,99, при препоръчителни от 2,95 до 4,88, т.е. маршрутната схема се характеризира като силно развита.

В транспортната схема на гр.Бургас преобладават радиалните линии, осигуряващи връзка между жилищните комплекси и райони от периферията с центъра. Вътрешноградският транспорт в Бургас и прилежащите квартали се покрива от деветнадесет /19/ автобусни и две тролейбусни линии.

С решение по Протокол №34 от 25.03.2014г. Общински съвет Бургас възлага на "Бургасбус" ЕООД като вътрешен оператор общественя превоз на пътници по общинската транспортна схема на Община Бургас и одобрява договор за извършване на обществена услуга.

С договор №04-06-66(692)/10.06.2014г., Общински съвет-Бургас от свое име и от името и за сметка на община Бургас пряко възлага на Оператора- "Бургасбус"ЕООД



извършването на услуга за обществен превоз на пътници по утвърдената транспортна схема на Община Бургас.

Мрежата на обществения транспорт в Бургас се състои от:

- Автобусна маршрутна мрежа, която покрива целия град и прилежащите квартали и се обслужва от различни по размер дизелови автобуси и
- Тролейбусен линеен маршрут, който свързва градския център (в една посока) с „Меден рудник“ на юг и се обслужва от много стари, закупени на старо от Швейцария тролейбуси.

В Бургас работят три автобусни фирми, една общинска и две частни:

- Бургасбус ЕООД, изцяло общинска собственост;
- Комфорт ООД, частна фирма и
- Бургасволан 95 ООД, частна фирма.

Като общинска фирма, Бургасбус заема доминираща позиция в обществения транспорт на Бургас, с пазарен дял над 80%. Освен градски тя изпълнява и междуселски и междуградски транспортни услуги. Работодател е на около 850 души и е един от най-големите оператори на обществен транспорт в България. Автобусният парк се състои от общо 186 МПС, от които 81 автобуса и 21 тролейбуса за градски транспорт и 84 автобуса за транспорт до близките квартали и междуградски транспорт. Средната възраст на МПС е около 17 години. През 2008 са закупени 10 нови нискобордови автобуси, работещи с метан.

Комфорт ООД оперира с 3 автобусни линии с 21-местни автобуси и има 12% пазарен дял. Тези 3 линии основно покриват същите маршрути като линиите на Бургасбус. Относително големият пазарен дял се дължи на обслужването на най-атрактивните маршрути в конкуренция с Бургасбус.

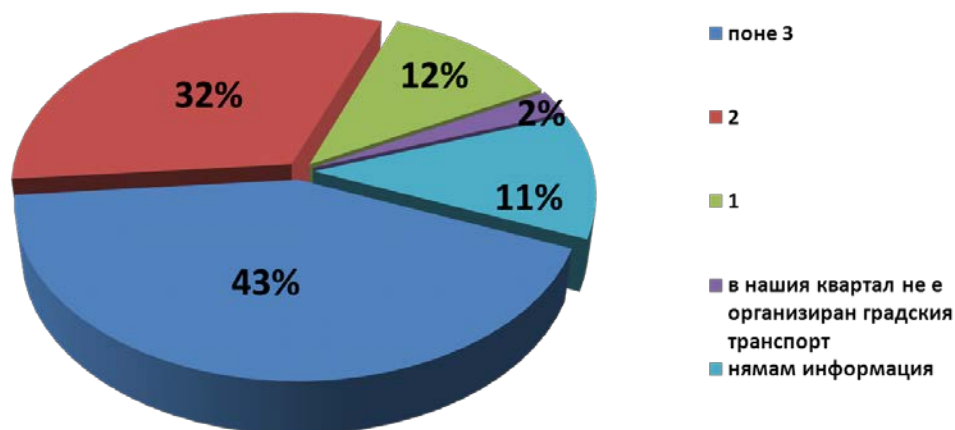
И накрая, Бургасволан 95 ООД обслужва 6 градски линии със 7 оперативни автобуса и има пазарен дял от 5%. Те обслужват главно градски линии с ниска честота и слаб трафик. По-голямата част от дейността им е в регионалните и междуградски транспортни услуги. Автобусите на Бургасволан са стари, като някои са на възраст повече от 20 години.

Ролята на двата частни оператора, действащи в градския транспорт на Бургас, е ограничена по отношение на оборота, инвестициите, конкурентноспособността и влиянието им върху концепцията на градския транспорт. Затова, от гледна точка на реализирането на Проекта за интегриран градски транспорт, ние ще се фокусираме основно върху Бургасбус, като основен превозвач в обществения транспорт на града

Степента на надеждност на автобусната система в Бургас е между 95-100% (% изпълнение на планираните пътувания). Съответно автобусната система е предпочитана като качество на услугата пред тролейбусната система.

Тролейбусната услуга в Бургас е въведена преди 20 години през 1989 в резултат на национална програма за популяризиране на тролейбусите в няколко града на България. Услугата се ограничава само до една линия, която свързва южния жилищен комплекс «Меден рудник» с градския център, което представлява разстояние от 10км. След успешната модернизация и рехабилитация на инфраструктурата и на превозните средства с 22 чисто нови променливо-токови тролейбуса, очакванията са тролейбусните услуги да повишат репутацията си по отношение на надеждност и скорост и да привлекат много потенциални пътници, които през годините са разчитали на собствено превозно средство пред ползването на тролейбуса. Пътникотопотокът в тролейбусите представлява само 7% от общия обем пътници, но очакванията са за ръст, който се основава на привличане на неусвоен потенциал от потребители.

### Колко линии на гр. транспорт обслужват квартала Ви?



Операторът Бургасбус заедно с община Бургас наскоро са иницирали проект за разширяване на тролейбусната услуга. Разширяването включва 8км нов маршрут, който свързва съществуващата тролейбусна линия в градския център към жилищния комплекс «Изгрев» и по-нататък към зоната около магазин «Метро». Общата инвестиция се изчислява на 20 милиона лева от Бургасбус

**Таблица: Брой изминати километри и превозени пътници по градските маршрути в Бургас ( Предпроектнопроучване ИГТ март 2009)**

| Оператор | Маршрут номер | Брой автобус километри 2009г. | Брой пътници |           |      |
|----------|---------------|-------------------------------|--------------|-----------|------|
|          |               |                               | Дневно       | Годишно   | %    |
| Комфорт  | 1             | 598.489                       | 3.261        | 1.017.463 | 4,0% |
|          | 2             | 582.648                       | 3.323        | 1.036.857 | 4,0% |
|          | 2A            | 591.207                       | 3.370        | 1.051.385 | 4,1% |



|             |                   |               |       |        |                |       |
|-------------|-------------------|---------------|-------|--------|----------------|-------|
|             | ОБЩО<br>МИКРОБУСИ | 1.772.3<br>43 | 22.6% | 9.954  | 3,105.685      | 12,1% |
| Бургасбус   | 4                 | 380.914       |       | 2.988  | 932.256        | 3,6%  |
|             | 8                 | 150.268       |       | 1.038  | 323.856        | 1,3%  |
|             | 12                | 736.973       |       | 24.136 | 7.530.432      | 29,3% |
|             | 12A               | 742.473       |       |        |                |       |
|             | 13                | 35.50         |       | 140    | 43.680         | 0,2%  |
|             | 15                | 371.430       |       | 2.228  | 695.105        | 2,7%  |
|             | 30                | 356.605       |       | 2.259  | 704.808        | 2,7%  |
|             | 121               | 150.130       |       | 1,341  | 418.345        | 1,6%  |
|             | 211               | 1.562.5<br>02 |       | 27.796 | 8.672.458      | 33,7% |
|             | ОБЩО<br>АВТОБУСИ  | 4.486.8<br>16 | 57.2% | 61.926 | 19.320.94<br>0 | 75,1% |
|             | Тролеи            | 980.940       |       | 7.220  | 2.021.512      | 7,9%  |
|             | ОБЩО ТРОЛЕИ       | 980.940       | 12,5% | 7.220  | 2.021.512      | 7,9%  |
| Бургасволан | 7                 | 86.437        |       | 850    | 265,200        | 1,0%  |
|             | 9A                | 17.353        |       | 172    | 53.664         | 0,2%  |
|             | 17                | 90.635        |       | 444    | 138.528        | 0,5%  |
|             | 25                | 219.815       |       | 2.547  | 794.508        | 3,1%  |
|             | 25A               | 77.250        |       |        |                |       |
|             | 101               | 107.282       |       | 98     | 30.576         | 0,1%  |
|             | ОБЩО<br>АВТОБУСИ  | 598.771       | 7.6%  | 4.110  | 1.282.476      | 5,0%  |
| ОБЩО        |                   | 7.838.8<br>70 | 100%  | 83.211 | 25.730.61<br>3 | 100%  |

Според проучването около 83.000 души дневно използват обществения транспорт в Бургас и почти 26 милиона годишно. Това се равнява средно на 120 пътувания на жител.

Линии 12 и 211, и двете оперирани от Бургасбус, са най-важните маршрути, превозващи 63% от целия пътничкопоток, почти две трети от цялата мрежата. Тролейбусите превозват само 8% от пътниците.

Въпреки че „Комфорт“ осигурява почти 23% от изминатите от автобусите километри на годишна основа, той превозва само 12% от пътниците. Това е в резултат от малкия капацитет на микробусите. Поради това, емисиите на пътничкокилометър за микробусите са по-високи от тези на големите автобуси.

Фигурата по-долу показва преглед на средната скорост по маршрутите на обществения транспорт в сутрешния час пик (между 08:00 и 09:00ч.). Основните изводи са:

- Тролейбусите (Т) са най-бавни със средна скорост от 13 km/ч.



## Цел на вашето пътуване е:



- Градските линии имат средна скорост от 19.4 km/ч, а линиите обслужващи извънградски зони се движат със средна скорост от 25.7 km/ч.
- Микробусите на Комфорт (в черно) се движат с 23 km/ч, с 20% над средната за градските линии.

### Проучване на обществения и частен транспорт

Резултатите от обширно проучване и събиране на данни за обществения и частен транспорт са представени в Таблицы в раздел 5.

С изключение на пешеходното предвижване, модалното разпределение между обществения транспорт и частните автомобили в Бургас е съответно 31% и 69%. Но на определени пътища се постига модално разпределение от 50%. Използването на обществен транспорт е ограничено в сравнение с други градове. В градския център на Бургас ходенето пеш е популярен начин на придвижване.

Както е посочено по-горе, средният брой пътувания с обществен транспорт е 120 на жител.

Около 50% от пътуванията на обществения транспорт се осъществяват за отиване на работа, 30% за отиване на училище и 20% по други причини.

Само 6% от пътниците се прехвърлят от една линия на друга. 51% от пътниците ходят пеш по-малко от 5 минути до автобусната спирка.

Според официалните данни на 1000 души се падат 314 лични автомобили. Според проучването на домакинствата, направено от консултантите на 1000 души се падат 360 лични автомобили през 2009г. Собствеността на автомобили за западноевропейските градове е между 400 и 500 на 1000 души.



От 2010г. Община Бургас изпълнява цялостна и мащабна програма за подобряване на градския транспорт, която цели пълното обновяване и модернизация на системата за градски транспорт. Проектът за интегриран градски транспорт на Бургас обхваща следните компоненти и видове дейности

| Аспект                                  | Компонент от проекта                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Модернизацията на обществения транспорт | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Доставка на нови автобуси (нискоемисионни) – 28 съчленени дизелови автобуси и 39 единични метанови автобуси</li> <li>• Въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT)</li> <li>• Въвеждане на приоритетна за автобусите светофарна система</li> <li>• Въвеждане на нова оптимизирана и атрактивна автобусна маршрутна мрежа</li> <li>• Централна автобусна спирка с атрактивен дизайн</li> <li>• Електронна билетна система</li> <li>• Информация за пътниците в реално време по спирките и в автобусите</li> <li>• Система за мониторинг и контрол на обществения транспорт</li> <li>• Автобусна работилница и депо</li> <li>• Дизел и метан станция за обслужване на автобуси</li> <li>• Реконструкция на автобусни терминали - автогара до ж.п. гара и автобусен терминал в ж.к. Меден Рудник.</li> </ul> |



|                                    |                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Алтернативни начини на предвижване | <ul style="list-style-type: none"><li>• Изграждане на мрежа от велосипедни маршрути</li><li>• Безопасни пешеходни съоръжения за пресичане</li><li>• Подобрена физическа среда, достъпност и безопасност на автобусните спирки</li></ul> |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

В основата на проектната концепция стои въвеждането на система за бърз автобусен транспорт - Bus Rapid Transit System ("BRT"), осигуряваща висококачествени автобусни услуги по главния транспортен коридор север-юг. Системата включва въвеждането на приоритетни и сегрегирани автобусни ленти и приоритетна за автобусите светофарна уредба. В комбинация с обновяването на автобусния парк и рационализирането на маршрутите на градския транспорт, предвидените по проекта мерки ще гарантират по-добро качество на предлаганата обществена услуга, безопасност и по-висока средна скорост на придвижване.

Планираната линия на BRT пресича градската територия в посока юг - север, като в северната част на Бургас се разклонява на две. Заедно с три допълнителни нови автобусни линии, тя ще се превърне в гръбнак на системата за обществен транспорт и ще обслужва основната градска част на Бургас. Прилежащите квартали ще се обслужват от допълнителни 6 линии. По този начин новата маршрутна мрежа, състояща се от общо 10 автобусни линии ще замени ефективно съществуващите към настоящия момент 19.



- В процес на разработване и предстоящо въвеждане в Община Бургас е система за информиране на пътниците в реално време – на спирките и в част от превозните средства с актуална информация за времето на следващия автобус и всяка поредна спирка.
- В процес на разработване и въвеждане е и системата за приоритизиране на градския транспорт на светофарни кръстовища и управление и контрол на обществения транспорт, с която се осигурява високо ниво на обслужване и точност на транспортната услуга.
- Въвежда се и системата за видео наблюдение, която ще осъществява мониторинг на обществения транспорт в реално време чрез инсталирането на 40 видеорекамери по основните кръстовища по трасето на обществения транспорт.





## Организация на движението

В рамките на проект „ИЗГРАЖДАНЕ НА БАЛАНСИРАНА ГРАДСКА СРЕДА В ЦГЧ И Ж.К.ВЪЗРАЖДАНЕ, ГР. БУРГАС“ беше изготвен и одобрен от Общински съвет Бургас ЧАСТИЧЕН ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕ

Маршрути на МОПТ (масов обществен пътнически транспорт) Действащата в момента транспортна схема на вътрешно градските комуникации в град Бургас е утвърдена с решение на Общински съвет Бургас от 26.09.1996 г. При съществуващата структура на града състояща се от жилищни комплекси, индустриални зони, пристанищен район, ЦГЧ, зони за отдих, ролята на МОПТ е с подчертано значение. През разглежданата територия преминават маршрути на градския транспорт. Трасето, по което се движат преминава по бул. Княгиня Мария Луиза, бул. Иван Вазов, бул. Булаир, бул. Демокрация, бул. Сан Стефано, ул. Цар Петър и ул. Христо Ботев.

По тези трасета е предвидено да преминава и трасето на бързата автобусна линия. Проектът за въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT) в Бургас включва изграждането на обособена линия за бързо придвижване с автобус на градския транспорт с две разклонения в северната част на Бургас, свързваща комплекс "Меден рудник" с комплекс "Славейков" и комплекс "Изгрев", с начална спирка "Терминал Меден рудник" и крайни спирки, съответно в ж.к. "Изгрев" и ж.к. "Славейков"

Комуникационно–транспортно решение –предложение за организация в провеждането на всички форми на мобилност в територията и оптимизация на възможностите за паркиране и/или гариране.

С предлаганата организация на движението се цели преди всичко подобряване на транспортното обслужване, повишаване на пропускателната способност на уличната мрежа и създаване на условия за увеличаване на местата за паркиране. Структурата и системата на уличната мрежа на града е предимно правоъгълна (особено в ж. к. Възраждане) и отчасти правоъгълно-диагонална в старата централна част на Бургас. Това предполага развитието на еднопосочно движение, като най-приемливо и лесно за изпълнение при организацията на движение. В момента на по-голяма част от улиците, особено в ж.к. Възраждане, е приложено такъв тип движение. В предложението на Екипа, в голяма част от улиците с еднопосочно движение се запазва действащата организация, предвид съхраняване на придобития навик на водачите и живеещите в района. С въвеждане на еднопосочното движение се цели преди всичко:

- Намаляване на броя и степента на опасност на конфликтните точки между МПС и пешеходци;
- Намаляване опасността от челни удари, предвид липса на насрещно движение;
- Намаляване задръжките в уличното движение и подобряване на преразпределението на транспортните потоци, което от своя страна създава по-равномерно натоварване на уличната мрежа;
- Осигуряване на по-ефективно използване на уличното платно за спиране и паркиране;





- Опростяване организацията на движение;
- Осигуряване на по-бърз и по-лесен достъп до различни обекти;
- Създаване на по-спокойни вътрешно-квартални зони;
- Създаване на възможност за осигуряване на по-голям брой места за паркиране.
- С цел подобряване организацията на движение и увеличаване на мобилността на базата на въвеждане на еднопосочното движение предлагаме следните мероприятия:
- Отваряне на ул. Шейново към ул. Сан Стефано (осигуряване вход и изход по ул. Шейново) без прекъсване на разделителната ивица по ул. Сан Стефано.
- Отваряне на ул. Шейново в участъка зад Областна дирекция на МВР (между улиците Любен Каравелов и Пробуда), като се предвидят места за служебно паркиране по ул. Любен Каравелов в участъка между ул. Шейново и Христо Ботев.

Отваряне на ул. Климент Охридски от страна на ул. Уилям Гладстон с преместване на съществуващия временен павилион.

### Класификация на улична мрежа

Класификацията на уличната мрежа е изготвена съобразно транспортното натоварване на територията, установените транспортни традиции, функционалното предназначение на територията и отговаря на изискванията на Наредба No2 от 29 юни 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии. Улиците от Първостепенната улична мрежа, попадащи в обхвата на разработката са:

бул. Княгиня Мария Луиза, бул. Сан Стефано, бул. Иван Вазов, бул. Булаир, бул. Демокрация и ул. Христо Ботев, ул. Цар Петър –районни артерии III Б клас;  
ул. Стефан Стамболов (от бул. Сан Стефано до ул. Генерал Гурко), ул. Цар Симеон I, ул. Генерал Гурко , ул. Уилям Гладстон и други –Главни улици IV клас;  
всички други (обслужващи и събирателни улици) са Ви VI клас.

Проектното предложение не предвижда промяна в класификацията на уличната мрежа.

Посочност на движение, предимства за движение, режим на спиране и паркиране  
В проекта са заложили следните нови еднопосочни участъци в ЦГЧ и ж.к. Възраждане (от двупосочни се превръщат в еднопосочни):

ул. Дебелт от ул. Цар Асен до бул. Сан Стефано;  
ул. Ивайло от ул. Пробуда до ул. бул. Сан Стефано; от ул. Княз Борис I до ул.Любен Каравелов; от ул. Фердинандова до ул. Александър Стамболийски; от ул. Хан Крум до ул. Цар Асен;  
ул. Цар Самуил от ул. Цар Калоян до ул. Дебелт; от бл. 50 до бул. Уилям Гладстон;  
ул. Пробуда от ул. Цар Калоян до ул. Дебелт; от ул. Шейново до бул. Уилям Гладстон;  
ул. Любен Каравелов от бул. Княгиня Мария Луиза до ул. Св. Патриарх Евтимий; от ул. Пробуда до ул. Стефан Стамболов;  
ул. Васил Левски от ул. Цар Калоян до ул. Дебелт; от ул. Шейново до бул. Уилям Гладстон;



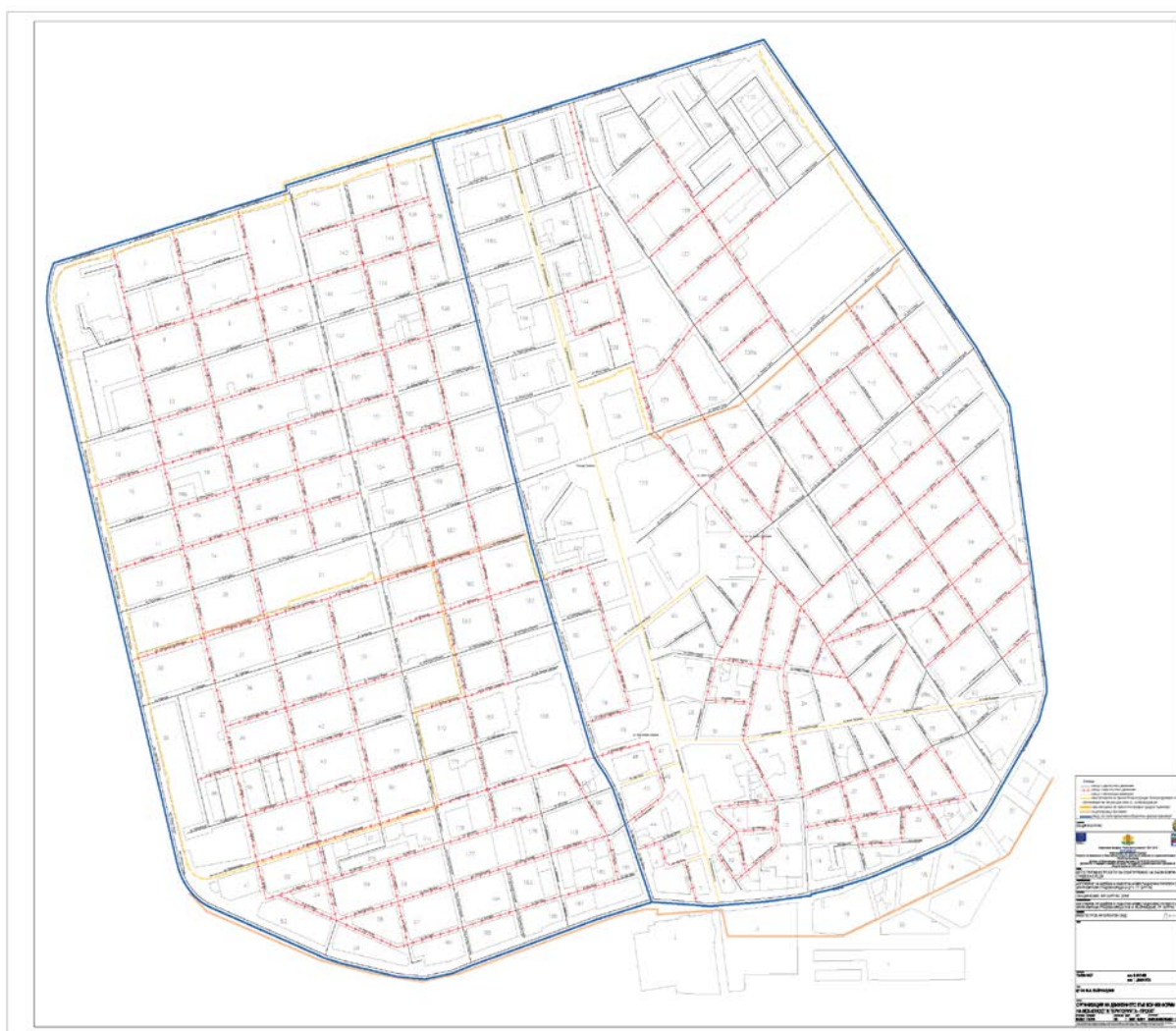
ул. Александър Стамболийски от бул. Княгиня Мария Луиза до ул. Дебелт; от ул. Шейново до бул. Уилям Гладстон;  
ул. Александър Велики от бул. Уилям Гладстон до ул. Дебелт;  
ул. Св. Климент Охридски от ул. Цар Калоян до уличката обслужваща блоковете на бул. Княгиня Мария Луиза No527; от бул. Уилям Гладстон до ул. Шейново;  
ул. Цариградска от ул. Дебелт до ул. Цар Калоян;  
ул. Цар Асен от ул. Цар Калоян до ул. Дебелт;  
ул. Елин Пелин от ул. Цар Асен до ул. Съгласие;  
ул. Св. Патриарх Евтимий от ул. Христо Фотев до ул. Цар Асен;  
ул. Шейново от ул. Св. Климент Охридски до бул. Сан Стефано;  
ул. Михаил Герджиков от ул. Св. Св. Кирил и Методий до ул. Хан Аспарух;  
ул. Асен Златаров от ул. Генерал Гурко до бул. Демокрация;  
ул. Оборище от ул. Войнишка до ул. Константин Величков;  
ул. Поп Грую от ул. Оборище до ул. Цар Симеон I;  
ул. Юрий Венелин от ул. Странджа планина до ул. Цар Симеон I;  
ул. Иван Богоров от ул. Цар Симеон I до ул. Оборище;  
ул. Пиротска от ул. Стефан Стамболов до ул. Оборище;  
ул. Хаджи Димитър от ул. Оборище до ул. Цар Симеон I;  
ул. Хан Аспарух от ул. Цар Симеон I до ул. Асен Златаров; от ул. Михаил Герджиков до ул. Асен Златаров;  
ул. Средна Гора от ул. Асен Златаров до ул. Цар Симеон I;  
ул. Рилска от ул. Цар Симеон I до ул. Асен Златаров;  
ул. Екзарх Йосиф от ул. Асен Златаров до ул. Цар Симеон I;  
ул. Съединение от ул. Цар Симеон I до ул. Неврокоп;  
ул. Петко Каравелов от ул. Неврокоп до ул. Асен Златаров;  
ул. Войнишка от бул. Демокрация до ул. Цар Симеон I;  
ул. Пейо Яворов от ул. Оборище до бул. Демокрация;  
ул. Георги Кирков от ул. Антим I до ул. Славянска;  
ул. Митрополит Симеон от ул. Лермонтов до ул. Гео Милев;  
ул. Мара Гидик от ул. Сливница до ул. Апостол Карамитев.

Чрез въвеждането на двойките еднопосочни улици в противоположни направления, които са разположени на по-малки разстояния от нормативните осигуряваме необходимите напречни връзки. Новите двупосочни улици ще облекчат движението, тъй като ще има обособена лента за движение и ще бъдат регулирани и определени местата за паркиране. В проекта е заложена промяна на няколко улици от еднопосочни в двупосочни:

ул. Княз Борис I от бул. Мария Луиза до ул. Христо Ботев;  
ул. Сливница от ул. Дебелт до бул. Уилям Гладстон;  
ул. Цар Самуил от ул. Христо Ботев до ул. Александровска и от ул. Александровска до ул. Стефан Стамболов;  
ул. Цар Асен от ул. Съгласие до ул. Шейново.

Промяната на ул. Княз Борис I изцяло в двупосочна се налага поради изграждането на подземната улица под пл. Тройката и възможността по този начин да бъде осигурена лесна връзката от бул. Княгиня Мария Луиза до бул. Демокрация. В района на РСПБЗН (ул. Александър Велики) се налага ограничение на достъпа, за да може да не се затруднява излизането на пожарни автомобили. Такова ограничение се налага и в района на ОД на МВР на ул. Пробуда. Броят на паркоместата по уличната мрежа, междублоковите пространства и гаражите в ЦГЧ и ж.к. Възраждане не е достатъчен и не може да поеме автомобилите на живеещите и работещите граждани. С промяната на част от двупосочните улици в еднопосочни се очаква да бъде увеличен броят на паркоместата.

### СХЕМА НА ОРГАНИЗИЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО ВЪВ ВСИЧКИ ФОРМИ НА МОБИЛНОСТ В ТЕРИТОРИЯТА



## Велосипедни маршрути

Поради липсата на традиции велосипедното движение не е развито в град Бургас, както и в повечето населени места в България. Общият устройствен план на град Бургас разглежда велосипедното движение като цялостна система. Отчетена е структурата на урбанизираната територия на Община Бургас, възможността за осигуряване на необходимия габарит за велотрасетата особено в централната част на града, съществуващите топографски особености, както и традициите на населението.



Изградени до момента са велоалеите по ул. Александър Стамболийски от ул.Гладстон до ул. Христо Ботев и от ул. Дебелт до ул. Цар Калоян, по ул. Генерал Гурко от ул. Стефан Стамболов до бул. Демокрация, по бул. Демокрация, бул. Княз Александър Батемберг и ул. Филип Кутев.Предстои изграждане на нови участъци от велотрасета, чието проектиране е финансирано по различни програми.С реализацията на проекта за "Интегриран градски транспорт" се очаква да бъдат изградени 60км нови велоалеи.

Новите трасета ще бъдат продължение и доизграждане на съществуващите велоалеи, както и участъци от велосистемата на града, предвидена в ОУП –велоалея по бул. Княгиня Мария Луиза от бул. Иван Вазов до бул. Сан Стефано, по ул. Александър Стамболийски от бул. Княгиня Мария Луиза до ул. Христо Ботев, ул. Св. Патриарх Евтимий от ул. Александър Стамболийски до ул. Св. Климент Охридски, ул. Св. Климент охридски от ул. Св. Патриарх Евтимий до бул. Уилям Гладстон, ул. Уилям Гладстон от ул. Св. Климент Охридски до ул. Фердинандова, ул. фердинандова от бул. Уилям Гладстон до бул. Княгиня Мария Луиза, ул. Васил Левски от ул. Александровска до ул. Стефан Стамболов, продължава по ул. Стефан Стамболов и се свързва със съществуващата велоалея по ул. Генерал Гурко, по бул. Демокрация от ул. Генерал Гурко до бул. Сан Стефано, по бул. Сан Стефано от ул. Александровска до бул. Княгиня Мария Луиза.

## Пешеходни зони в града

Пешеходни улици и зони Улиците Богориди и Александровска формират двете основни пешеходни направления. Друга пешеходна улица попадаща в ЦГЧ е ул. Св. Св. Кирил и Методий от ул. Славянска до ул. Христо Ботев.Тези улици се явяват естествен ограничител на автомобилното движение. Пешеходните потоци се пресичат с автомобилния поток. Необходимо е всички тези конфликтни точки да бъдат добре регулирани, сигнализирани с пътни знаци и маркировка. Достъпът до пешеходната зона от всички страни е сравнително добре обезпечен с градски транспорт за обществен превоз на пътници. Цялата пешеходна зона попада в 5 минутния пешеходен изохрон. С проекта "Благоустрояване на обществено значими пространства в подкрепа на социалната интеграция и устойчивото развитие на градската среда в Община Бургас", който предвижда обновяването на ул. Александровска от пл. "Царица Йоанна" до пл. "Тройката", ул. Св. Св. Кирил и Методий, са обособени няколко такива





пресичания (ул. Васил Левски, ул.Пробуда, ул. Цар Самуил). Проектът за частичен генерален план за организация на движение е съобразен с предвидените пресичания, като предлага пресичане на ул. Александровска с ул. Христо Фотев.

В рамките на проект „РЕКОНСТРУКЦИЯ, БЛАГОУСТРОЯВАНЕ И ОЗЕЛЕНЯВАНЕ НА ПЕШЕХОДНИ ЗОНИ УЛ. „ АЛЕКСАНДРОВСКА ”, УЛ. „ БОГОРИДИ ”, УЛ. „СВ. СВ. КИРИЛ И МЕТОДИЙ ” - ГР. БУРГАС е предложена обща концепция за развитие на територията от пешеходни пространства която предлага цялостно развитие на системата от пешеходни пространства на територията на централното градско ядро, изграждане на нова визия, съобразена със специфичния характер на града. За целта се предвижда подобряване на достъпа в т. ч. и за хора със затруднена подвижност, отстраняване на конфликта между пешеходци и автомобили, запазване и насищане на обществените пространства с алтернативни и социални дейности, създаване на качество на градската среда чрез по-добра пространствена организация, високо качество на настилките и градското обзавеждане, ефектно озеленяване и въвеждане на съвременни системи за комуникация и информация на гражданите. Изчезват тротоарите, а рисункът на настилките се подчинява композиционно и смислово на архитектурната среда и на градския дух. Проектът предвижда максимално запазване на едроразмерната растителност и ефектно нощно осветление.

Обособяват се шест пространствено-функционални зони, всяка от които със съответна пространствена композиция и характер на обзавеждането, които ще бъдат поетапно изградени:

Зона „Александровска” с „Богориди” до пресичането с „Ген. майор Лермонтов” от пл. „Тройката” до бул. „Иван Вазов” – Развива се като зона с търговски и административно-делови функции, които се обогатяват с места за отдих и социални контакти в района на уличните уширения. Характерът на благоустрояването е в съответствие с централното разположение и значението на участъка като основен гръбнак на пешеходното движение и исторически създадената архитектурна рамка. Доразвива се системата от елементи на синтеза, като се акцентира върху морската тематика.

Зона на хотел „България” – Развива се като Общоградско средище. Рекреационната функция се обогатява с възможности за различни нови дейности. Създава се алея на прочутите бургазлии. В по-далечен план се предвижда отваряне на западната фасада на хотел България, създаване на тераса към градината и изграждане на двуетажен подземен паркинг за около 100 коли. Обемно-пространственото изграждане на зоната и нейното благоустрояване целят по-добра интеграция на пространството в историческата среда.

Зона „Св.св. Кирил и Методий- Васил Априлов” – Този участък се осмисля като културна ос, наситена с информационни постове и пластични елементи, свързани с културния живот на града. Паркирането по двете улици ще бъде преустановено. В съответствие с архитектурната рамка настилките ще се интерпретират в ретростил. Предвижда се богато озеленяване и зацветяване чрез комбиниране на осветителните тела с висящи





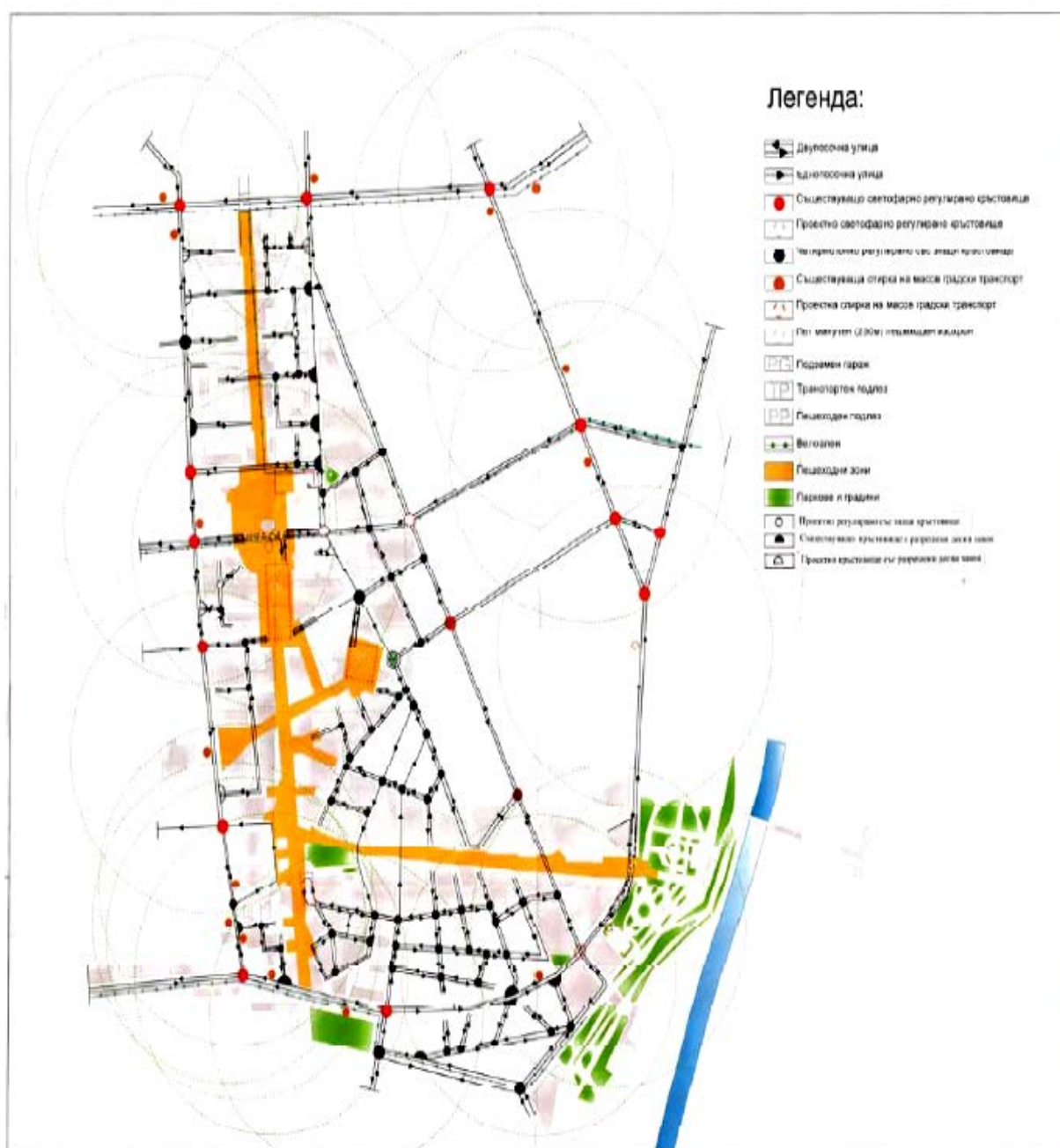
цветни кошници и поставяне на клоцове с декоративна дървесна растителност по оста на двете улици, комбинирани с места за сядане.

Зона пл. „Тройката” – Развива се като възлово многофункционално пространство на няколко нива, включващо двуетажен подземен паркинг за около 350 коли, свързан с подземно трасе на ул. „Княз Борис” и система от наземни обществени пространства с различни функции: обществен форум северно от паметника, ритуален прощад – южно от него, понижен площад с информационен център и заведение за хранене, зелен участък с места за отдих, открито пространство за експозиции и сезонна търговия, където ще се търси нова интерпретация на символа „Тройката”. В организацията на пространството е отчетена възможност за разполагане на ледена пързалка през зимния сезон.

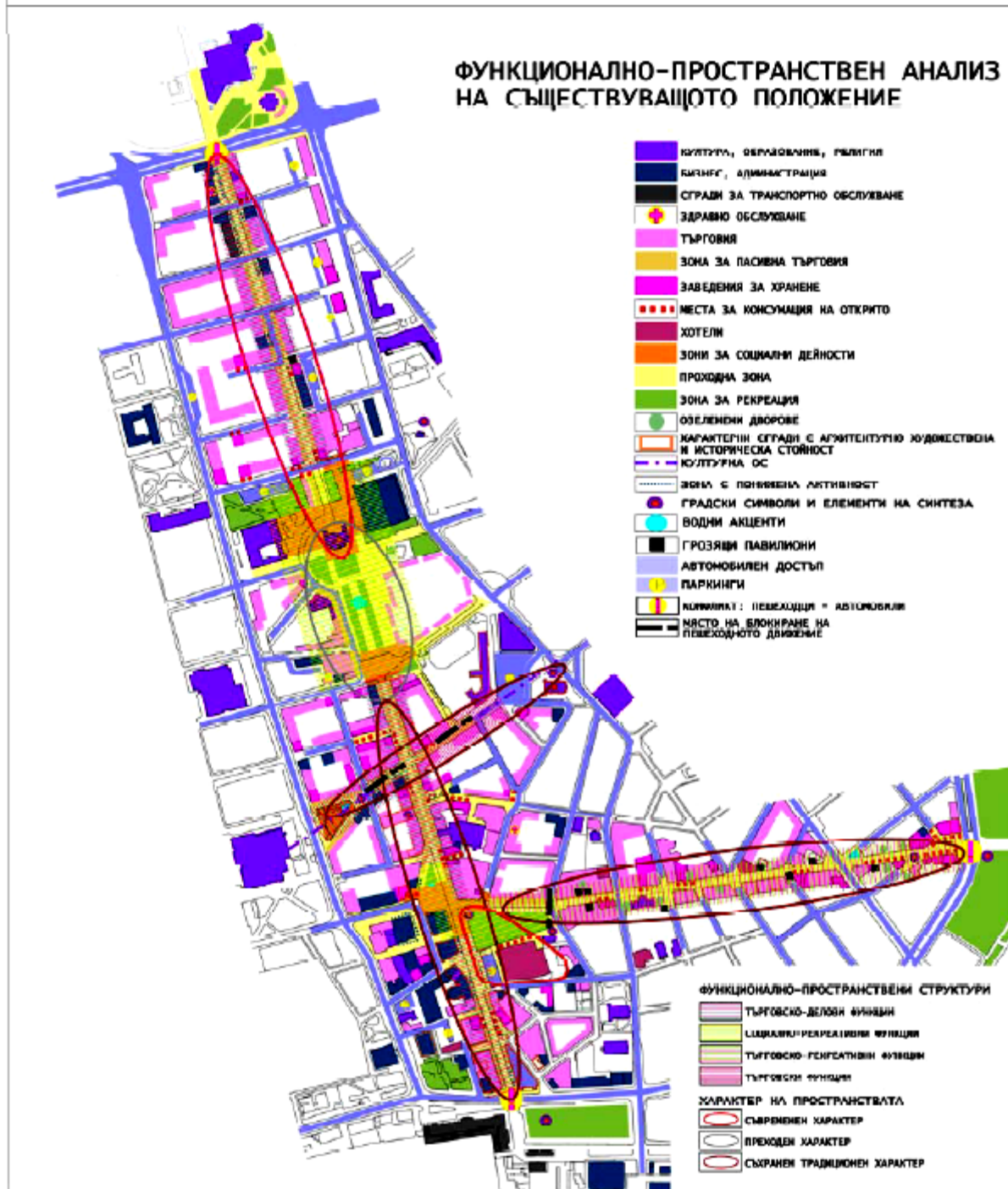
Зона „Александровска” между пл. „Тройката” и БСУ – Ще се развива като търговско делови участък със съвременно звучене. Предвижда се създаване на улеснен преход към БСУ чрез изграждане на пешеходен подлез като естествено продължение на улицата. Връзките с горните нива ще се извършват посредством асансьори, стълби и широки рампи, предназначени да поемат празнични процесии. От източната страна на проходния участък на улицата ще се търси лента за велоалея, подходящо вкомпонирана в плочника. Независимо от запазените възможности за пресичане от автомобилно движение по ул. „Цар. Самуил” и ул. „Пробуда” целият участък на „Александровска” ще бъде изпълнен с единна настилка, а преходите към асфалта ще се оформят с паваж.

#### Зона „Алеко Богориди”

Изявеният характер и утвърдените функции на зоната налагат специфичен подход към нея. Развитието ѝ ще бъде подчинено на специален режим на озеленяване и синтез с пластичните изкуства. Целият характер на обзавеждането и композиция на плочника ще загатва за близостта ѝ с Морската градина и морето, за рекреативните ѝ функции и туристическото ѝ значение. Предвижда се премахване на всички павилиони и визуално приобщаване на зелените дворове към пешеходното пространство, подвижно зацветяване с цветарници и висящи кошници, озеленяване на калкани и тупици. Конфликтът пешеходец-автомобил пред входа на Морската градина се решава с подземно преминаване на бул. „Демокрация”, което ще се реализира на по-късен етап.



## ПЕШЕХОДНИ ЗОНИ УЛ. "АЛЕКСАНДРОВСКА" - УЛ. "КИРИЛ И МЕТОДИЙ" - БУЛ. "А. БОГОРИДИ" - ГР. БУРГАС





[illegible]

## Велосипедна инфраструктура

Изграждането на мрежата от велосипедни алеи и обслужващи съоръжения е част от политиката на Общината да популяризира алтернативни и екологични начини за транспорт като фактор за създаване на нова градска култура на придвижване. Тя представлява неделима част от интегрирания подход за промяна на модела на придвижване от използването на лични автомобили към екологично чисти превозни средства.

В рамките на проект „Велосипедният град- модел на модерна градска мобилност“ се постигна осигуряване на достъпна градска инфраструктура, подходяща за използване на велосипеда като алтернативно средство за придвижване в градска среда.

Повиши се информираността на гражданите за ползите и предимствата от използване на велосипеда като средство за придвижване.

Спомага се изграждането на навици и култура на придвижване в градската среда които допринасят за намаляване на CO<sub>2</sub> емисии чрез олеснен достъп до екологично чисти и алтернативни форми на транспорт.

В рамките на проекта се изготви анализ на достъпността и съществуващото състояние на градската инфраструктурата за велосипедисти, както и на трафика, безопасността и нивото на качеството на съществуващата мрежа от алеи за велосипеди, включително рисковите сектори и опасните зони е изготвен от работната група и техническия сътрудник Анализът показва че локацията на новоизградените велоалеи е подходяща и отговаря на най-предпочитаните трасета използвани от велосипедистите в Бургас за директна връзка на жилищните зони с Приморски парк и Център. Отделно, велоалеята свързващата к/с Изгрев, к/с Зорница с Парк „Езеро“ е силно предпочитана и активно използвана от хората, придвижващи се с велосипед като алтернатива на градския транспорт. Силен интерес беше изразен за бързото изграждане на велоалея свързваща Солниците с кв. Сарафово.

Проучен бе потенциала за използване на новата велосипедна инфраструктура.

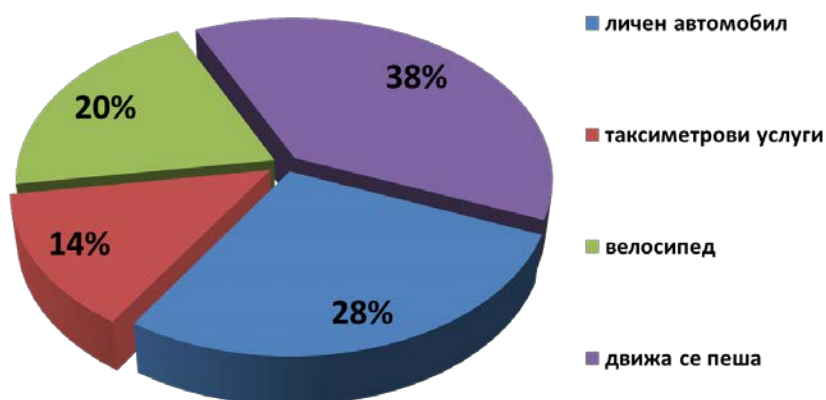
По време на проведената кампания „Европейска седмица на мобилността 2012“ състояла се от 16- 22.09.2012 беше направено запитване към гражданите под формата на анкета.





Ключови въпроси в анкетата засягаха , притежание на велосипед,предпочитан вид транспорт, използване на новоизградените велоалеи и инфраструктура. От отчетените резултати се стигна до извода че потенциала на проекта за отдаване на велосипеди под наем е голям тъй като 20% от запитаните използват активно велосипед, а 38% се придвижват пеш като биха искали да съвместяват това с използването на велосипед, ако разполагаха с такъв.

### Какъв алтернативен на обществения транспорт метод на придвижване използвате?



В рамките на проекта бяха подбрани,локализирани и поставени 13 велостанции и 120 велосипеда, разпръснати из всички райони на града, като ключови с благоприятстващи търсенето фактори като близост до велолеи, близки връзки със спирките и мрежата на обществения транспорт, в близост до зони за отдих и рекреация.

Вторият етап от модернизирването на общинската система за велосипеди под наем предвижда освен разширяване на обхвата от станция и броя велосипеди за отдаване, пълната им автоматизация, неограничен целогодишен режим на работа и тяхната интеграция в цялостната транспортна схема на града.

Очаква се разширението и автоматизацията на рент а байк системата да стимулира ежедневното използване на велосипеди, като алтернативно средство за придвижване в градската среда и реално да допринесе за намаляване на емисиите на CO2 и шумовото замърсяване в града като по този начин ще благоприятства и борбата с изменението на климата.





Приоритет в местната политика на Община Бургас е популяризирането на природосъобразни начини за транспорт, за да се намали отрицателното влияние на нарастващия автомобилен трафик. Фокусът се поставя върху разработването на висококачествена инфраструктура и качество на услугите в обществения транспорт, използване на велосипеди и придвижване пеша.

През последните години, Община Бургас работи целенасочено за изграждане на необходимата инфраструктура за използване на велосипеди. До момента в град Бургас са изградени над 20 км. велосипедни маршрути, които свързват отделните жилищни квартали с центъра на града, както и са изградени маршрути до морската градина. Велосипедният метод за придвижване както и превръщането на град Бургас във велосипеден град чрез изграждането на гръбнак от 60 км велоалеи свързващи централната градска част с прилежащи и отдалечени квартали са залегнали в Общия устройствен план на град Бургас, който предвижда в рамките на проекта Интегриран градски транспорт за Бургас до края на 2015г още 40 км новоизградени велоалеи. Основен компонент по проекта е изграждането на единна система от велосипедни алеи, обвързани с основните трасета на градската транспортна схема и осъществяващи обвързаност и комуникация между градското ядро и отделните квартали. В рамките на проекта се реализира строителството на мрежа от велоалеи с обща дължина около 60 км. включваща:

- Велосипедни маршрути по трасето на Бързата автобусна линия: ЦГЧ, ж.к. "Лазур", ж.к. "Братя Миладинови", кв. "Възраждане", ж.к. "Славейков", ж.к. "Изгрев", ж.к. "Зорница", кв. "Акациите", кв. "Победа" и ж.к. "Меден Рудник";
- Велосипедни маршрути извън трасето на Бързата автобусна линия в обхвата на отдалечените квартали на града: кв. "Сарафово", кв. "Банево", кв. "Минерални бани", кв. "Ветрен", кв. "Крайморие".





Схема на велосипедната мрежа в града

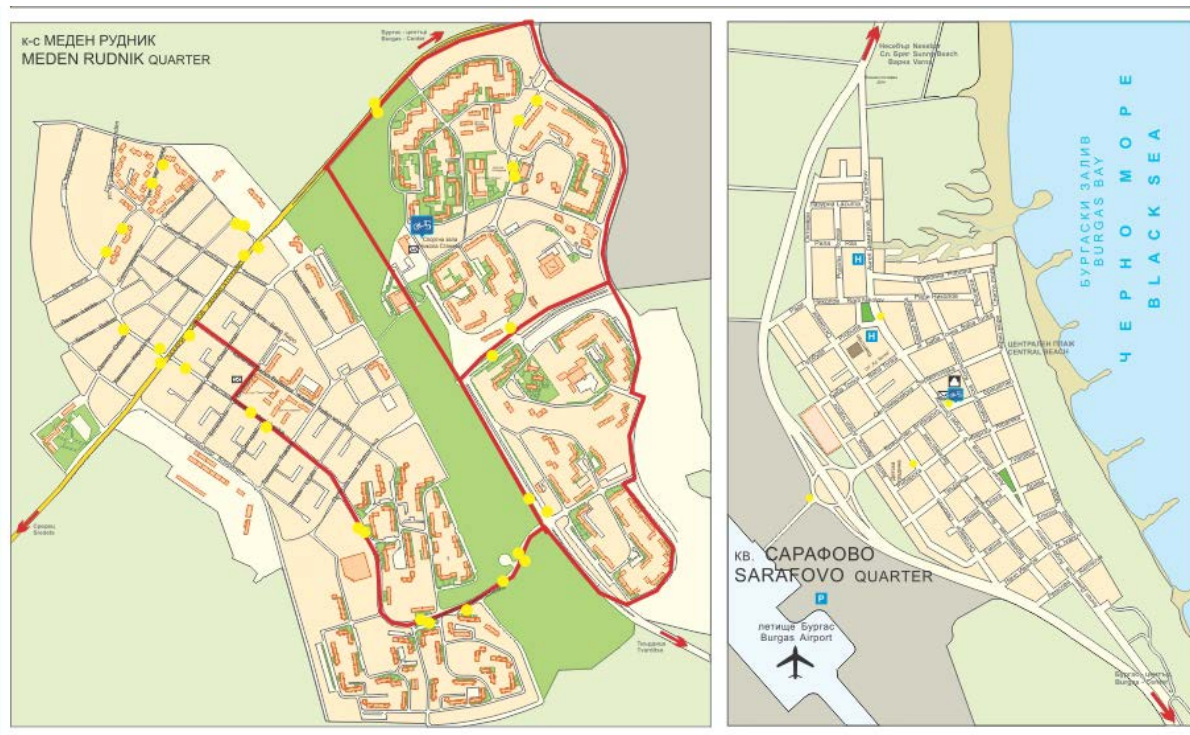






Схема на велостанциите за отдаване на велосипеди под наем

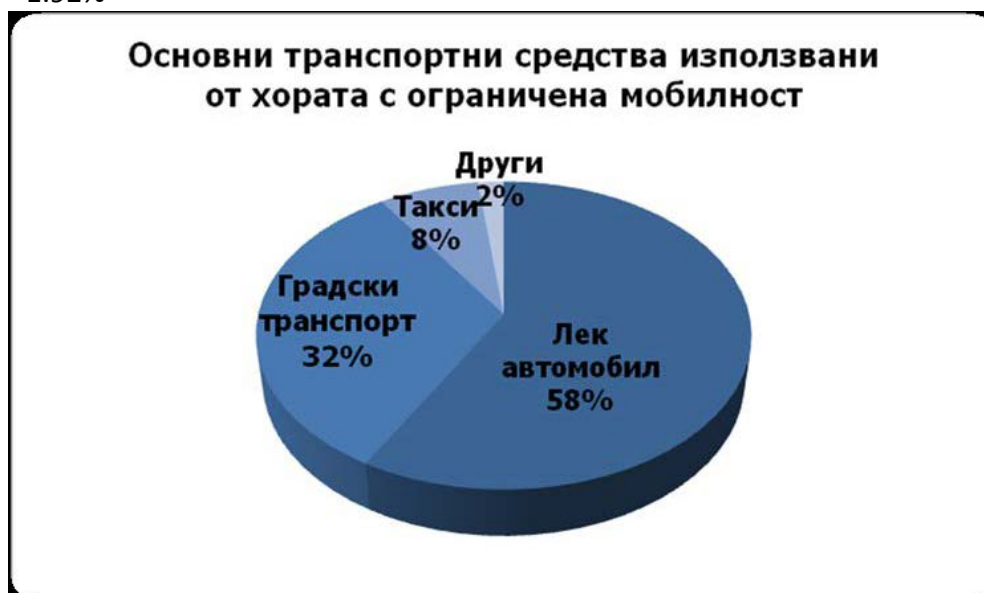




### Мерки за хора в неравностойно положение

Проучване направено от Фондация „Forum der Regionen“<sup>1</sup> в град Бургас установи, че хората с ограничена мобилност пътуват три пъти по-малко в сравнение с останалите жители. Основните транспортни средства, които използват не се различават особено от тези, които използват останалата част от обществото, а те са лични леки автомобили, градски транспорт и таксите. Към момента техният относителен дял е както следва:

- Лек автомобил – 58.26%;
- Градски транспорт – 32.38%;
- Такси – 7.44%;
- Други – 1.92%







- Летище Бургас отговаря на всички изисквания съгласно Регламент (ЕО) 1107/2006 и разполага със специални превозни средства за транспортирането на хората с ограничена мобилност, инвалидни колички под наем, възможност за превозване на личните колички на пътниците, специални места за сядане в самолети и други.
- По отношение на Железопътния транспорт, за хората с ограничена мобилност съществува възможност за превоз чрез предварителна заявка в Българските държавни железници, като последните разполагат със специални вагони, които са достъпни само от определени гари.
- Услугата „Позвъни и се вози“ се предлага от общинското дружество „Бургасбус“ ЕООД и е предназначена за хора със затруднена мобилност, като приоритетно се изпълняват превози на хора и деца в неравностойно положение и изисква също предварителна заявка за да бъде достъпна.
- Общинското дружество „Бургасбус“ подмени почти целия си автопарк с 67 нискобордови автобуси и 22 тролейбуси, в които има специални седящи места за майки и деца, възрастни и хора с увреждания, а частното дружество „Комфорт“ разполага с 50 броя микробуси, които обслужват хората със затруднена мобилност.
- Общината осигурява специални отстъпки и по-ниски цени на месечния абонамент за карти за ползване на обществения транспорт, специално обозначени паркоместа за хора в неравностойно положение, част от синята зона в града и други.
- Предвидени паркоместа от Синята зона в града специално за хора с увреждания

### Паркинг политика – съществуваща в момента

Общинско предприятие „Транспорт“ разполага с 8 паркинга на територията на Община Бургас. На финален етап е и изграждането на подземен паркинг в централната част на града площад св.св. Кирил и Методий, който ще бъде отдаден на концесия и пуснат в експлоатация през следващата година.

#### Обекти

1. Паркинг "Гурко" - разполага с 500 паркоместа резпределени по следния начин: 470 места за леки автомобили, 10 места за автобуси и 20 инвалидни места.

#### Такси:

почасово таксуване:

- леки автомобили

1 лв. след 10 минута на престоя и до 1-вия час

2 лв. до 2-рия час

3 лв. след 2-рия час

месечен абонамент - 55 лева

- автобуси

2 лв. на започнат час

нощувка 24 часа - 10 лв.

седмичен престой - 60 лв.

месечен абонамент - 120 лева

2. Паркинг "ИХ България" - разполага с 60 паркоместа.



Почасово таксуване:

- леки автомобили

3 лв. на започнат час

Нощувка за гости на хотела - 15 лв.

Месечен абонамент:

200 лева на месец.

3.Паркинг "Опера" - Месечен абонамент - затворена клетка - 140лв./120 лв.

Нощувка - 12ч. - 10лв./24ч. - 15лв./ на час - 1 лв.

4.Паркинг "БСУ" - Месечен абонамент - затворена клетка - 140лв./120 лв.

5.Паркинг "САН СИТИ" - к-с "Славейков" - месечен абонамент - 120 лв.

6.П-г ""Пиргос"/"п-г"Младост"/

7. п-г"Изгрев бл.39"

8. п-г"Изгрев бл. 7"

Месечен абонамент:

- Лек автомобил - 50 лв.
- Микробус - 60 лв.
- Товарен автомобил - 70 лв.
- Автобуси - 90 лв.
- Мотори - 25 лв.
- Мотопеди - 15 лв.
- 

Нощувка

-24 ч. - 8 лв.

-12 ч. - 4 лв.

на час 1 лв.

## Синя зона

Общинският съвет определя „синя зона“ за паркиране на ППС, с допустима максимална маса до 2.5. т. и на автобуси до 12 пътнически места в определени часове на денонощието, на улици и площи публична общинска собственост, в ЦГЧ.

Платеното паркиране е в часовия диапазон от 09:00 часа до 19:00 часа.

Въвеждането в експлоатация на участъци от зоната за платено паркиране и въвеждането на временни и постоянни ограничения при паркиране в синя зона, се извършва със заповед на Кмета, съгласно предоставените му по закон правомощия, съобразно схеми, приети от Общински съвет. По същия ред се извършва и закриването на участъци от ЗПП.

Със заповед, кметът може да ограничи временно - за срок до 14 дни, частично или

цялостно ползването на участъци от „синя зона“ в случай на провеждане на заявени по съответен ред мероприятия от частен или обществен характер.

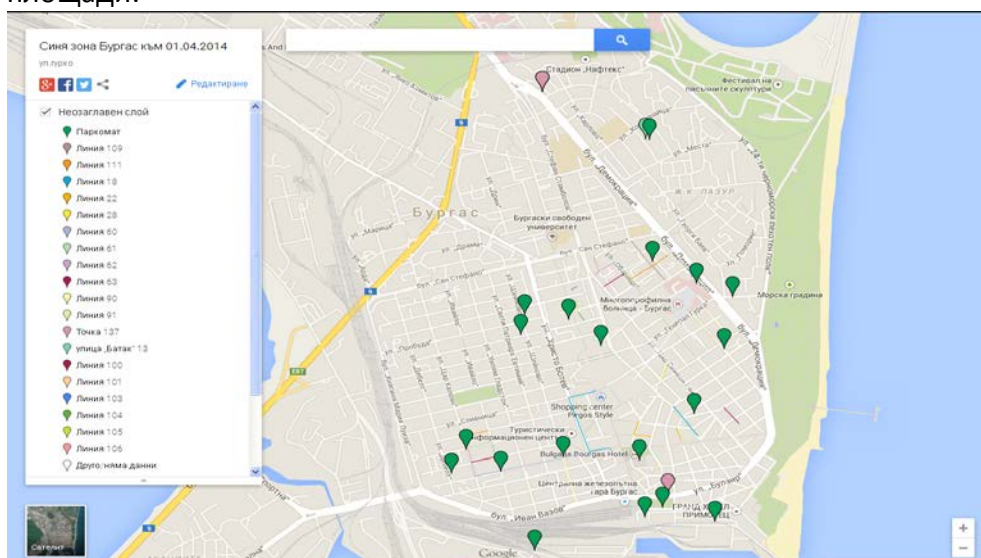
Зоните за платено паркиране се обозначават допълнително с информационна табела, в която са описани условията на паркиране в синята зона; размера на таксата за паркиране и начина на заплащането ѝ; принудителните мерки, които се прилагат.

Таксата за платено паркиране се определя от Общинския съвет.

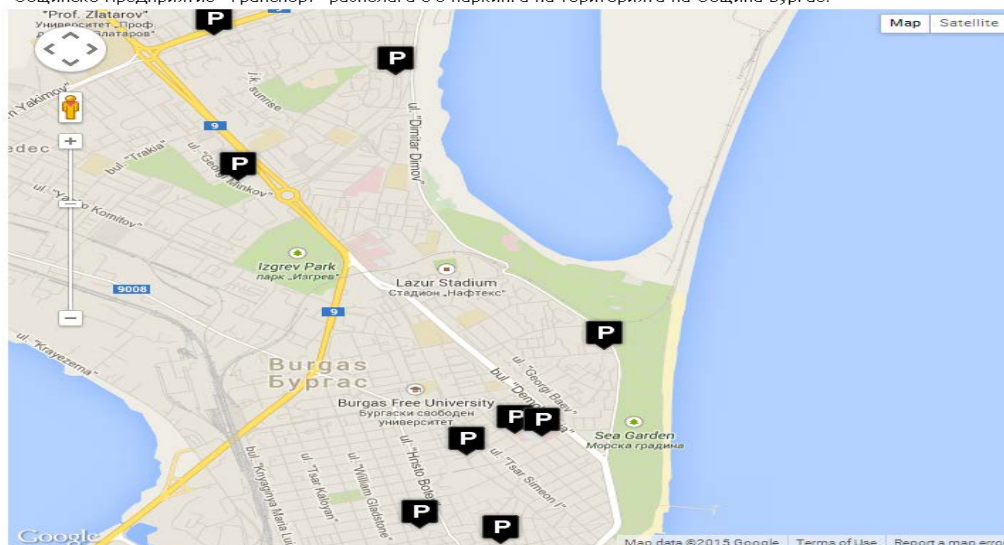
Общия брой паркоместа, определени като Синя зона на горепосочените улици и **площади е 3964 броя паркоместа.**

В този брой са включени места за служебен абонамент, места за хора с ограничена мобилност и таксите.

Към 21.10.2014 г. в обхвата на Синя Зона Бургас са въведени следните улици и площади:



Общинско Предприятие "Транспорт" разполага с 8 паркинга на територията на Община Бургас.





### **Таксиметров превоз на пътници на територията на община Бургас**

Съгласно решение на Общински съвет - Бургас от 18.09.2002г.(Протокол № 38/18.02.2002г)на територията на Община Бургас могат да работят до 1400 таксиметрови автомобили.Издадените през 2014г.разрешителни са с едногодишен срок на валидност(12месеца от датата на издаване), ако няма други ограничаващи дейността обстоятелства. В изпълнение на нормативната уредба с протоколно решение №42/28.10.2014г., срока на валидност на разрешителните за таксиметров превоз става три (3) години.Издадените през 2015г. разрешителни за таксиметров превоз са със срок на валидност три години от датата на издаване, ако няма други ограничаващи дейността обстоятелства. Разрешителните се комплектоват с три броя холограмни стикери.

През 2014година от Община Бургас са издадени 812бр. разрешителни за извършване на таксиметров превоз на пътници на територията на общината.

От началото на 2015година до 31.03.2015год. са издадени 201броя разрешителни.

Към 01.04.2015г. в Община Бургас има валидни 855бр. разрешителни за таксиметров превоз.

### **Товарни превози**

Приетият на 21.07.2011 г. от Общински съвет Бургас ОУП на гр. Бургас предвижда изграждането на трасе - обход, който ще реши проблема с преминаването на транзитните потоци автомобили през градското ядро на Бургас "Север".

Рехабилитация на надлез „Вл. Павлов“ на път I-97 (E-87) при км. 238+125 гр. Бургас, изграждане на шумозаглушителна стена – ляво и дясно платно.

Резултатът от реализацията на проекта е:

- рехабилитация на транспортния подход през кръстовище „Трапезица“ към надлез "Владимир Павлов";
- осигуряване на извеждане на транзитния поток извън територията на гр.Бургас; облекчаване на товарването на съществуващите два броя надлези.

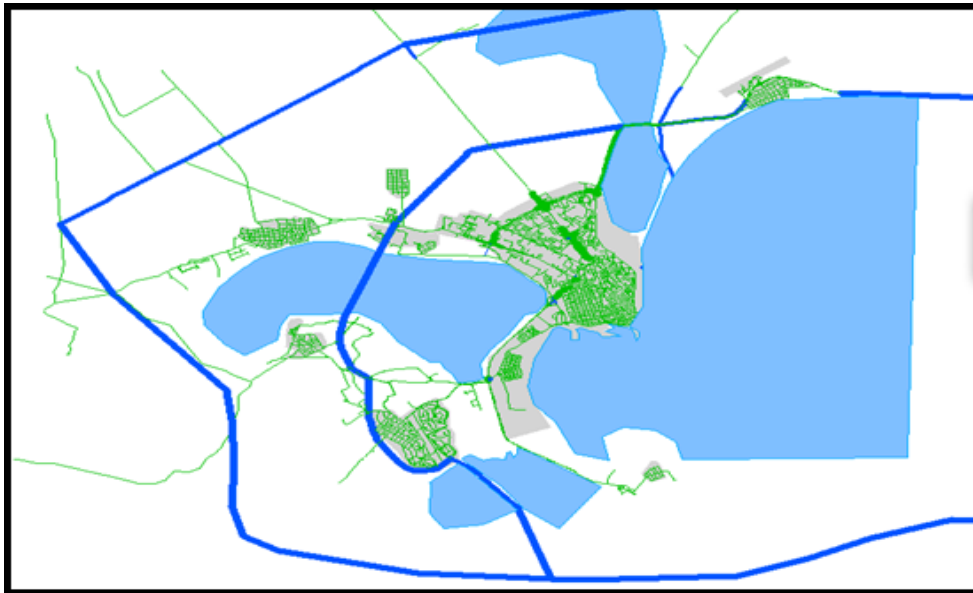
### **Предстоящо изграждане и поддържане на инфраструктурата**

- Изграждане на обход, предвиден в ОУП на гр. Бургас, който да изведе транзитните потоци автомобили извън градското ядро на Бургас.
- Изграждане на "Надлез над товарна ж.п.гара Бургас за връзка на бул. "Проф. Якимов" с ул."Крайезерна", с дължина 1 200 м., осигуряващ извеждането на транзитния поток извън територията на градското ядро на Бургас и облекчаващ товарването на съществуващите два броя надлези.



- Пътен възел „Запад“ включва изграждане на детелина към ул. „Одрин“, включително реконструкция и разширение на ул. „Крайезерна“ за връзка с Пътен възел „Юг“.
- Продължение на улица „Янко Комитов“ до улица „Струга“ по плана на Промислена зона

Местоположение на планиран околоръстен път



Местоположение на планираните за реконструкция





## СИЛНИ СТРАНИ

- Гр.Бургас е един от основните логистични пунктове на Общоевропейски транспортен коридор №VIII / Бари – Вльора – Тирана – Скопие – Гюешево – София – Пловдив – Бургас – Варна /.
- Коридорът се маркира с ключовата позиция на пристанищата Бургас и Варна и съответните гранични контролно-пропускателни пунктове към тях, както и с
- пътните и железопътни трасета провеждащи национален и международен трафик. Коридорът е определен за един от приоритетно развиващите се в Югоизточна Европа. Осъществява най-късата сухоземна връзка между Адриатическото и Черноморското крайбрежие.
- VIII-ма републиканска ж.п.линия с особено значение за община Бургас
- През територията на община Бургас преминават два международни пътя: в посока изток-запад път E773 и в посока север-юг път E87.
- много добра обща обезпеченост на община Бургас с първокласна републиканска пътна мрежа
- Високата гъстота на пътната мрежа в община Бургас- 3 пъти над средната за страната
- Освен национална ж.п. магистрала през територията на община Бургас преминават и индустриални ж.п клонове на отделни предприятия като Пристанище Бургас, Индустриални зони “Изток” и “ Запад” на град Бургас, Долно Езерово-Дебелт на фирма “ Промет”
- Международното летище Бургас е разположено в кв.Сарафово, на около 6 км Североизточно от регулационната граница на гр.Бургас и на 8-9км от централното градско ядро
- Летище Бургас обслужва редовните и чартърните полети на широк кръг туроператори
- Наблюдава се непрекъсната тенденция за увеличаване на броя на обслужваните пътници на летище Бургас
- Пристанище Бургас е сертифицирано по новия Международен кодекс за сигурност на кораби и пристанищни съоръжения (ISPS code), при което оперира на ниво на сигурност 1
- Пристанище Бургас е едно от двете най-големите български пристанища, което традиционно обслужва националната икономика на България и транзитните товари на Южна България
- Пристанище Бургас е основен пункт в логистичната верига на VIII-ми Паневропейски транспортен коридор от Италия през Албания и Македония към Средна Азия.
- Наличие на Летище с разширен капацитет чрез новоизграден втори пътнически терминал
- Морският транспорт в общината се обслужва от 4 пристанища за обществен транспорт (Пристанище Бургас Запад, Пристанище Бургас Изток, Рибно пристанище, Нефто пристанище “Росенец”) и 3 със специално предназначение (Пристанище “Кораборемонтен завод”, Пристанище “Трансстрой”, Пристанище “Бургаски корабостроителници”)



- Добре развита републиканска пътна мрежа, в сравнително добро състояние и гъстота по-висока от средната за страната;
- Добре развита енергийна инфраструктура;
- Отлично съчетание на разнообразни природни дадености;
- Традиции в туризма и наличие на културно наследство с туристически потенциал;
- Интегриран туристически геопортал
- Благоприятно разположение в близост до големи международни курорти
- Квалифицирани кадри с опит в адекватни за региона икономически сектори;
- Реализирани проекти за подобряване на транспортната и енергийна инфраструктура и др. обекти и с европейски финансов ресурс, които създават условия за задържане на местното население и развитие на бизнес;
- Наличие на положителна тенденция за подобряване образователното равнище на населението; Развита инфраструктура на общото и на професионалното образование, съответстваща на потребностите;
- Въведени множество мерки за подобряване на ГТ в рамките на проект Интегриран градски транспорт на Бургас,
- Доставка на нови автобуси (нискоемисионни Евро 5) – 28 съчленени дизелови автобуси и 39 единични метанови автобуси
- Въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT)
- Въвеждане на приоритетна за автобусите светофарна система
- Въвеждане на нова оптимизирана и атрактивна автобусна маршрутна мрежа
- Изграждане на Централна автобусна спирка с атрактивен дизайн
- Въвеждане на електронна билетна система
- Предоставяне на информация за пътниците в реално време по спирките и в автобусите
- Система за мониторинг и контрол на обществения транспорт
- Модернизирана автобусна работилница и депо с дизел и метан станция за обслужване на автобуси
- Реконструкция на автобусни терминали - автогара до ж.п. гара и автобусен терминал в ж.к. Меден Рудник.
- Изграждане на мрежа от 60км велосипедни маршрути
- Безопасни пешеходни съоръжения за пресичане
- Подобрена физическа среда, достъпност и безопасност на автобусните спирки
- Наличие на интегриран транспортен информационен портал и мобилно приложение

## СЛАБИ СТРАНИ

- Интензивен трафик, което допринася за замърсяване на въздуха и шум в норми над допустимите, особено през активния сезон;
- Липса на обществена информираност относно устойчивата мобилност и нейното положително въздействие върху туризма



- Липса на обучение по мобилност сред подрастващите
- Дисбаланс в развитието на крайбрежните и вътрешните зони
- Негативни демографски тенденции - продължаващ процес на застаряване на населението

## ВЪЗМОЖНОСТИ

- Разработка и внедряване на ПУГМ като предпоставка за превръщане на Бургас в първия голям град в България – модел на туристическа и транспортна устойчивост
- Въвеждане на алтернативни форми на транспорт
- Поддържане и разширяване възможностите за гъвкави транспортни решения
- Всички предпоставки за обособяването на Бургас като интермодален транспортен хъб подпомагащ икономическата активност на региона
- Изграждане на опериращ на територията на града център за градска мобилност
- Усвояване на средства от европейски фондове за подобряване инфраструктурата, мобилността, туризма, благоустрояването и повишаването на предприемачеството и иновациите;
- Засилен интерес към алтернативния туризъм, вкл. риболова като атракция и екотуризма;
- Поддържане състоянието на общинската пътна и улична мрежа;

## 3 АПЛАХИ

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





## Раздел С Предлагани мерки

### 1.1. Целеви групи

Целевите групи са вътрешни за общината и външни за нея.

- Вътрешни:
  - Местното население на община Бургас;
  - Местния бизнес;
  - Служители на общинската администрация и кметствата в общината.
- Външни:
  - Потенциални потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници и др.;
  - Подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината;
  - Потенциални инвеститори.

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

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

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

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

### 1.2. Видове мерки за градска мобилност

1. Мерки за подобряване на съществуващите линии и въвеждане на нови видове транспорт
  - a. В пиковия сезон при наличие на съответно търсене – въвеждане на нощна линия по заявка, свързваща централната част на Бургас с курортните зони, летище, кв. Сарафово.
  - b. Поддържане на сезонна туристическа автобусна линия по предварителна заявка „Посети Бургас“
  - c. Свързване на наземния с морския транспорт чрез създаване на морски транспорт, който да подобри туристическите линии, обвързани със



Созопол, Несебър и Поморие. Всички морски линии трябва да предвиждат възможност за транспортиране освен на хора и на стоки.

- d. Въвеждане на нови линии на ГТ към селата, подобрявайки тяхната свързаност, с което те да бъдат приобщени към града и да се превърнат в негови квартали
- e. Създаване на морски градски линии, които обхващат кв. Сарафово – Център – кв. Краймorie, рибарско пристанище и селище „Ченгене скеле“ и осигуряват връзка на изолирани квартали до Центъра и други квартали в града.
- f. Създаване на условия за широка употреба на електрически превозни средства включително и тестване на електробуси чрез изграждане на електрозахранваща инфраструктура, финансови стимули за собствениците на електромобили, предоставяне на възможности за наемане на електромобили за ползване в градски условия
- g. Отдаване на електрически велосипеди под наем за по лесно преодоляване на по-дълги и тежки дистанции в града
- h. Въвеждане на схеми от типа carpooling и carsharing за споделяне на пътуванията
- i. Въвеждане на новата оптимизирана транспортна система

## 2. Мерки за осъвременяване и оптимизиране на управлението на ГТ

- a. Интелигентите Трафик Системи компонент от изпълнението на проект „Интегриран градски транспорт на Бургас“ са в процес на разработка и предстои да бъдат внедрени до края на 2015 година, като ще се предоставя информация за градския транспорт в реално време, което ще позволи контрол на трафика, приоритизиране на обществения транспорт на светофарни уредби и получаване на обратна връзка в т.ч. въвеждане на трафик сензори на всички важни кръстовища в Бургас, с което да се направи крачка към регулирането и отчитането на трафика в града и да се предприемат съответните мерки към неговото ограничаване (въвеждане на трафик сензори в зоните с ограничен трафик и тези зони, в които е забранен транзитния и товарен трафик);
- b. Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112 и се сигнализира за местоположението на превозното средство. Това не само ще осигури навременна медицинска



помощ, но и ще предотврати последващи транспортни произшествия на същото местоположение.

- c. В рамките на Интегриран градски транспорт на Бургас предстои обособяването на Център за Градска Мобилност, който да изпълнява функцията за контрол на трафика, посредством управлението на внедрени интелигентни трафик системи за измерване, мониторинг и анализ на трафик данни, и който да предоставя електронна информация в реално време за актуалното състояние на трафика в града.
- d. За Бургас ще бъде перспективно сътрудничеството с ТИЦ с цел да се предоставя пълна мобилна информация за туристите, за които следва в рамките на създадените карти с пакетни туристически услуги за посещение на културни обекти и атракции да се включи и ползване на всички видове обществен градски транспорт.
- e. Въвеждане на е-тикетинг и Интегрирана тарифна система, чиято основна цел е да улесни пътниците, когато се прехвърлят от една автобусна линия на друга, без да заплащат допълнително. Те ще могат да използват електронния билет/карта за услуга от различни оператори.
- f. 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 за да се избегне необходимостта от излишно пътуване и загуба на време.
- g. В рамките на проект Интегриран градски транспорт на Бургас предстои и въвеждане на приоритетната светофарна система за ГТ, с което се намалява времето за изчакване на светофара, съкращава се времето за осъществяване на едно пътуване на превозното средство, респективно времето за пътуване на пътниците
- h. Поставяне на трафик сензори на ключови и натоварени пътни артерии за получаване на трафик данни в реално време с възможност за интеграция с интелигентните трафик системи в центъра за градска мобилност за успешно управление и контрол на трафика в града, с цел оптимизация, предотвратяване риска от задръствания, инциденти, надвишаване нивата за шум и освободени вредни емисии
- i. 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

- j. 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
- k. Въвеждане на услугата „Пътуване до работното място“ чрез възможност за заявка на организиран транспорт, извършван от обществения превозвач или чрез подизпълнители останалите транспортни фирми извършващи дейност в Бургас

### 3. Паркинг-политика

- a. Зониране – поетапно разширяване на синята зона за платено паркиране в центъра на града. За целта следва да се преосмисли синята зона, за да обхване цялата централна част на града; да се създаде прилежаща към нея зелена зона;
- b. Да се въведе нискоемисионна зона с ограничен трафик с режим, забраняващ преминаването на превозни средства по централни улици, пресичащи пешеходните пространства в града в определени дни или часове от деня. Спазването на забраната ще бъде контролирано от камери, разчитащи регистрационните табла на нарушителите с възможност те да бъдат санкционирани
- c. Проучване на възможността за създаване поне на 2 буферни паркинга извън центъра, свързани с терминалните спирки на ГТ. За целта може да се преговаря с големите търговски обекти на територията на Бургас за предоставяне на паркоместа на техните паркинги. Въвеждане на билет за буферните паркинги, който едновременно с това е и билет за превоз в обществения транспорт.
- d. Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за ГТ за служителите на преференциални цени.

### 4. Велосипеден транспорт

- a. Преглед на планираната 60км велосипедна мрежа и оптимизирането ѝ. Предлагащата мрежа да не е твърде сложна и да е напълно съобразена с терена на града и основните транспортни артерии. Целта е велоалеите да



не пресичат натоварени с трафик улици, а да се изграждат от жилищни квартали до обекти за отдих и развлечения /плажна зона, паркове, търговски вериги и други атракциони/.

- b. Изграждане на цялостна мрежа от автоматични велостанции за отдаване 24/7 на велосипеди под наем, покриваща всички градски зони, предпоставка за развитие и интегриране на обществения велотранспорт към общата транспортна схема.
- c. Ретрофитинг и конвертиране на амортизирани колела в електрически такива за подпомагане преодоляването на по-дълги и трудни дестинации с велосипед.
- d. Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди 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.
- e. Довършване на запланиваната мрежа от велоалеи, които да са изградени така че да обвързват отдалечените квартали с централната градска част и съществуващите функционални зони на града.
- f. За популяризирането на велосипедизма като форма на транспорт е необходимо да се продължи изграждането на велосипедни съоръжения като сигурни и защитени вело стоянки, удължаване на маршрута на вело алеите, както и провеждане на кампании за насърчаване на колоезденето, като още една форма на алтернативен екологичен транспорт.
- g. Да се изготвят карти с безопасни, достъпни, зелени, еко и вело маршрути, оказващи наличните велоалеи, ненатоварени трасета и безконфликтни зони с обезопасено преминаване

## 5. Информационно-образователни мерки

- a. Да се въведе обучение по мобилност сред най-малките в няколко начални училища в Бургас. Това ще се извърши чрез безвъзмездно включване на класовете от началния курс в проект „Играта на трафик змията“ [www.trafficsnakegame.eu](http://www.trafficsnakegame.eu), изпълняван в България от Клуб УРГО.
- b. Въвеждане на програма „Велосипедна информираност“, с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност и развиване на умения за каране на велосипед на деца между 5 и 7 години в задължителната предучилищна подготовка. Целта е да се постави начало на желанието за развитие на умения, свързани с велосипедизма.





- c. Да се проведат серия от семинари и публични дискусии на тема „Градска мобилност” сред общинската администрация, транспортни и туристически фирми, търговски обекти и граждани.
- d. Наличие на информационни табла, на които гражданите да получават информация в реално време за пристигащите превозни средства.
- e. Популяризиране на виртуалната платформата 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 обществения транспорт, всички варианти за придвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване, така че хората лесно и бързо да получават достъп до информацията, която им е необходима и да могат да вземат най-оптималното решение за ситуацията, основано на актуална информация.
- f. Да се създаде възможност за онлайн резервации и заплащане абонаментна карта за градски транспорт, онлайн платформа за електронно захранване на е-портфейл, гражданска карта и др. Да се предлагат гъвкави решения за изпълнение на транспортни услуги по заявка, като взимане под наем на общински велосипеди, услугата „Позвъни и се вози” за хора с увреждания и др.
- g. „Споделяне” на автомобили на път за работа, например или при пътуване извън града. Тази мярка също ограничава пътуването на всички със собствени превозни средства и поставя акцент върху по-ефективното им използване. Реализира се чрез създаване на Виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани, където желаещите да се възползват ще имат възможност да разберат малко повече за шофьора, който са избрали. Редуцирането на трафика и въвеждането на съвременни екологични стандарти за превозните средства значително ще ограничат вредните емисии, ще намалят трафика и задръстванията, осигурявайки едно по-добро и безопасно ежедневие на гражданите на община Бургас.

#### 6. Товарен транспорт и логистика

- a. Да се оптимизират схемите за зареждане на търговските обекти в централната част на града /синя зона/ и да се въведе часови график с оглед намаляване на товарването на трафика в пиковите часове.



- b. Да се въведат допълнителни изисквания за смяна на старите товарни автомобили с по-екологични и нискоемисионни такива.
- c. Финансови стимули и преференции за логистичните фирми използващи електромобили за дистрибуция и разнос в града

#### 7. Мерки за енергийна ефективност

- a. Да се въведат мерки за редуциране броя на такситата и преференции за електро/хибриди такситата с оглед увеличаване на техния брой.
- b. Да се подмени състава на автомобилите, обслужващи общинската администрация с електрически автомобили, които ще намалят финансовия ресурс по поддръжка, разходите за гориво и отделените вредни емисии при ежедневното ползване на електромобилите за изпълнение на служебните цели. Абонаментни карти ще бъдат предоставени на всички отдели в администрацията за предоставяне възможност за споделено ползване и изграждане на навици за екологично придвижване в градската среда.
- c. Въвеждане на градска зона с ниски емисии, където прилагайки подход от интегрирани мерки в сферата на интелигентните системи, информационни и комуникационни средства, възобновяеми енергийни източници, електротранспорт и местни политики за таксуване, санкции и контрол, се ограничава режима на превозни средства в определени часови зони или дни
- d. Изграждане в централната градска зона на соларни станции за зареждане на електромобили, електрически мотопеди и велосипеди, където свободно докато се зареждат превозните средства може да се ползва Интернет.
- e. Захранване на функционирането на уличните осветителни тела и автобусни спирки с използването на енергия, получена от разположени върху тях соларни слънчеви панели, с което да се ограничи разхода на енергия и на тази съпътстваща обществения транспорт и публична дейност инфраструктура.

## II. Сценарии за развитие на градската мобилност (Приложение 1)



### 1. Анализ на сценарии

Анализът на транспортната политика в община Бургас представлява действителна селекция на съревноваващи се версии на бъдещите действия в тази насока. За тази цел има нужда от достатъчен брой сценарии, измежду които да се подбере най-подходящият като това става на база установени оценъчни критерии. Оценъчните критерии са стандарт, който позволява да се ранжират алтернативи на сценарии според определени предпочитания. Най-често като такива се възприемат:

- ✚ Ефикасността като основен критерии – постигането на най-висок резултат с фиксирани средства.
- ✚ Ефективността – степен на близост до обществен интерес.

Във връзка с посочените оценъчни критерии се извършва изследване доколко формираните алтернативи са:

- ✚ Технически изпълними - оценява се дали резултатите от политиката в областта на транспорта и по-конкретно нейните въздействия върху обществената среда постигат своето предназначение във физически план. Оценяват се качествата на проекта от гледна точка на материалните ресурси, които се използват, комуникациите, логистиката, инфраструктурата и др. с цел да се определи техническата ефикасност, ефективност и адекватност на алтернативата в техническо отношение;
- ✚ Политически устойчиви - оценява се какви реакции по посока приемане и отхвърляне ще предизвикат очакваните резултати от дадена алтернатива на развитие, приета от Общината в областта на транспорта сред различните заинтересовани страни;
- ✚ Икономически и финансово възможни - извършва се преценка на произведената полза от приемането и изпълнението на определена алтернатива, т.е колко «струва» тя, какви са разходите и ползите за обществото;
- ✚ Административно обезпечени - оценява се доколко е възможно изпълнението на прилаганата алтернатива и политика от административна гледна точка при

наличната административна осигуреност на проекта, т.е. оценка на административния капацитет, отреден за осъществяване на отделната алтернатива.

По-долу са идентифицирани алтернативите измежду които община Бургас е определила за изпълнение на оптималната алтернатива.

| СЦЕНАРИИ                     | ОБХВАТ                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Да не се прави нищо       | Този сценарий отразява действителното положение или съществуващото състояние - параметрите на настоящите действия, като желателна алтернатива за запазване на настоящето в бъдещето |
| 2. Да се направи минималното | Този сценарий изобразява промени в действителното състояние без да се стреми към постигане на оптимално състояние, т.е. извършване на подобрения в определени аспекти               |
| 3. Да се направи оптималното | Най-доброто състояние и по отношение на принос, цена, стабилност, надеждност, неуязвимост, гъвкавост, съвместимост                                                                  |

а. Какво ще се случи, ако не правим нищо?





За да анализираме сценария „Какво ще се случи, ако не правим нищо“ е необходимо да изследваме статуквото, което представлява действително съществуващото състояние на транспорта в община Бургас, възприето като желателна алтернатива за запазване на настоящето в бъдеще време. Основа на алтернативата на статукво е напредъкът, който Общината е постигнала вече във връзка с укрепването, развитието и утвърждаването на обществения транспорт, като предпочитано средство за придвижване из града.

Имайки предвид опасностите от непрекъснато развиващ се процес на урбанизация и паралелно нарастващите с него задръствания, трафик и вреда върху околната среда, община Бургас е предприела мерки, като участва по различни проекти, които имат за цел да повишат качеството на живот в агломерацията. Част от тях са реализирани, а на други вече е даден ход на изпълнение.

С осъществяването на проекта за интегриран градски транспорт са създадени устойчиви предпоставки за последващото пълно обновяване и модернизация на системата на градски транспорт в община Бургас. Настоящото транспортно състояние на града може да се опише с предстоящото въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT), която ще осигурява високоскоростни автобусни услуги по основния коридор север-юг, изградени приоритетни и сегрегирани автобусни ленти и приоритетна за автобусите светофарна уредба. В комбинация с обновяването на автобусния парк и рационализирането на маршрутите на градския транспорт, предвидените по проекта мерки ще осигурят през 2014 г. И следващите няколко години по-добро качество на предлаганата обществена услуга, безопасност и по-висока средна скорост на придвижване.

Други дадености на тази алтернатива са вече изградената нова морска гара и създадените условия за използването на колоезденето като допълнително средство на придвижване в градски.

Резултатите, които се очакват от възприемането на алтернативата, в която не правим нищо - нито развиваме, нито надграждаме съществуващото състояние – описано по-горе, ще доведат в дългосрочен план до пълна амортизация на съществуващата инфраструктура, спадане нивото на доверие на гражданите към обществения транспорт и повишаване на разходите за поддръжка на градската транспортна мрежа. Това от своя страна е пряко обвързано с увеличаване на вредните емисии и газове, които ще бъдат резултат от нарастващата употреба на моторни превозни средства от хората, тъй като те ще продължат да се чувстват по-удобно в тях, с което трафика и задръстванията ще се запазят. Негативният ефект върху околната среда ще даде отражение върху качеството на живот на гражданите, осигурявайки замърсен и наситен с прахови частици атмосферен въздух, високи нива на шум и стрес в ежедневието. Липсата на инвестиции и усилия за развитие на други алтернативни форми на мобилност няма да повиши културата на придвижване сред жителите на град Бургас. Отсъствието на традиция да се възпитава у най-младите жители на град Бургас интереса към съвременните екологични форми на устойчив транспорт ще ги лиши от по-нататъшно формиране на индивидуална култура на придвижване.



С алтернативата на Статуквото се запазва курса на съществуващата политика в областта на транспорта като не се полагат усилия за по-нататъшно му развитие. В резултат от това, извършените вече инвестиции се обезценяват, тъй като употребата на обществен транспорт остава все така ниска за сметка на използването на личен автомобил. Идентифицираните мерки за преодоляване на слабостите на алтернативата на статуквото включват периодична подмяна на остарелите превозни средства и ремонтиране на транспортната инфраструктура, за да се повиши достъпа и удобството до обществения транспорт, неговата привлекателност и по-честата му употреба като средство на придвижване сред гражданите.

**b. Какво ще се случи, ако приемем сценарий на минималното подобрение?**



Със сценария на „минималното подобрение“ се цели да се инвестира единствено и само в подобрението на обществения транспорт, който в момента съществува в град Бургас и в свързаната с него инфраструктура. Инвестицията касае обновяването, поддържането и модернизацията на автобусния и тролейбусен парк, както и подлезите, надлезите, пешеходните зони, улици и спирки на територията на община Бургас. За изпълнението на тази задача местната власт ще осигури голяма част от финансовите средства посредством кандидатстване по различни програми, финансирани от ЕС, сред които ОП „Транспорт“, ОП „Регионално развитие“, ОП „Околна среда“ и др. Друга част от капитала би могла да осигури чрез привличането на инвеститори от частния сектор – различни транспортни и логистични фирми, бизнес организации и други потенциални партньори.

Мерките, които към момент Община Бургас вече реализира включват пълна замяна на всички остарели амортизирани и вредни за околната среда превозни средства, които са обект на публична собственост – автобуси и тролейбуси. На тяхно място са въведени по-нови, по-екологосъобразни, бързи, качествени, достъпни и безопасни транспортни средства стандарт Евро 5, с които гражданите на община Бургас ще се чувстват по-комфортно, когато пътуват. Обект на промяна са и съществуващите подлези, спирки и надлези, които отдавна са загубили своя привлекателен вид и удобство в очите на гражданите. За да се превърнат в по-достъпни от информационна гледна точка, ще се

поставят говорещи табла, които да информират кога превозното средство ще бъде на спирката. Освен техническо подобряване на транспортната инфраструктура и завършване на модернизацията на градския транспорт транспортната мрежа ще се развие по начин, по който ще се повиши нейната плътност и ще се осигури достъп на по-изолирани квартали до централната градска част (ЦГЧ) на града. Свързаната с публичния транспорт инфраструктура ще бъде организирана и превърната в значителна степен по-безопасна и удобна за населението.

С реализирането на проекта „Интегриран план за градско развитие и възстановяване“ (ИПГРВ), финансиран по ОП „Регионално развитие 2007-2013 г.“, както и с вече приетият и действащ Общински план за развитие на Бургас 2014-2020 се дава насоката, в която община Бургас ще работи за реализиране на конкретни цели през следващия програмен период, една от които е пряко обвързана с подобряването на транспортната и комуникационна свързаност. Конкретно, това ще окаже въздействие върху създаването на устойчиво градско развитие в община Бургас в т.ч. подобряване на градската среда, достъпа до публични услуги и качеството на живот на всички жители. В тази насока са предвидени да се създадат повече „зелени“ възможности за придвижване и интегриране на ефективни градски транспортни системи. Цели се реализацията на синергия от интегрирани мерки и политики, които да предлагат иновативни транспортни решения и услуги с добавена стойност и подобряващи качеството на живот.

Очакваният ефект от реализирането на сценария на „минималното подобрене“ е усещането за значително подобряване на транспортните услуги, предоставяни от обществения транспорт и превръщането на него самия в по-привлекателно за всички жители на град Бургас средство на придвижване. Това непосредствено ще окаже влияние върху ограничаване на петролната зависимост, в която обществата по цял свят се намират като освен това инвестициите в градския транспорт ще намалят значително и разхода на електроенергия. В резултат от постигането на този ефект ще се редуцират не само вредните емисии върху околната среда, но и потока от моторни превозни средства, като ще се скъси времето за пътуване, стреса от ежедневните задръствания и шум, които съществуват. Като цяло ще се повиши качеството на живот на гражданите в Общината.

**с. Да се направи оптималното!**



„Да се направи оптималното“ е сценарий на идеалната алтернатива за развитие на транспортната политика на община Бургас, с визия за действие, в която се включват



почти всички възможни форми на придвижване. Идеалът е най-доброто състояние по отношение на:

- ✚ Принос – адресира пряко проблема за постигане на устойчива градска мобилност;
- ✚ Цена – идеалът е ефикасен;
- ✚ Стабилност – целите на устойчивата градска мобилност се постигат независимо от всичко;
- ✚ Надеждност – алтернативата на идеала за повишаване на устойчивата градска мобилност действа непроменливо, във всяко време и обстоятелства;
- ✚ Гъвкавост – идеалът обслужва повече от една цел или намерение;
- ✚ Съвместимост – сценарият на идеала отговаря напълно на съществуващите норми и процедурни правила.

Сценарият включва всички мерки, които са насочени към подобряване и развитие на транспортните възможности в Общината, като се обединяват и надграждат вече постигнати резултати в областта и се създават условия за развиване на неизползвани досега видове транспорт.

Освен инвестиции в публичния транспорт и неговата прилежаща инфраструктура, общината предприема важни крачки за развитие и на морския транспорт. Създаването на морски линии, които да свързват различни точки в рамките на територията на град Бургас и на близки разстояния извън нея предполага възможността за използване на още един вид транспорт от жителите на Общината, който не само няма да допринесе за увеличаване на трафика на автомобили, но и ще бъде достатъчно екологосъобразен, за да не окаже негативно влияние върху околната среда.

Във вариант, в който се гони оптималното развитие в областта на транспорта е изключително важно да се създават предпоставки и условия за развитие на алтернативни форми на транспорт, които не нанасят щети върху околната среда и здравето на жителите в град Бургас. Такива са електрически превозни средства, колоезденето, и ходенето пеш и други, които стимулират физическата активност и социална отговорност на хората към средата, в която живеят и се движат. За да се насърчат подобни инициативи е необходимо да се създадат условия, които гарантират удобството и безопасността на велосипедистите и привържениците на пешеходния начин на придвижване, да се организират транспортни маршрути, които са специално пригодени за такъв тип движение.

При развитието на този вариант се поставя акцент върху въвеждането на интелигентни системи, с които може да се управлява трафикът, градския транспорт, паркирането, транспортните произшествия и наличието на аварийни ситуации. С тях се осигурява автоматизиране на управлението на моторни превозни средства, информират се ползвателите на транспортни услуги, осъществява се контрол чрез видеокамери, както по отношение на трафика, така и по отношение на ползвателите на обществени услуги.



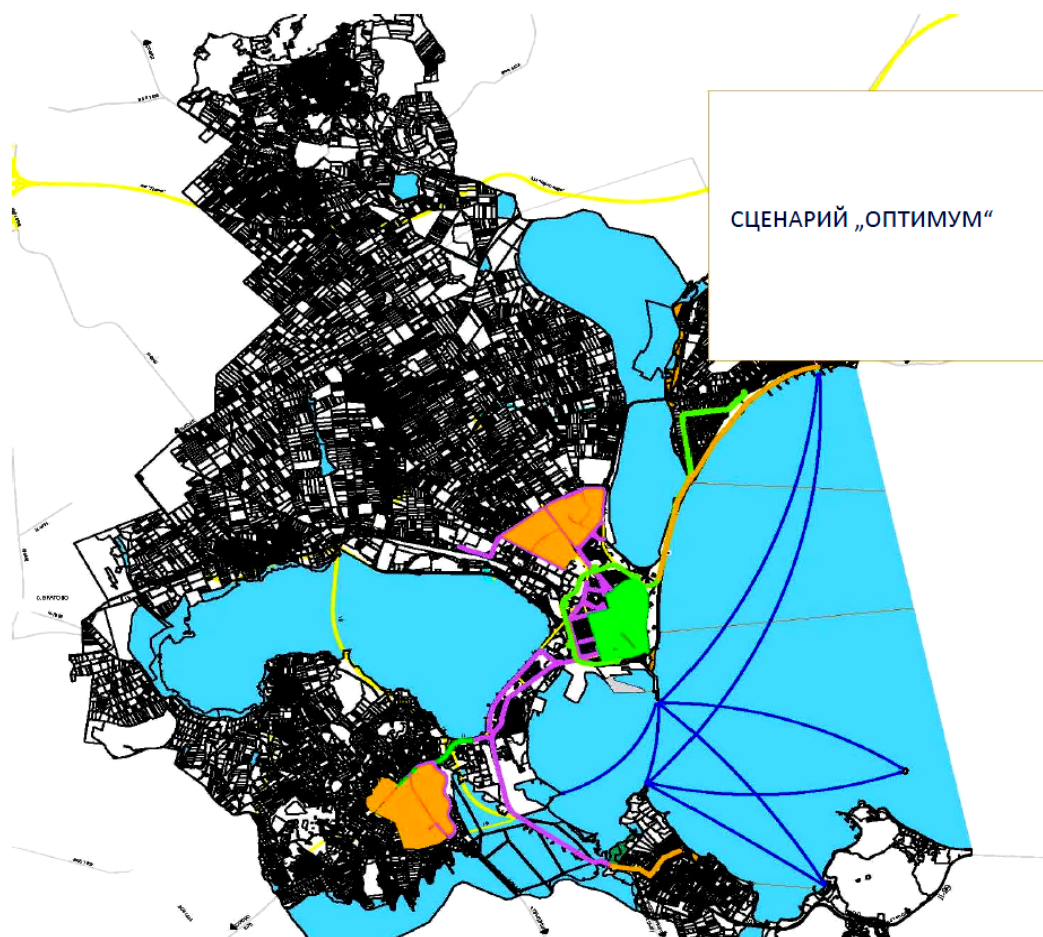
Очакваните резултати от изпълнението на сценария са свързани с редуциране на трафика и задръстванията от автомобили и осъзнаване на необходимостта от по-оптималното им използване от гражданите. Очаква се да се да се редуцира, макар и в малка степен, петролната зависимост, като се стимулира употребата на енергийни източници вместо традиционни горива, тъй като първите са ресурс на изчерпване и струват много по-скъпо от икономическа и екологична точка на човечеството. С употребата на нови и екологосъобразни превозни средства се намалява вредата върху околната среда, нивата на шум и замърсяване, като се повишава качеството на атмосферния въздух и се увеличава времето, което допълнително гражданите получават, когато се придвижват по-бързо.

Създадените различни възможности за транспортиране в община Бургас повишава нивото на градска култура на гражданите и позволява на най-малките жители да формират индивидуални предпочитания в тази насока, които ще имат добър резултат за физическото им развитие.

С изпълнението на мерките, заложи в сценария се подобрява свързаността на отделните транспортни възможности, които съществуват, като се постига в много по-голяма степен интермодалност между тях. Подобрява се достъпността, като физическа инфраструктура, предназначена за хора с увреждания и достъпността, като възможност за получаване на информация в реално време и на реално място.

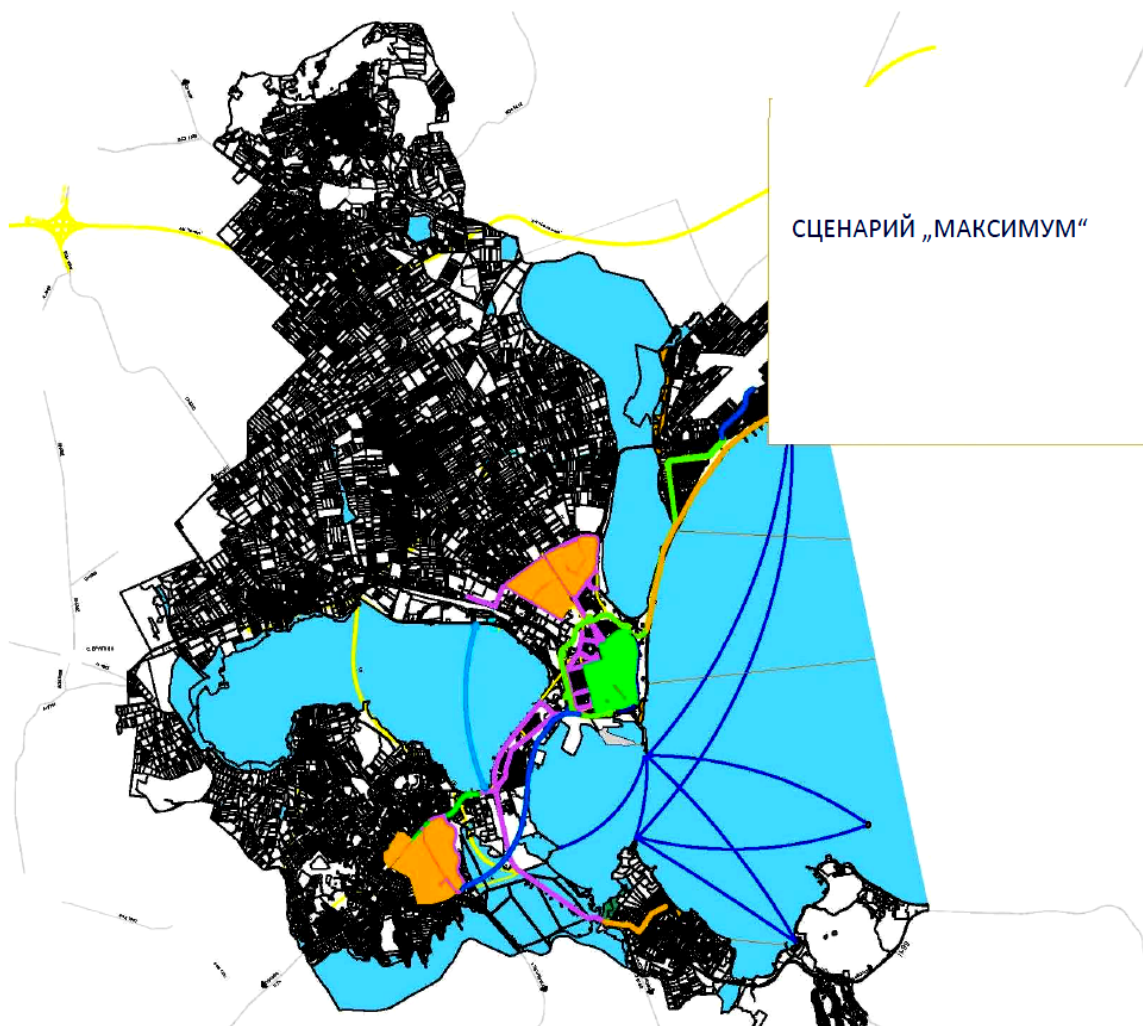
Този сценарий осъществява мерки в подкрепа на всички съществуващи и възможни на територията на общината, но все още неупотребени средства и начини на придвижване, като надгражда, доразвива и ги усъвършенства в предназначението им. Постигането на високо качество, удобство и бързина на превозните средства не е съпроводено от негативен ефект върху околната среда, а напротив, намалява вредните резултати от недобре планирания транспорт и повишава качеството на живот в града.



**ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ 2014 – 2020г.****БУРГАС – УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ 2020г.**

- Надграждане на Бърза автобусна линия;
- Изграждане на буферни паркинги (P&R);
- Реконструкция на междуселищен автобусен терминал;
- Развитие на електрическия транспорт;
- Зона с „0“ емисии в контактната зона на Приморски парк – подземна улица и „зелена“ тролейбусна линия;
- Въвеждане на интелигентна система за управление на трафика – I етап;
- Транспортно успокоени зони;
- Мерки за управление на задръстванията (винетна зона) – I етап;
- Интегриране на морския транспорт в градската транспортна мрежа (изграждане и връзка между морски терминали Бургас, кв. Сарафово, Ченгене скеле, кв. Крайморе);
- Интермодална връзка между морска гара, ж.п. гара и автобусен терминал Юг – mono rail;
- Единна „черноморска“ велосипедна алея;
- Разширяване на пешеходни зони.



**ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ 2014 – 2020г.****БУРГАС – УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ 2030г.**

- Надграждане на Бърза автобусна линия – изграждане на Бърза градска железница;
- Зона с „0“ емисии в контактната зона на Приморски парк – подземна улица и „зелена“ тролейбусна линия - разширение;
- Въвеждане на интелигентна система за управление на трафика – II етап;
- Транспортно успокоени зони -разширение;
- Мерки за управление на задръстванията (винетна зона) – II етап;
- Въвеждане на система за „зелени“ доставки в градския център;
- Фериботна връзка за извеждане на трафика за превоз на стоки;
- Разширяване на системата от велосипедни алеи – връзка на градското ядро със сателитните



### III. Визия, цели и приоритети

#### 1. Цялостна визия за модерна и устойчива градска мобилност

Градовете са двигатели за развитието в рамките на по-широките райони, разположени в близост до тях. Те са центровете на предоставяне на услуги, заетост и развлекателни дейности в съответните населени територии. От особена важност е транспортните им системи да бъдат изцяло интегрирани в транспортните услуги, които се предоставят в рамките на по-широките региони. Въпреки това, градовете страдат от прекалено натоварено пътно движение, замърсяване на въздуха и високи нива на шум. Придвижването<sup>1</sup> с автомобили в градски условия генерира една четвърт от емисиите на въглероден диоксид в транспортния сектор като цяло, а делът на пътнотранспортните произшествия в градовете е 69 % от общия брой ПТП. Постигането на целите за намаляване на емисиите парникови газове и зависимостта от нефт означава необходимост от постепенното излизане от употреба на „конвенционалните“ превозни средства в градовете. Увеличаването на броя на хората, ползващи обществен транспорт, ще създаде добри условия за функционирането на градския транспорт, които в съчетание с усилията за популяризиране и повишаване на безопасността на придвижването пеш и колхозенето, ще убедят хората да изоставят своите автомобили. Гражданите, зависими от придвижване с автомобили, ще бъдат насърчени да ползват по-малки, леки и специализирани автомобили. Големите паркове на компаниите за автобусен и таксиметров превоз, малките, екологосъобразни товарни превозни средства и минибуси са в изгодна позиция да се превърнат в пионери на ползването на алтернативни горива и методи за задвижване, които са област на иновации с обещаващ потенциал. На компаниите на обществен транспорт могат да бъдат предоставени стимули посредством ценови облекчения за превоз, прозрачни данъчни системи и въвеждането на нови технологии.

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

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag38/mag38\\_bg.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag38/mag38_bg.pdf)



С определянето на визия за подобряване на транспорта в град Бургас се конкретизира посоката за неговото развитие по отношение на градската мобилност. За да бъде изпълнено условието за приемственост на средносрочните и дългосрочни документи, е необходимо визията да бъде съгласувана със съществуващата стратегическа визия за развитие на страната, посочена в Националната стратегическа референтна рамка и визията, дефинирана в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., в която е посочено, че към 2020 г. България трябва „да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса”.

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

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

Във визията за развитие на мобилността в град Бургас са залегнали дейности, които оказват влияние върху създаването на нова градска култура на придвижване. С нея се отговаря едновременно на предизвикателството за съчетаване на икономическо развитие и достъпност и подобряване на качеството на живот и защита на околната среда. В процеса на формиране на нова градска култура на придвижване се въвличат заинтересованите страни и се създава възможност за участие във формирането на транспортната политика за нейните граждани.

Достигането до устойчива градска мобилност не представлява процес, който има дефинирано начало и край. Във време, в което все по-трудно се управлява промяната и

се постига баланс между резултатите от човешкия прогрес и околната среда са необходими постоянни усилия за развитие на този процес. Именно заради това постигането на енергийна ефективност е насочено не само към превозните средства, но и към процесите на управление, протичащи в общината. Визията на град Бургас за развитие на сектор транспорт ще осигури по-висока енергоефективност и по-малка вреда върху околната среда, като постави начало по пътя към преодоляване на петролната зависимост от нефта и насърчи по-широкото използване и добиване на възобновяеми енергийни източници, с които да бъде заменено традиционното гориво.

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

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



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

-  Ефективно и икономично планирана и управлявана мобилност в града;
-  По-голяма енергийна ефективност на всички превозни средства;

- ✚ Осигурени „зелени“ транспортни връзки с грижа към околната среда;
- ✚ Подобрена свързаност на различните видове транспортни мрежи;
- ✚ Интегрирани мобилни решения и услуги за хората и бизнеса, съсредоточени върху потребностите на гражданите;
- ✚ Участие на всички заинтересовани страни в процеса на планиране на политиката и формиране на визията за развитие на устойчива градска мобилност в община Бургас.

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 цели, които имат пряко отношение към нейното постигане:

1. Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Бургас (Фигура 10)
2. Подобряване на околната среда в региона (Фигура 11)
3. Повишаване на качеството на живот в общината (Фигура 12)
4. Осигуряване на привлекателна градска среда за туристи (Фигура 13)

Фиг. 1 Приоритети към главна цел „Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Бургас“





Фиг. 2 Приоритети към главна цел „Подобряване на околната среда в региона”



Фиг. 3 Приоритети към главна цел „Повишаване на качеството на живот в общината”



Фиг. 13 Приоритети към главна цел „Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Бургас“





## 2. Приоритети и цели за постигане на устойчива градска мобилност

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

| Приоритет                                                                                                                               | Специфични цели (СЦ)                                                                                                | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1. Приоритет<br>Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Бургас | СЦ 1.1.1 -<br>Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността на градската среда и общественя транспорт  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Облагородяване на автогари, терминали и съоръжения за безопасно преминаване на пешеходци и поставяне на информационни табла за пътническа информация в реално време;</li> <li>• Въвеждане на светофарни уредби, които да сигнализират приближаването на превозното средство на местата, където отсъстват;</li> <li>• Въвеждане на транспортни връзки, които да покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа;</li> <li>• Въвеждане на електронно таксуване и дигитални билети</li> <li>• Въвеждане на нощна линия по заявка, която да се движи до Летището и кв. Сарафово;</li> <li>• Въвеждане на услуга „Пътуване до работа“;</li> <li>• Въвеждане на ценови схеми за лоялност, с които се осигуряват финансови отстъпки за лоялни и редовни клиенти (от 5% до 20%)</li> </ul> |
|                                                                                                                                         | СЦ 1.1.2 -<br>Осъществяване на целенасочена общинска политика за регулиране на трафика на моторни превозни средства | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Въвеждане на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ;</li> <li>• Изграждане на „буферни паркинги“ извън централната част на града</li> <li>• Въвеждане на билет за буферните</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



| Приоритет                                                                                                | Специфични цели (СЦ)                                                           | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.2 Приоритет - Развитие и утвърждаване на морския транспорт като допълнителна възможност за придвижване | СЦ 1.2.1 - Популяризиране на морския транспорт на средни и къси разстояния     | <p>паркинги, който едновременно с това е и билет за превоз в обществения транспорт</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с обществен транспорт;</li> <li>Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни</li> </ul>                                                                                                        |
|                                                                                                          | СЦ 1.2.2 - Укрепване на морската инфраструктура                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Въвеждане на морска линия на транспорт, която да подобри туристическите линии, обвързани със Созопол, Несебър и Поморие;</li> <li>Създаване на морски градски транспорт за хора и стоки по маршрут, който обхваща кв. Сарафово – Център – кв. Краймorie – Рибарско пристанище – селище „Ченгене скеле“;</li> </ul>                                                            |
|                                                                                                          | СЦ 1.2.3 - Постигане на ефективно и екологично управление на Пристанище Бургас | <ul style="list-style-type: none"> <li>Оборудване на Пристанище Бургас с пунктове за презареждане с втечен природен газ (ВПГ);</li> <li>Въвеждане на възможност за наземно електрозахранване;</li> <li>Изготвяне на „Стратегия за управление на околната среда в Пристанище Бургас“;</li> <li>Рационализиране на формалностите за подаване на информация от корабите към пристанището с минимални разходи</li> </ul> |
| 1.3 Приоритет – Развитие на интермодален                                                                 | СЦ 1.3.1 – Стимулиране комбинирането на                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Изграждане на мултимодален транспортен терминал</li> <li>Интегриране на всички общински</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                            |



| Приоритет                                         | Специфични цели (СЦ)                                                                                         | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| транспорт                                         | различни форми на транспорт                                                                                  | форми на транспорт в общата транспортна схема на града                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 1.4 Приоритет – Въвеждане на интелигентни системи | СЦ 1.4.1 - По-интелигентно управление на общественя транспорт за по-безопасен и достъпен обществен транспорт | <ul style="list-style-type: none"><li>• Въвеждане на трафик сензори на всички важни кръстовища в Бургас;</li><li>• Използване на потребителски данни от GPS;</li><li>• 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</li><li>• Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112;</li><li>• Закупуване на говорещи информационни табла, които да информират за месторазположението на транспорта и да бъдат в услуга на хората с увреждания;</li><li>• 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</li></ul> |
| 2.1 Приоритет -                                   | СЦ 2.1.1 -                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Изграждане на повече Вело</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |





| Приоритет                                                                                                               | Специфични цели (СЦ)                                                                                                  | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Намаление на вредните емисии, които се отделят от транспортни средства в околната среда на територията на община Бургас | Популяризиране на колоезденето<br><br>СЦ 2.1.2 -<br>Насърчаване на алтернативните форми на придвижване и ходенето пеш | стоянки и удължаване мрежата от велоалеи и подобряване достъпността и сигурността на Вело маршрутите; <ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li><li>• 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.</li><li>• Въвеждане на програма „Велосипедна информираност“, с която се осигуряват обучения по велосипедна безопасност на деца между 5 и 7 години;</li><li>• Въвеждане на велосипедни тренировки за по-големите деца в реален трафик;</li><li>• Провеждане на „Ден без автомобил“</li><li>• Обезпечаване на сигурността на пешеходците чрез изграждане на съоръжения за безопасно пешеходно пресичане/преминаване</li><li>• Виртуални карти за достъпни велосипедни, пешеходни и еко маршрути</li><li>• Въвеждане на „ходещ“ автобус за</li></ul> |



| Приоритет | Специфични цели (СЦ)                                                             | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           |                                                                                  | ученици, които вместо превозно средство, се придвижват пеша, придружавани от по-възрастни;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|           | СЦ 2.1.3 -<br>Увеличаване употребата на био-гориво вместо традиционно гориво     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Предприемане на мерки за собствена обработка и получаване на биогорива чрез използване на отпадъчните води в пречиствателната станция;</li><li>• 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;</li><li>• Оборудване на Пристанище Бургас с пунктове за презареждане на втечнен природен газ и насърчаване на употребата в морския транспорт</li></ul> |
|           | СЦ 2.1.4 -<br>Увеличаване на употребата на енергия вместо гориво                 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Замяна на сегашните транспортни средства на общинската полиция и еко инспекторите с електрически мотопеди;</li><li>• Закупуването от Общината на електромобили за обслужване на местната администрация;</li><li>• Осигуряване на възможност за наземно електрозахранване в морския транспорт</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                    |
|           | СЦ 2.1.5 - По-оптимално използване на автомобили на територията на община Бургас | <ul style="list-style-type: none"><li>• Създаване на сайт за общо ползване на автомобили от граждани;</li><li>• Създаване на виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани</li><li>• Създаване на система за отдаване</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



| Приоритет                                              | Специфични цели (СЦ)                                                                                                                                                                                                                                                                     | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.2 Приоритет – Редуциране на нивата на шум            | СЦ 2.2.1 - Намаляване на шумовите нива в ЦГЧ<br>СЦ 2.2.2 – Намаляване на интензитета на шум в територии, които имат социално-значимо значение, но не и важно транспортно<br><br>СЦ 2.2.3 – Намаляване на граничните стойности на шум при транспортните средства от обществения транспорт | на електромобили под наем <ul style="list-style-type: none"><li>• Въвеждане на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ;</li><li>• Извеждане на товарния и транзитен трафик на хора и стоки чрез изграждане на обходни маршрути регулирайки пренасочването им посредством методи за информация и контрол</li><li>• Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни;</li><li>• Вкарване на трафика под земята, където е възможно</li><li>• Тестване и въвеждане на екологични превозни средства за обслужване на колективните форми на транспорт - електробуси</li></ul> |
| 2.3 Приоритет – Намаляване на потреблението на енергия | СЦ 2.3.1 - Ограничаване на вредата върху околната среда и постигане на по-висока енергоефективност                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• 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;</li><li>• Поставяне на соларни слънчеви панели върху автобусните спирки/осветителните тела, които да захранват информационните табла чрез получената от тях слънчева енергия;</li></ul>                                                                                                                                                                    |



| Приоритет                                                                                                                    | Специфични цели (СЦ)                                                                                                                                                                                  | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>Изграждане в централната градска зона на соларна станция за зареждане на електромобили, електрически мотопеди;</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3.1 Приоритет -<br>Повишаване на<br>качеството на живот и<br>здравословното<br>състояние на<br>гражданите в община<br>Бургас | СЦ 3.1.1 - Осигуряване<br>на по-достъпна и<br>безопасна градска<br>среда и мобилност за<br>гражданите на<br>община Бургас<br><br>СЦ 3.1.2 -<br>Увеличаване на<br>физическа активност<br>на гражданите | <ul style="list-style-type: none"><li>Осигуряване на безконфликтно преминаване за пешеходци чрез вкарване на трафика под земята на ключови кръстовища</li><li>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;</li><li>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</li><li>Организиране на състезания по колоездене, ходене пеш, каране на кънки/ролери;</li><li>Организиране на кампании „До работа с колело“</li><li>Ежегодно честване на кампанията „Европейска седмица на мобилността“</li></ul> |
| 3.2 Приоритет -                                                                                                              | СЦ 3.2.1 - Повишаване                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>Организиране на събития, като</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |



| Приоритет                                                        | Специфични цели (СЦ)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Мерки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Укрепване на гражданската култура на придвижване в община Бургас | <p>интереса към алтернативни форми на транспорт сред младите жители на община Бургас</p> <p>СЦ 3.2.2 -<br/>Стимулиране на обмен на чужд опит и практики за съществуващите начини на придвижване</p> <p>СЦ 3.2.3 -<br/>Популяризиране на мерките и въвличане в изпълнението на колкото се може повече граждани за постигане на устойчива градска мобилност</p> | <p>„Ден на велосипеда“, конкурси на тема „Най-интересен дизайн на Вело стоянка“;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Създаване на туристически маршрути, които могат да бъдат изминавани с Вело транспорт;</li><li>• Провеждане на „Ден без автомобил“;</li><li>• Създаване на дигитална карта, която да бъде обединител на масовия градски транспорт и туристическите забележителности;</li><li>• Създаване на виртуален портал между държави от ЕС за обмяна на добри практики във връзка с постигането на устойчива градска мобилност;</li><li>• Организиране на информационни срещи сред гражданите, дискусии и конкурси за ползите от предприемането на мерки за засилването на устойчивата градска мобилност</li><li>• Организиране на фотоконкурс „Зелена Мечта“, където участниците да покажат своята гледна точка за това, как могат да се подобрят транспортните системи, какви са проблемите на градската мобилност и как влияят върху местата, където живеем, работим, учим и пътуваме</li></ul> |





#### IV. План за действие 2014 – 2020 г.

Планът за действие представлява инструмент за етапно изпълнение на мерките и постигане на целите и приоритетите, заложиени в сценария „Да се направи оптималното“ и конкретно описани в частта „Приоритети и цели за постигане на устойчива градска мобилност“.

За постигането на устойчива градска мобилност в град Бургас е избрана алтернативата на идеала. Във връзка с Приоритет 1.1 „Утвърждаване на масовия градски транспорт, като предпочитано средство за придвижване сред гражданите на община Бургас“ и осъществяването на дефинираните за постигането му цели са идентифицирани мерки, които са пряко свързани с тяхното постигане.”

| МЯРКА                                                                                           | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                          | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|---------------|
| СЦ 1.1.1 „Подобряване на транспортната инфраструктура“                                          |                                                                           |                    |                       |                             |               |
| 1. Въвеждане на новата транспортна схема                                                        | Оптимизация на транспортните линии и плътността на транспортната схема    | До 1 година        |                       |                             | Община Бургас |
| 2. Въвеждане на частичния план за организация на движението в ЦГЧ и кв. Възраждане              | Подобрена и оптимизирана организация на движението в кв. Възраждане и ЦГЧ | До 1 година        |                       |                             | Община Бургас |
| 3. Въвеждане на улични светлини, които да сигнализират приближаването на превозното средство на | Въведени 20 улични светлини                                               | 3 години           |                       |                             | Община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                                     | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                                      | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| местата, където отсъстват                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                     |                    |                                                                            |                             |                                 |
| 4. Въвеждане на транспортни връзки, които да покриват всички непокрити градски зони и постигане на по-оптимална плътност на транспортната мрежа                                                                                           | Въведена транспорта линия до Индустриална зона – Бургас<br>Въведена нова оптимизирана транспортна схема                                             | 3 години;          |                                                                            |                             | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД |
| 5. Доизграждане на обходни маршрути за товарен и транзитен трафик обход "Запад", Реконструкция/благоустрояване на ул. Крайезерна и изграждане на проход към бул. Тодор Александров;<br>Продължение ул. Янко Комитов към Струга I и II ет. | Извеждане на транзитния и товарен трафик извън рамките на града, ограничване на вредните емисии и нивата на шум                                     | 5 години           | Нива на вредни емисии генерирани от трафика, Нива на шума в града          | 17 000 000                  | АПИ<br>Община Бургас            |
| 6. Изграждане на кръгово кръстовище "Трапезица"                                                                                                                                                                                           | Предотвратяване задръстванията в този участък, намаляване отделените емисии от изчакващи автомобили, осигуряване безопасно преминаване за пешеходци | 3 години           | Нива на вредни емисии генерирани от трафика, Брой задръствания и изчакващи |                             | Община Бургас                   |



| МЯРКА                                                                                                             | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|
| автомобили                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |                       |                             |                                         |
| 7.Обособяване на директни транзитни коридори чрез подобряване на транспортните връзки с логистични зони и паркове | Обособени коридори за товарен трафик , които не преминават през града а се движат по периферни пътища, извеждайки извънгабаритните превози извън централната част на града,не допринасяйки допълнително за задръстванията в централните артерии, ограничавайки шума и замърсяванията в градските жилищни зони и възможността от пътно транспортни инциденти. | 5 години           |                       |                             | Община Бургас<br>Логистичен парк Бургас |
| 8.Довеждаща улица и инфраструктура на риб.пристанище в кв.Сарафово                                                | Подобрена достъпност и осигурена свързаност с обслужващата зона                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |                       | 620 000                     | Община Бургас                           |
| 9. Въвеждане на нощна линия,по заявка която да се движи до Летището и кв.                                         | Въведена нощна линия до Летището, обслужваща                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 3 години           |                       |                             | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД         |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                                       | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                            | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| Сарафово                                                                                                                                                                                                    | интензивния туристопоток през летния сезон                                                                                                  |                    |                       |                             |                                                          |
| 10. Въвеждане на услуга „Пътуване до работа“                                                                                                                                                                | Въведена услуга „пътуване до работа“                                                                                                        | 1 година           |                       |                             | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД                          |
| 11. Въвеждане на ценови схеми за лоялност, с които се осигуряват финансови отстъпки за лоялни и редовни клиенти (от 5% до 20%)                                                                              | Повишен брой хора, които ползват обществен транспорт                                                                                        | От 1 до 2 години   |                       |                             | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД<br>Общински съвет Бургас |
| СЦ 1.1.2 „Осъществяване на целенасочена общинска политика за регулиране на автомобилния трафик“                                                                                                             |                                                                                                                                             |                    |                       |                             |                                                          |
| 1. Разширяване на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ                                                                                                                                                              | Осигурени регулирани нови паркоместа                                                                                                        | От 1 до 5 години   |                       |                             | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас                   |
| 2. 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 | успешно управление и контрол на трафика в града, с цел оптимизация, предотвратяване риска от задръствания, инциденти, надвишаване нивата за |                    |                       | 500 000                     | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас                   |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                                | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                                                                                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                      | шум и освободени вредни емисии                                                                                                                                                                                                                                                                      |                    |                       |                             |                                               |
| 3.Поставяне на VMS динамични табла на входовете на Бургас за трафик информация в реално време, които да изобразят определена информация, генерирана от ИТС в центъра за градска мобилност с контролиране на трафика чрез видеокамери | Извеждане на товарния и транзитен трафик по обходни трасета посредством информация и насоки в реално време<br>Подаване на 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 | До 5 години        |                       | 400 000                     | Община Бургас<br>КАТ<br>Общински съвет Бургас |
| 4. Изграждане на „буферни паркинги“ извън централната част на града                                                                                                                                                                  | Построени 2 буферни паркинги в периферията на ЦГЧ                                                                                                                                                                                                                                                   | До 5 година        |                       |                             | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас        |
| 5. Въвеждане на билет за буферните паркинги, който                                                                                                                                                                                   | Въведена услуга „двоен билет“                                                                                                                                                                                                                                                                       | До 5 години        |                       |                             | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД               |





| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                      | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                       | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат       | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------|
| едновременно с това е и билет за превоз в обществен транспорт (комбиниран електронен портфейл за всички обществени транспортни средства и услуги)                                                                          |                                                                                                                                        |                    |                             |                             | Общински съвет Бургас                      |
| 6. 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.        | Ограничен трафик от превозни средства в 3 зони от централната градско ядро и пешеходна зона, придружено с пониски нива на емисии и шум | 3 години           | Нива на вредни емисии и шум | 150 000                     | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас     |
| 7. 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 |                                                                                                                                        | Ежегодно           |                             |                             | Бургасбус<br>ОП Транспорт<br>Община Бургас |
| 8. Създаване на туристически автобусна линия и маршрути,                                                                                                                                                                   | Оперираща туристическа автобусна линия Посети                                                                                          | До 3 години        |                             |                             | Община Бургас                              |



| МЯРКА                                                                                                                                                | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                     | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------|
| които могат да бъдат изминавани с обществен транспорт                                                                                                | Бургас, поддържане на виртуална карта с туристически маршрути, пригодени за обществен транспорт      |                    |                       |                             |                                               |
| 9. Организиране на улици с второстепенно значение, като еднопосочни и въвеждане на частичен план за организация на движението в ЦГЧ и кв. Възраждане | Оптимизиране на транспортните потоци съобразно капацитета на улиците и транспортните артерии в града | До 3 година        |                       |                             | Община Бургас<br>КАТ<br>Общински съвет Бургас |

По отношение на реализирането на Приоритет 1.2 „Развитие и утвърждаване на морския транспорт като допълнителна възможност за придвижване” са поставени цели и мерки, които следва да се изпълнят по следния начин:

| МЯРКА                                                               | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                               | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат           | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                             |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------|----------------------------------------|
| СЦ 1.2.1 „Създаване на морски маршрути на средни и къси разстояния” |                                                                                |                    |                                 |                 |                                        |
| 1. Реконструкция и модернизация на рибарско пристанище кв. Сарафово | Изградено и функциониращо рибарско пристанище с пристан за яхти в кв. Сарафово | До 1 година        | брой благоустроени пространства | 250 000         | Община Бургас                          |
| 2. Изграждане на рибарско пристанище -                              | Изградено и функциониращо рибарско                                             | 5 години           | благоустроени пространства      | 300 000         | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                      | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                             | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ                                                | Индикатор за резултат      | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|
| Ченгене скеле                                                                                                              | пристанище                                                                                                   |                                                                   |                            |                 |                                                                     |
| 3.Проектиране и изграждане на рибарско пристанище в землище Крайморие                                                      | Изградено и функциониращо рибарско пристанище                                                                | 5 години                                                          | благоустроени пространства | 300 000         | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас                              |
| 4. Въвеждане на морска линия на транспорт, която да подобри туристическите линии, обвързани със Созопол, Несебър и Поморие | Въведени 3 морски транспортни линии - до Созопол, Несебър и Поморие                                          | 5 години                                                          |                            |                 | Община Бургас<br>Община Созопол<br>Община Несебър<br>Община Поморие |
| 5. Създаване на морски маршрут, който обхваща кв. Сарафово – Център – Ченгене скеле- кв. Крайморие                         | Въведен морски маршрут „кв. Сарафово – Център – кв. Крайморие – Рибарско пристанище – селище „Ченгене скеле“ | 5 години                                                          |                            |                 | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас                              |
| СЦ 1.2.2 „Укрепване на морската инфраструктура“                                                                            |                                                                                                              |                                                                   |                            |                 |                                                                     |
| 1. Оборудване на Пристанище Бургас с пунктове за презареждане с втечен природен газ (ВПГ)                                  | Изградени два пункта за презареждане с втечен природен газ (ВПГ)                                             | Първи пункт – до 2 години<br>Втори пункт – до 1 годна след първия |                            |                 | Пристанище Бургас                                                   |
| 2. Въвеждане на възможност за наземно електро-захранване                                                                   | Въведена възможност за наземно електрозахранване чрез                                                        | 3 години                                                          |                            |                 | Пристанище Бургас                                                   |



| МЯРКА                                                                          | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                        | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК        |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|-------------------|
|                                                                                | изграждане на станция за подаване на енергия от суша към кораби         |                    |                       |                 |                   |
| СЦ 1.2.3 „Постигане на ефективно и екологично управление на Пристанище Бургас“ |                                                                         |                    |                       |                 |                   |
| 1. Изготвяне на Изготвена Стратегия за 1 година                                | Изготвена Стратегия за управление на околната среда в пристанище Бургас |                    |                       |                 | Пристанище Бургас |

Във връзка с реализирането на Приоритет 1.3 „Развитие на интермодален транспорт“:

| МЯРКА                                                               | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                           | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| СЦ 1.3.1 „Стимулирана комбинирането на различни форми на транспорт“ |                                            |                    |                       |                 |                                                                                 |
| 1. Изграждане на мултимодален транспортен терминал                  | Изграден мултимодален транспортен терминал | 5 години           |                       |                 | Община Бургас<br>Транспортни и логистични фирми на територията на община Бургас |
| 2. Интегриране на всички настоящи и                                 | Подобрен и олеснен достъп и свързаност на  | Ежегодно           |                       |                 | Община Бургас<br>Транспортни и                                                  |



| планирани транспортни средства и услуги в общата транспортна схема на града                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | отделните транспортни средства                                                                                                                                                                |             |                                                                                                |  | логистични фирми на територията на община Бургас<br>Общински съвет Бургас |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------|
| 3.Популяризиране на виртуалната платформа TRAVELBURGAS.EU и мобилното 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 общественя транспорт, всички варианти за предвижване в града, сравнени откъм време, както и | Лесен и бърз достъп до транспортна информация, която е необходима за да се вземе най-оптималното решение за предпочитано превозно средство спрямо ситуацията, основано на актуална информация | До 1 година | Брой потребители, използващи приложението;<br>Брой потребители на отделните форми на транспорт |  | Община Бургас                                                             |





|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                       |   |                                      |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------------------------------------|--|--|
| информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване,                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                       |   |                                      |  |  |
| 4.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 | Оптимизирани и интегрирани услуги; Лесно и бързо използване на различни транспортни услуги; Възможност за комбиниране | 5 | Брой притежатели на Гражданска карта |  |  |

За осъществяването на Приоритет 1.4 „Въвеждане на интелигентни системи”:

| МЯРКА | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                  | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|------------|
|       | СЦ 1.4.1 „По-интелигентно управление за повишаване на безопасността и достъпността на обществения |                    |                       |                 |            |



| МЯРКА                                                                   | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| транспорт”                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |                       |                 |               |
| 1. Въвеждане на интелигентна система за управление на трафика – I етап; | Системата за управление на трафика е качествено нова услуга, която ще интегрира внедрените към 2015та година интелигентни системи за система за автоматично позициониране на местоположението на превозните средства (AVL), както и система за информация на пътниците в реално време (RTPI). Автобусите ще бъдат оборудвани с камери за видеонаблюдение (CCTV) и ще позволи да се избягват задръстванията в натоварените зони. Дейностите са насочени към поставяне на видеонаблюдение по всички кръстовища, | 1 година           |                       | 2 250 000       | Община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                                              | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                      | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                    | интелигентно управление на светофарните уредби, таксуване и контрол на синята зона чрез камери за видеонаблюдение и системи за контролиран достъп до пешеходните зони |                    |                       |                 |                                                                        |
| 2. Използване на потребителски данни от GPS                                                                                                        | Повишено информирането на граждани с използването на приложения към телефони                                                                                          | До 3 години        |                       |                 | Община Бургас<br>НПО и бизнес на територията на община Бургас          |
| 3. Закупуване на говорещи информационни табла, които да информират за месторазположението на транспорта и да бъдат в услуга на хората с увреждания | Монтирани 200 говорещи табла на спирки                                                                                                                                | 2 години           |                       |                 | Община Бургас                                                          |
| 4. Създаването на виртуална платформа, в която да е поместена информация за всички видове транспорт,                                               | Създадена и функционираща виртуална платформа                                                                                                                         | До 1 година        |                       |                 | Община Бургас<br>Транспортни оператори на територията на община Бургас |



| МЯРКА                                                                                   | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Финансов ресурс | ОТГОВОРНИК |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|------------|
| маршрути, време на изминаване и възможност за електронно зареждане на абонаментна карта |                  |                    |                       |                 |            |

Планът за изпълнение на Приоритет 2.1 „Намаление на вредните емисии, които се отделят от всички транспортни средства в околната среда на територията на община Бургас“ от развитието на оптимален вариант на действие:

| МЯРКА                                                                                               | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                              | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ |  |  | ОТГОВОРНИК                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|------------------------------------------------------------------------|
| СЦ 2.1.1 „Популяризиране на колоезденето“                                                           |                                                                                               |                    |  |  |                                                                        |
| 1. Изграждане на повече Вело стоянки и удължаване на съществуващите Вело маршрути                   | Изградени нови Вело стоянки (10 бр.)<br>Удължен маршрут на съществуващи Вело алеи (5 бр.)     | 2 години           |  |  | Община Бургас                                                          |
| 2. Въвеждане на програма „Велосипедна информираност“, с която се осигуряват обучения по велосипедна | Проведена програма „Велосипедна информираност“ в училищата, в които има предучилищно обучение | 3 години           |  |  | Община Бургас<br>МОН<br>РИО<br>Училища на територията на община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                                                                      | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                              | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ       |                                      |  | ОТГОВОРНИК                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------|
| безопасност на деца между 5 и 7 години                                                                                                                                     |                                                                                                               |                          |                                      |  |                                                                             |
| 3. Въвеждане на велосипедни тренировки за по-големите деца в реален трафик                                                                                                 | Организиран и проведен едноседмични велосипедни тренировки във всички училища на територията на община Бургас | 3 години                 |                                      |  | Община Бургас<br>МОН, КАТ<br>РИО<br>Училища на територията на община Бургас |
| 4. Провеждане на „Ден без автомобил“                                                                                                                                       | Проведен „Ден без автомобил“<br>Намаляване на автомобилния трафик за времето на кампанията                    | Ежегодно на 22 септември |                                      |  | Община Бургас                                                               |
| СЦ 2.1.2 „Насърчаване на ходенето пеша“                                                                                                                                    |                                                                                                               |                          |                                      |  |                                                                             |
| 1. Да се изготвят дигитални карти с безопасни, достъпни, зелени, еко и вело маршрути, оказващи наличните велоалеи, ненатоварени трасета и безконфликтни зони с обезопасено | По висока посещаемост на отбелязаните места с по-екологични форми на придвижване                              | 2 години                 | Брой потребители;<br>Брой посетители |  | Община Бургас                                                               |





| МЯРКА                                                                                                                                    | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                             | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ |  |  | ОТГОВОРНИК                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|--|-----------------------------------------------------------------|
| преминаване                                                                                                                              |                                                                                                                                              |                    |  |  |                                                                 |
| 2. Въвеждане на „ходещ“ автобус за ученици, които вместо превозно средство се придвижват, ходейки пеша, придружавани от по-възрастни     | Въведена инициатива „ходещ“ автобус за училища на територията на община Бургас                                                               | 2 години           |  |  | Община Бургас<br>РИО<br>Училища на територията на община Бургас |
| СЦ 2.1.3 „Увеличаване употребата на биогориво вместо традиционно гориво“                                                                 |                                                                                                                                              |                    |  |  |                                                                 |
| 1. Предприемане на мерки за собствена обработка и получаване на биогорива чрез използване на отпадъчните води в пречиствателната станция | Въведена технология за преработка на отпадъчни води в пречиствателната станция на територията на кв. Меден Рудник за получаване на биогорива | 7 години           |  |  | Община Бургас<br>ВиК - Бургас                                   |
| 2. Организиране на широка информационна кампания за изясняване на ползите от                                                             | Проведена една информационна кампания в началото на въвеждането на процеса за преработка и                                                   | До 2 години        |  |  | Община Бургас<br>НПО на територията на община Бургас            |



| МЯРКА                                                                                                                                                             | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ                                                |                                                   |         | ОТГОВОРНИК                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|
| употребата на биогорива стимулиране въвеждането им в изпълнението на все повече дейности, както от публичните органи, така и от представителите на частния сектор | извличане на биогориво сред гражданите и всички заинтересовани лица |                                                                   |                                                   |         |                                       |
| 3. Оборудване на Пристанище Бургас с пунктове за презареждане на втечен природен газ и насърчаване на употребата в морския транспорт                              | Изградени два пункта за презареждане с втечен природен газ (ВПГ)    | Първи пункт – 2 години;<br>Втори пункт – до 1 години след първия; |                                                   |         | Община Бургас<br>Пристанище Бургас    |
| СЦ 2.1.4 „Увеличаване на употребата на енергия вместо гориво“                                                                                                     |                                                                     |                                                                   |                                                   |         |                                       |
| 1. Замяна на сегашните транспортни средства на общинските инспектори с електрически мотопеди и                                                                    | Закупени общо 50 електрически превозни средства                     | 3 години                                                          | Спестени разходи за гориво, вредни емисии<br>Брой | 400 000 | Община Бургас<br>Общински инспекторат |



| МЯРКА                                                                            | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                          | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ |                                               |           | ОТГОВОРНИК                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|
| електроавтомобили                                                                |                                                                                                                           |                    | електромобили                                 |           |                                               |
| 2.Електрификация на автомобилния парк на Община Бургас                           | Подменени минимум 4 от най-старите амортизирани общински автомобили с електромобили                                       | 5 години           | Брой електромобили                            | 120 000   | Община Бургас<br>ОП Транспорт                 |
| 3. Осигуряване на възможност за наземно електрозахранване в морския транспорт    | Въведена възможност за наземно електрозахранване чрез изграждане на Станция за подаване на енергия от сушата към корабите | 3 години           |                                               |           | Пристанище Бургас                             |
| СЦ 2.1.5 „По-оптимално използване на автомобили на територията на община Бургас“ |                                                                                                                           |                    |                                               |           |                                               |
| 1.Създаване на система за отдаване на електромобили под наем                     |                                                                                                                           | 4 години           | Брой наемания<br>Брой потребители на услугата | 1 000 000 | Община Бургас<br>ОП Транспорт<br>Частни фирми |
| 2. Създаване на сайт за общо ползване на автомобили от граждани                  | Създаден Сайт за общо ползване на автомобили                                                                              | 2 години           |                                               |           | Община Бургас<br>Частни фирми                 |
| 3. Създаване на                                                                  | Създаден Виртуален                                                                                                        | 2 години           | Брой                                          | 20 000    | Община Бургас                                 |



| МЯРКА                                                                | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                           | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ |                         |  | ОТГОВОРНИК   |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|--|--------------|
| виртуален информационен център за споделяне на пътувания от граждани | информационен център за споделяне на пътувания от граждани |                    | потребители на услугата |  | Частни фирми |

Във връзка с Приоритет 2.2 „Редуциране на нивата на шум“:

| МЯРКА                                                                                                                    | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                           | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                     | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------|
| СЦ 2.2.1 Намаляване на шумовите нива в ЦГЧ                                                                               |                                                                                                            |                    |                                                           |                             |                                        |
| 1. Въвеждане на „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ                                                                             | Въведени „синя“ и „зелена“ зони в ЦГЧ                                                                      | От 1 до 5 години   | Брой регулирани паркоместа в зоната                       |                             | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас |
| 2. Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно парко място в обсега където се намираме | Намаляване излишното обикаляне за търсене на свободни места, освободените вредни емисии и генерираният шум | 2 години           | Брой потребители;<br>Нива на шум<br>Нива на вредни емисии | 150 000                     | Община Бургас<br>Общински съвет Бургас |
| СЦ 2.2.2 Намаляване на интензитета на шум в територии, които имат социално-значимо значение, но не и                     |                                                                                                            |                    |                                                           |                             |                                        |



| МЯРКА                                                                                                  | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                  | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                              | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| важно транспортно                                                                                      |                                                                                                                                   |                    |                                                                    |                             |                                 |
| 1.Изграждане и поддържане на залесителни пояси по основните и най – натоварени пътни артерии           | Изградени шумоизолиращи залесителни пояси по– ул. “Д. Димов”, ул. “Проф. Якимов”, обходния път на к-с “Меден Рудник”;             | 4 години           | Ниво на шум<br>Ниво на вредни емисии в определените зони           | 300 000                     | Община Бургас<br>КАТ            |
| 2.Изграждане на шумозащитни стени                                                                      | Изградени шумозащитни стени за кв. Сарафово – летище Бургас; кръстовище на МБАЛ; кв. Възраждане –ул. Иван Вазов и ул. Мария Луиза | 3 години           | Брой дни с параметри на акустично замърсяване в рамките на нормите | 5 000 000                   | Община Бургас<br>Летище Бургас  |
| СЦ 2.2.3 Намаляване на граничните стойности на шум при транспортните средства от обществения транспорт |                                                                                                                                   |                    |                                                                    |                             |                                 |
| 1. Тестване и въвеждане на електрически автобуси за обслужване на градския обществен                   | Тествани електрически автобуса                                                                                                    | 2<br>3 години      | Брой тествани/закупени електробуси                                 | 800 000                     | Община Бургас<br>Бургасбус ЕООД |





| МЯРКА     | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК |
|-----------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------------|------------|
| транспорт |                  |                    |                       |                             |            |

План за изпълнение на Приоритет 2.3 „Намаляване на потреблението на енергия”:

| МЯРКА                                                                                                                                                                       | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                      | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ                                                                                 | Индикатор за резултат                     | Индикативен финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------|
|                                                                                                                                                                             |                                                       | СЦ 2.3.1 - Ограничаване на вредата върху околната среда и постигане на по-висока енергоефективност |                                           |                             |                                        |
| 1. Разработване на Програма за управление качеството на атмосферния въздух                                                                                                  |                                                       | 1 година                                                                                           | Актуализирана програма с план за действие | 35 000                      | Община Бургас<br>Дирекция Околна среда |
| 2. 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 | Въведен процес „зелена” обществена поръчка в общината | 1 година                                                                                           |                                           |                             | Община Бургас                          |
| 3. Цялостна подмяна на улично осветление в ж.р Меден рудник                                                                                                                 | Подмяната улично осветление с ново, модерно,          | 2 години                                                                                           |                                           |                             | Община Бургас                          |



|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                   |          |                                                        |         |                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                       | автоматизирано и енерго- спестяващо                                                                               |          |                                                        |         |                                                    |
| 4. Поставяне на соларни слънчеви панели върху автобусните спирки/осветителните тела, които да захранват информационните табла чрез получената от тях слънчева енергия | Поставени 100 слънчеви соларни панели върху спирки и осветителни тела                                             | 3 години |                                                        |         | Община Бургас<br>Концесионер на автобусните спирки |
| 5. Изграждане на соларни станции за зареждане на електромобили, електрически мотопеди в различни градски зони                                                         | Изградени 4 соларни станции в ЦГЧ<br>Спестена/генерирана зелена енергия<br>Ръст на потребителите на електромобили | 4 години | Спестена/генерирана зелена енергия<br>Брой потребители | 150 000 | Община Бургас<br>Общински съвет                    |
|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                   |          |                                                        |         |                                                    |

Програма за осъществяване на Приоритет 3.1 „Повишаване на здравословното състояние на гражданите в община Бургас”

| МЯРКА                                                   | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                               | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                     | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|--------------------------|---------------|
|                                                         | СЦ 3.1.1 „Осигуряване на по-висока безопасност за гражданите на община Бургас” |                    |                                           |                          |               |
| 1.Изграждане на подземен подход за автомобилен трафик и | безконфликтното пешеходно преминаване                                          | 5 години           | Брой инциденти<br>Време за преминаване на |                          | Община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                                                         | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат  | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| на ул. Демокрация пресичаща пешеходна зона ул. Богориди                                                                                                                                                                                                       | преодоляване на задръстванията в тази зона                                                          |                    | автомобили през зоната |                          |                             |
| 2. 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 | Въведени зони на територията на град Бургас с ограничение на скоростта до 30 км/ч.                  | 2 години           |                        |                          | Община Бургас<br>КАТ        |
| 3. Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се намира 112                                                                                                                                                                 | Въведена система e-call на 50 % от постоянно присъстващи автомобили на територията на община Бургас | 3 години           |                        |                          | Община Бургас<br>МВР<br>НПО |
| 4.Инсталиране на                                                                                                                                                                                                                                              | Повишаване                                                                                          | 4 години           | Брой                   | 80 000                   | Община Бургас               |



| МЯРКА                                                                                       | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                            | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                                            | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------|
| видеонаблюдение освен в градския транспорт и на ключови транспортни артерии и възлови места | сигурността в зоните; Бърза реакция и алармиране при инциденти; Намаляване на криминалните действия в зоните под наблюдение |                    | инсталирани камери<br>Брой покрити градски зони<br>Брой идентифицирани инциденти |                          | Общински съвет Бургас                                |
| СЦ 3.1.2 „Увеличаване на физическа активност на гражданите                                  |                                                                                                                             |                    |                                                                                  |                          |                                                      |
| 1. Организиране на състезания по колоездене, ходене пеш, каране на кънки/ролери             | Проведени кампании на територията на община Бургас на тема „алтернативна мобилност”                                         | Ежегодно           | Брой кампании;<br>Брой участвали граждани                                        |                          | Община Бургас<br>НПО на територията на община Бургас |
| 2. Организиране на кампании „До работа с колело”                                            | Проведени кампании „До работа с колело”                                                                                     | Ежегодно           | Брой кампании<br>Брой участвали                                                  |                          | Община Бургас<br>Частни фирми<br>НПО                 |

По отношение на изпълнението на Приоритет 3.2 „Укрепване на гражданската култура на придвижване в община Бургас” на идеалната алтернатива се идентифицира посочения по-долу план за изпълнение:



| МЯРКА                                                                                                                                    | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                 | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Цел 3.2.1 „Повишаване интереса към алтернативни форми на транспорт сред по-младите жители на община Бургас“                              |                                                                                                                                  |                    |                       |                          |                                                                                     |
| 1.Ретрофитинг и конвертиране на амортизирани колела в електрически такива и предлагането им под наем                                     | подпомагане преодоляването на по-дълги и трудни дестинации с велосипед                                                           | 3 години           |                       |                          | ОП Транспорт<br>Община Бургас                                                       |
| 2.Предоставяне на услуга за индивидуални и групови заявки за целодневно наемане на велосипеди част от рента-байк системата Вело Бургас и | тясно сътрудничество с хотели, туристически, културни обекти и атракции за промотиране на услугата сред потенциални потребители. | 1 година           |                       |                          | ОП Транспорт, ОП Туризъм<br>Община Бургас<br>Частни фирми<br>Хотели<br>университети |
| 3. Организиране на събития, като „Ден на велосипеда“, конкурси на тема „Най-интересен дизайн на Вело стоянка“,                           | Проведени събития „Ден на велосипеда“ на територията на община Бургас;<br>Организирани 7                                         | Ежегодно           |                       |                          | Община Бургас<br>НПО и жители на град Бургас                                        |





| МЯРКА                                                                                                                                                                                                     | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                        | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|
| „Европейска седмица на мобилността“                                                                                                                                                                       | конкурса „Най-интересен дизайн на Вело стоянка                                                                                          |                    |                       |                          |                                               |
| 4. 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.) | Създадени най-малко 2 туристически маршрута, пригодени за Вело транспорт                                                                | 2 години           |                       |                          | Община Бургас<br>ОП Туризъм<br>Общински съвет |
| 5. Провеждане на „Ден без автомобил“                                                                                                                                                                      | Проведени 7 мероприятия „Ден без автомобил“                                                                                             | Ежегодно           |                       |                          | Община Бургас<br>Частни фирми<br>НПО          |
| 6. Създаване на дигитална карта, която да бъде обединител на масовия градски транспорт и туристическите забележителности                                                                                  | Създадена Дигитална карта, ръст на посетителите на туристически обекти и на потребителите на градски транспорт през туристическия сезон | 2 години           | Брой посетители       |                          | Община Бургас<br>Бизнес<br>НПО                |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                      | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                     | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                              | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------|
| Цел 3.2.2 „Стимулиране на обмен на чужд опит и практики за съществуващите начини на придвижване”                                                                                           |                                                                                                                                                                                      |                    |                                                    |                          |                                                         |
| 1. Създаване на виртуален портал между държави от ЕС за обмяна на добри практики във връзка с постигането на устойчива мобилност                                                           | Създаден Виртуален европейски портал за насърчаване на мобилността между региони                                                                                                     | 4 години           |                                                    |                          | Община Бургас<br>Чуждестранни партньори<br>Частни фирми |
| Цел 3.2.3 „Популяризиране и въвличане в изпълнението на мерките за постигане на устойчива градска мобилност на колкото се може повече граждани”                                            |                                                                                                                                                                                      |                    |                                                    |                          |                                                         |
| 1. Организиране на информационни срещи сред гражданите, дискусии и конкурси с предложения за инициативи и мерки за предприемането на мерки за засилването на устойчивата градска мобилност | Проведени информационни дни в Бургас за предложения или дискусия на планирани мерки за постигане на мобилност (напр. ограничаване трафика на автомобили с въвеждане на часови режим) | Ежегодно           | Брой проведени срещи;<br>Брой информирани граждани |                          | Община Бургас<br>НПО                                    |



| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                                                                    | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------|
| 2. Организиране на фотоконкурс „Зелена Мечта“, където участниците да покажат своята гледна точка за това, как могат да се подобрят транспортните системи, какви са проблемите на градската мобилност и как влияят върху местата, където живеем, работим, учим и пътуваме | Проведени 7 конкурса „Зелена мечта“ | Ежегодно           |                       |                          | Община Бургас<br>НПО |

По отношение на изпълнението на Приоритет ГЦ 4 - Осигуряване на привлекателна градска среда за жители и туристи се идентифицира посочения по-долу план за изпълнение:

| МЯРКА | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК |
|-------|------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|------------|
|-------|------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------|------------|



| МЯРКА                                                                                                                                                      | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------|
| 4.1. Повишаване на достъпността и привлекателността на градската среда и културните обекти в общината                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |               |
| 1. „Обновяване на градска жизнена среда в ЦГЧ“<br><br>Благоустрояване на „Пешеходна зона ул. „Богориди“ от ул. „Лермонтов“, до ул. „Демокрация“, гр.Бургас | Подобрена среда за приоритетно пешеходно движение; Подобрени характеристики, условия за ползване и елементи на градското обзавеждане; Създаване на условия за интегриране на групите в неравностойно положение чрез подобряване на физическата и жизнената среда; Повишаване на безопасността и сигурността на градската среда. | 4 години           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• площи с подменени настилки;</li> <li>• площи с благоустроени пешеходни пространства;</li> <li>• площи с благоустроени зелени площи;</li> <li>• площи с озеленени перголи;</li> <li>• Изграден воден ефект „Грамофона“;</li> <li>• Изградена поливна система към елементите на озеленяването;</li> <li>• Изградени нови водни площи;</li> <li>• 2 броя мови питейни фонтанки;</li> <li>• 34 броя</li> </ul> | 1 411 473                | Община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                 | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                    | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                                                                                                                                            | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------|
|                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                     |                    | монтирани нови пейки;<br>• Изградени нови осветителни улични стълбове с енергоспестяващи осветителни тела;<br>• Инсталирани елементи на система за видеонаблюдение.              |                          |               |
| 2. „Пешеходни зони II етап: ул. „Александровска“ от ул. „Левски“ до ул. бул. Сан Стефано“, гр.Бургас“ | Подобрена среда за приоритетно пешеходно движение; Подобрени характеристики, условия за ползване и елементи на градското обзавеждане; Създаване на условия за интегриране на групите в неравносвойно положение чрез | 4 години           | • Площ благоустроени пешеходни пространства;<br>• Площ благоустроени зелени площи;<br>• Брой монтирани пейки;<br>• Подменени осветителни стълбове с енергоспестяващо осветление; | 2 450 285                | Община Бургас |



| МЯРКА                                                                                                                                             | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                              | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                                                               | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
|                                                                                                                                                   | подобряване на физическата и жизнената среда; Повишаване на безопасността и сигурността на градската среда.                                   |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Монтирани видеокамери със стойка.</li> </ul> |                          |                                 |
| 3.Рехабилитация на ул.Ал.Батенберг по плана на ЦГЧ Бургас-Втори етап:                                                                             | Обновяване на градска жизнена среда в ЦГЧ                                                                                                     | 5 години           | Брой благоустроени пространства                                                     | 579 843                  | Община Бургас                   |
| 4.Повишаване привлекателността на градското ядро и исторически център чрез въвеждане на зони с ограничен трафик. „Изпаряване на пътното движение” | ограничаване на достъпа до центъра на града с въвеждането на зона Ограничен трафик,чрез затваряне на централни улици в определени часове, дни | 5 години           |                                                                                     |                          | Община Бургас<br>Общински съвет |
| 5. Сътрудничеството с ТИЦ с цел да се предоставя пълна мобилна информация                                                                         |                                                                                                                                               |                    |                                                                                     |                          |                                 |





| МЯРКА                                                                                                                                                                                                                   | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                        | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат           | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------|
| 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 |                                                                                                                                                                                                                                         |                    |                                 |                          |               |
| 4.2. По-голяма сигурност и комфорт на придвижването в община Бургас                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                         |                    |                                 |                          |               |
| 1.Изграждане на пешеходни надлези в конфликтни зони в жилищните зони и съставните селища                                                                                                                                | Изграждане на надлез за пешеходци и велосипедисти на кръстовището на ул."Тодор Александров" и ул."Индустриална"; - по бул. "Димитър Димов", при Гимназия с преподаване на английски език "Гео Милев", в близост до Приморски парк; - по | 2 години           | Брой благоустроени пространства | 1 800 000                | Община Бургас |



## План за устойчива градска мобилност на Община Бургас 2014 – 2020 г.



Programme co-funded by the  
EUROPEAN UNION

| МЯРКА                                                                                                                                                                                                        | ОЧАКВАН РЕЗУЛТАТ                                                                                                                                                                                                                                             | СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Индикатор за резултат                     | Планиран финансов ресурс | ОТГОВОРНИК                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                              | ул."Стефан Стамболов", в близост до МБАЛ - Бургас; - до сградните съоръжения на фирма Чикън груп по пътя за кв. Ветрен.                                                                                                                                      |                    |                                           |                          |                                                         |
| 2.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                                            | Подобрена градска ориентация; повишена информираност за възможностите на придвижване; подобрен комфорт и независимост                                                                                                                                        | 4 години           | Брой потребители                          | 40 000                   | Община Бургас<br>Частни фирми<br>НПО                    |
| - ремонт на съществуващото и изграждане на ново улично осветление, въвеждане на мерки за енергийна ефективност;<br>- поетапно изграждане на автономно енергоспестяващо улично осветление в проблемни жилищни | - Подобряване на качеството и ефективността на уличното осветление и привеждането му в съответствие с хигиенните норми;<br>- Намаляване на бюджетните разходи за улично осветление;<br>- Подобряване безопасността и физическите характеристики на градската | 7 години           | Линейни метри улици с обновено осветление | 10 000 000               | Община Бургас<br>Фирми за договор с гарантиран резултат |



## План за устойчива градска мобилност на Община Бургас 2014 – 2020 г.



Programme co-funded by the  
EUROPEAN UNION

|                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                               |           |                                                                                |            |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------|
| райони и комплекси;<br>- въвеждане на системи за ефективно управление на уличното осветление;                                                                                                             | среда.<br>- Редуциране на въглеродните емисии, генерирани от уличното осветление.                                                                                                                             |           |                                                                                |            |               |
| - Обновяване на автобусния и тролейбусен парк на обществения транспорт;<br>- Въвеждане на система за бърз автобусен транспорт (BRT);<br>- Въвеждане на приоритетна за автобусите светофарна система;<br>- | - Намаляване на средната продължителност на обществените пътувания в рамките на общината;<br>- Подобро качество на атмосферния въздух;<br>- Намаляване на разходите за енергия в областта на транспорта.<br>- | 8 години  | Брой нови автобуси<br>Въведена система за БРТ<br>Въведена система за приоритет | 50 000 000 | Община Бургас |
| - Разработване и въвеждане на система от стимули за закупуване и използване на екологично чисти транспортни технологии.                                                                                   | - подобро качество на атмосферния въздух;                                                                                                                                                                     | 10 години | Въведена система                                                               | 1000 000   | Община Бургас |



## V. *Комуникационна стратегия за популяризиране на ПУГМ 2014 – 2020 г.*

### 1. Основана цел и принципи на Комуникационната стратегия

Основната цел на настоящата Комуникационна стратегия е да комуникира целите на ПУГМ за повишаване осведомеността на широката общественост относно развитието и постигането на устойчива градска мобилност в община Бургас чрез осигуряване на координирани и съгласувани действия на всички заинтересовани страни, засилване на прозрачността и информацията от практическо значение за всички идентифицирани целеви групи в рамките на Комуникационната стратегия.

Комуникационната стратегия цели да даде всеобхватна публичност на мерките и действията, предприети от община Бургас за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност.

Съдържанието и изпълнението на Комуникационната стратегия е в съответствие със следните основни принципи:

- ✚ Прозрачност – всички дейности по тази Стратегия ще бъдат широко популяризирани за осигуряване на пълна прозрачност за широката общественост, за идентифициране на целевите групи и всички заинтересовани страни;
- ✚ Партньорство – Комуникационната стратегия ще бъде изпълнявана в тясно сътрудничество с основните заинтересовани страни и партньори;
- ✚ Отчетност и публичност – ще се създадат условия за провеждане на дебати, за предоставяне на балансирана и обективна информация, за осигуряване на възможности за изразяване на предложения и очаквания от страна на гражданите;
- ✚ Комуникация, която отчита специфичните нужди – информацията се разпространява по достъпен за целевите групи и широката общественост начин. Предвидените мерки се изпълняват, като се отчитат специфичните нужди на отделните целеви групи и заинтересовани страни. Дейностите за информация и комуникация ще бъдат изпълнявани от Общинска администрация Бургас;
- ✚ Широкообхватност - информацията и комуникацията ще се стремят да покрият възможно по-голяма част от територията на община Бургас
- ✚ Гъвкавост - Мерките и дейностите, заложи в Стратегията, са адаптивни с цел да се реагира на динамичните промени чрез включване на нови послания към заинтересованите страни;
- ✚ Активни действия - този принцип означава, че действията трябва да се планират активно и целенасочено, а посланията - да бъдат „излъчени“ във времето така, че да подготвят успеха на предприеманите управленски действия.



## 2. Анализ на текущото състояние

На база на наличната информация за развитие на План за устойчива градска мобилност и работата на общината могат да се направят някои аналитични обобщения за условията, в които се съставя и ще се изпълнява настоящата Комуникационна стратегия.

### S

#### Силни страни

1. Идентифицирани са заинтересованите страни, които да участват в процеса по изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност;
2. Реализирани са редица проекти във връзка с постигането на по-екологосъобразен и привлекателен транспорт;
3. Постигнато е разбиране за значимостта на „устойчивата градска мобилност“ сред заинтересованите страни на местно ниво;
4. Налице е значителен опит за работа в областта на връзките с обществеността;
5. Наличие на механизми за партньорство на местно и национално ниво за постигане на целите на устойчива градска мобилност;
6. Съществува реална възможност за планиране и координиране на публичните събития;
7. Натрупан е опит в сферата на комуникацията от страна на община Бургас при реализиране на проекти, финансирани от ЕС;
8. Има положителна нагласа у общината и обществеността по отношение на финансовата помощ на ЕС за развитие и модернизация градската агломерация и транспортна инфраструктура.

### W

#### Слаби страни

1. Все още има известни затруднения при поднасянето на информацията на ясен и разбираем език за обществеността;
2. Недостатъчно е използването на експерти и „говорители“ за медийни събития във връзка с развитието на градската мобилност;
3. Липсва специализирана информационна уеб-страница, която да информира как ще се реализира поетапно Планът за устойчива градска мобилност;
4. Липсва традиция за ефективна употреба на средствата за масово осведомяване при комуникиране на ползите и ефектите от



прилагането на мерки за реализиране на устойчива градска мобилност.

5. Недостиг на човешки ресурси за управление и прилагане на Комуникационния план към Плана за устойчива градска мобилност;
6. Липса на финансова възможност на Общината да организира публични дискусии, събития, конкурси и конференции във връзка с реализирането на Плана за устойчива градска мобилност на Община Бургас;

## О

Възможности на външната среда, които съществуват за осъществяване на тази Стратегия, са:

1. Обучение на служители от Отдел „Връзки с обществеността и протокол“ и Отдел „Култура, маркетинг и реклама“ за работа с медии и по отношение на комуникиране на мерки за устойчив градски транспорт;
2. Обучение на служители от Отдел Разработване на Алгоритъм за изпълнение на мерките за информация и публичност по реализиране на Плана за устойчива градска мобилност;
3. Работа отблизо с медиите под формата на работни срещи и обучения;
4. Създаване на обществен интерес към темата;
5. Създаване на специализирана информационна уеб страница, която да информира за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност;
6. Наличие на възможности за подкрепа и участие в комуникационните дейности на заинтересованите страни и структурите на гражданското общество;
7. Създаване на достъпни и ефективни канали за комуникация, които са посочени като предпочитани от широката общественост;
8. Подобряване на механизмите за координация в процеса на изпълнение на проекта;
9. Оползотворяване на възможностите за обмяна и споделяне на добри практики в областта на комуникациите и устойчивото управление на градска мобилност на национално и европейски равнище.

## Т

Заплахи на външната среда, чието въздействие трябва да бъде минимизирани и предварително отчитано, са:





1. Недостатъчна заинтересованост на гражданите, НПО и др. структури на гражданското общество за участие при формирането на политиката в областта на транспорта и постигането на мерките за устойчива градска мобилност, както и оказването на граждански контрол върху дейността на местната власт;
2. Загуба на интерес към темата, поради пренасищането на общественото медийно пространство с обща информация;
3. Завишени очаквания за ефекта на въздействие от изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност;
4. Използване на специализирана терминология, която е неразбираема за широката публика;
5. Неясни и некомпетентни изказвания по темите, свързани с устойчивата градска мобилност от страна на опонентите;
6. Липса на разбиране на целите и задачите на Комуникационния план от страна на гражданите на община Бургас.

### 3. Стратегия и комуникационни мерки за постигане на целите

#### d. Обща цел на Комуникационния план

Въз основа на анализа на съществуващото състояние, опита на Община Бургас при реализирането на редица проекти, финансирани от ЕС, стратегията на Комуникационния план (КП) постановява общата цел:

**„Да се представи и популяризира Плана за устойчива градска мобилност на община Бургас и да се разпространи приноса и ползите от неговото реализиране за местната общност“**

Това, от една страна, означава да се осигури необходимата конкретна информация за развитието и изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на широката публика, включително в печатна форма и онлайн, а от друга - да се насърчи по-активното участие на служители от общинската администрация в дейностите свързани с предоставяне на информация и публичност.

Имайки предвид, че с изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност се подкрепят основни инфраструктурни проекти с различни видове транспорт на територията на община Бургас, следва да има индивидуален подход към всеки проект, който да съответства на вида транспорт и обществения интерес.

#### е. Конкретни цели



Общата цел на Комуникационния план може да бъде постигната посредством реализирането на няколко конкретни цели, които обхващат всички комуникационни нива.

- ✚ Конкретна цел 1 – Да се улесни успешното прилагане на Плана за устойчива градска мобилност на община Бургас чрез ефикасна вътрешна и външна комуникация.
- ✚ Конкретна цел 2 - Да се осигури успешното реализиране на проектите от Плана за устойчива градска мобилност чрез запознаване на изпълнителите с техните отговорности и осигуряването на навременна, разбираема и качествена комуникация с граждани и други заинтересовани страни.
- ✚ Конкретна цел 3 - Да се съобщят ползите от реализираните проекти и да се подчертае приносът им за осъществяване на Плана за устойчива градска мобилност.
- ✚ Конкретна цел 4 – Да се осигури прозрачност на изпълнението на Плана за градска мобилност на община Бургас, като се разпространи информация относно ресурсите, които се влагат, резултатите от наблюдение и оценка на напредъка по изпълнение на плана.

#### f. Етапи, приоритети и дейности на Комуникационния план

Предвид дългосрочния период, обхванат от Комуникационния план, седемгодишният срок е разделен на три основни етапа с конкретни приоритети и стъпки за изпълнение.

##### Първи етап - „Подготовка и въвеждане”

✚ Обхват на действие: 2015 г.

✚ Приоритетите на първия етап са:

- ✓ Подготовка и разпространяване на информация относно приоритетите, целите и мерките на Плана за устойчива градска мобилност;
- ✓ Активна разяснителна работа с граждани, други заинтересовани страни – неправителствени организации, транспортни и логистични фирми, пристанище Бургас, училища, детски градини и др.;

✚ Действия по първи етап:

- ✓ Създаване на подробен план за действие за конкретния период, който да включва разпределение на задачите във времето, както и конкретизиране на



стъпките и допълването им. Ще бъде идентифициран профила на целевите групи и най-подходящите мерки за разпространение на посланията.

- ✓ Създаване и разпространение на слоган - необходимо е да се разработи основно съобщение/послание, което трябва да дава отговор на следните въпроси:

- Към кого е насочено то?
- Кой се нуждае от информация?
- Кое е основното послание на Комуникационната стратегия?

Съобщението ще бъде кратко и ясно формулирано, положително, лесно за запомняне и съответстващо на нивото на целевата публика. В тази връзка ще се проведат обществени обсъждания, на които да се представят идеи за оригинален слоган, който е одобрен от целевите групи.

- ✓ Организиране и провеждане на информационни и рекламни кампании по отношение на мерките за различните видове транспорт. Община Бургас ще устройва регулярно, според етапите и резултатите на изпълнение на Плана, информационни и рекламни кампании за широката публика на местно равнище, за да популяризира устойчивата градска мобилност. Акцентът ще бъде върху използването на по-екологичен обществен транспорт, морските и алтернативни начини на придвижване из града и извън него. По време на тези кампании отношенията с местните медии ще бъдат приоритет. Общо четири информационни кампании на тема „алтернативна мобилност“ ще бъдат проведени. Една широка информационна кампания във връзка с въвеждането на процеса на преработка и извличане на биогорива на територията на община Бургас, предназначена за всички граждани и заинтересовани лица, сред които темата за екологичния транспорт представлява интерес. През 2014 г. и всяка следваща година ще бъде провеждано публично събитие, което представя успешно изпълнените дейности и информира гражданите за последващите ползи от предприемането на допълнителни мерки за постигане на устойчива градска мобилност.
- ✓ Изграждане и поддържане на информационна уеб страница, на която може да се прегледа осъществяването на Плана за устойчива градска мобилност. Нейното промотиране ще е сред граждани, заинтересовани страни, изпълнители на проекти, общински служители и др.
- ✓ Разработване на Алгоритъм за общинските служители във връзка с това как да прилагат мерките за информация и публичност. Той ще бъде кратък наръчник за това как да се комуникира с различните целеви групи, да се даде съвет за най-резултатните инструменти и канали. При кандидатстването за проекти, финансирани от Общността, информацията ще бъде относно изискваните документи на ЕС за публичността и комуникациите и принципите на връзките с обществеността. Ще има списъци с необходимите стъпки при подготовка на прессъобщения, организиране на пресконференции и публични събития. В Алгоритъма ще бъдат включени практически съвети за разработване на комуникационни планове. Алгоритъма ще се допълва по време на изпълнение на плана от самите служители.



- ✓ Разработване на рекламни видеоклипове във връзка с инвестициите в масовия градски транспорт и съществуващите алтернативни начини на придвижване. Видеоклиповете ще бъдат представени пред местната общественост чрез местен телевизионен канал. Освен това, ще бъдат качени и на сайта на община Бургас, за да може всеки, който има интерес да получи информация за състоянието и развитието на градската мобилност на град Бургас.
- ✓ Връзки с медиите – Медиите представляват ключов информационен канал за достигане до широката публика. Те изискват специално внимание и подход, специализирана информация и редовни контакти с отговарящите за транспортните въпроси. Ще бъдат организирани пресконференции и брифинги, като допълнително ще бъдат разпространявани и прессъобщения. Отделно, медиите ще бъдат подпомагани чрез разработването на видеоклипове и публикации за развитието на транспорта в град Бургас.

Втори етап - „Комуникация на междинните резултати и ускоряване на отделните мерки”

✚ Обхват на действие: 2016-2017 г.

✚ Приоритети:

- ✓ Осигуряване на прозрачност при разходване на публични средства
- ✓ Насърчаване обществената подкрепа за политиката на общината в областта на транспорта и особено на алтернативните форми на придвижване

✚ Действия:

- ✓ Разпространение на информация относно напредъка по приоритетите и проектите, заложи в Плана за устойчива градска мобилност
- ✓ Анализ на постигнатите резултати и на въздействието на действията от първи етап
- ✓ Продължаване прилагането на мерките и действията, предвидени в първия етап, но вече актуализирани в съответствие с направените анализи
- ✓ Насърчаване алтернативните форми на придвижване.

Трети етап - „Представяне на постиженията”

✚ Обхват на действие: 2017 – 2020 г.

✚ Приоритети:

- ✓ Затвърждаване на постигнатите резултати от комуникационната стратегия



- ✓ Насърчаване развитието на приоритетите на Плана за устойчива градска мобилност
- ✓ Принос за постигане на устойчиви резултати на Плана

Действия:

- ✓ Представяне на постигнатите резултати и постижения от изпълнението на заложените проекти в Плана за устойчива градска мобилност и степента на постигане на идентифицираните приоритети и цели, както и влиянието, което те ще окажат в бъдеще. Ще бъдат използвани подходящи адекватни мерки и средства, които ще се определят в началото на периода според промените в средата.
- ✓ Дискусии за определяне на нови приоритети и цели за продължаване на устойчивата градска мобилност.

#### 4. Целеви групи и комуникационни канали

##### а. Целеви групи

За целите на Комуникационния план са идентифицирани следните основни целеви групи, които представят конкретна публика:



Това разделение е въз основа на конкретната роля на всяка група по отношение на постигането на Плана за устойчива градска мобилност, както и на различията в нивото на информация, интерес и предпочитани комуникационни канали.

Вътрешната целева група включва:

- ✓ Екипа за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност от страна на общинската администрация;



- ✓ Общински съвет Бургас;
- ✓ Общинска администрация Бургас;
- ✓ Външни експерти.

Външни целеви групи:

- ✓ Потенциални изпълнители на проекти;
- ✓ Основни акционери - транспортни организации и оператори, строители и консултантски фирми от сектора;
- ✓ Граждани на община Бургас;
- ✓ Неправителствени организации;
- ✓ Други социално-икономически партньори;
- ✓ Училища на територията на община Бургас;
- ✓ Социални заведения.

Посредническа целева група:

- ✓ Представители на медиите;
- ✓ Информационни центрове на обществени институции;
- ✓ Информационна служба в рамките на община Бургас;
- ✓ Политици;
- ✓ Лидери на общественото мнение;
- ✓ Централен информационен център за структурните фондове, Министерство на финансите.

#### **b. Комуникационни канали**

Изборът на комуникационни канали е съобразен главно със специфичните характеристики на целевите групи, а също и с вида и темата на съобщението, което трябва да бъде предадено. Най-важно е да се използват активно каналите, които гарантират най-добре, че съобщението ще стигне до желаната аудитория. При планирането на комуникационни кампании и дейности, особено в областта на смесването на медиите, е много важно да се вземат предвид предпочитанията на отделните групи да бъдат информирани посредством съответните канали, както и развитието в приоритизирането на комуникационните канали.

Основните комуникационни канали, които ще бъдат използвани за външните целеви групи са като следва:

- ✓ Местни телевизионни станции;
- ✓ Местни радиостанции;
- ✓ Местни ежедневници;
- ✓ Седмични вестници;





- ✓ Списания;
- ✓ Специализирани публикации;
- ✓ Външни реклами (табла, постери, реклами на превозни средства);
- ✓ Информационни брошури (листовки, диплянки);
- ✓ Интернет.

#### Външни целеви групи

| Подгрупи                                                                                            | Комуникационни канали                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Потенциални изпълнители на проекти                                                                  | Уебсайт<br>Е-портали<br>Срещи<br>Семинари<br>Електронна поща<br>Печатни материали<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии<br>Дискусии                   |
| Основни акционери - транспортни организации и оператори, строители и консултантски фирми от сектора | Уебсайт<br>Срещи<br>Семинари<br>Официална кореспонденция<br>Електронна поща<br>Печатни материали<br>Е-портали<br>Телевизията<br>Радио<br>Други медии |
| Граждани на община Бургас                                                                           | Уебсайт<br>Е-портали<br>Срещи<br>Семинари<br>Печатни материали<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии<br>Дискусии                                      |
| Неправителствени организации                                                                        | Срещи<br>Семинари<br>Дискусии<br>Електронна поща<br>Уебсайт                                                                                          |



|                                         |                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | Печатни материали<br>Е-портали<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии                                                                               |
| Др. социално-икономически партньори     | Срещи<br>Дискусии<br>Семинари<br>Официална кореспонденция<br>Уебсайт<br>Печатни материали<br>Електронна поща<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии |
| Училища на територията на община Бургас | Срещи<br>Семинари<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии                                                                                            |
| Социални заведения (възрастни)          | Срещи<br>Семинари<br>Телевизия<br>Радио<br>Други медии                                                                                            |

#### Вътрешни целеви групи

| Подгрупи                                                                                         | Комуникационни канали                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Екип за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност от страна на общинската администрация | Интранет сайт<br>Срещи<br>Семинари<br>Електронна поща                                  |
| Общински съвет Бургас                                                                            | Срещи<br>Електронна поща<br>Официална кореспонденция<br>Дискусии<br>Отворени заседания |
| Общинска администрация Бургас                                                                    | Информационни и рекламни материали<br>Официална кореспонденция<br>Срещи                |



|                 |                                                           |
|-----------------|-----------------------------------------------------------|
|                 | Семинари<br>Дискусии<br>Видеоклипове                      |
| Външни експерти | Официална кореспонденция<br>Срещи<br>Семинари<br>Дискусии |

## 5. Партньорство

Развитието на партньорства е един от приоритетите на европейската регионална политика. То представлява изключително ефикасен инструмент в областта на комуникациите.

С привличането на партньори се осигурява по-високо ниво на прозрачност и подкрепа от страна на най-активните целеви аудитории, които са пряко обвързани с подобряването на устойчивата градска мобилност. Партньорите ще бъдат широко представени в общественото пространство с цел създаване на високо обществено доверие. Трябва внимателно да се вземе предвид броя на партньорите и техния опит в областта на комуникациите, за да се избегне ефектът на „бавното вземане на решения“ и разликата в съобщенията, която би имала негативен ефект.

✚ Партньорство и комуникация с представителите на средствата за масова информация:

Медиите са основен комуникационен канал за ефикасно информационно отразяване и важен инструмент за прилагане на мерките за информация и публичност. Необходимо е медиите да разполагат със свободен достъп до информацията, от която се нуждаят. От друга страна, информацията трябва да е точна и навременна.

За да бъде представен правилно процеса по изпълнение на Плана за постигане на устойчива градска мобилност на община Бургас местните медии ще бъдат обучени и подробно запознати с целите и основите дейности на плана, както и хода на усвояване на ресурси от ЕС и други източници.

✚ Потенциални партньорски организации:

След направен анализ, структурите, които могат да бъдат използвани като комуникационни канали по отношение на развитие на транспортната политика в



община Бургас и подобряване на нивото на градска мобилност, като разпространяват информация към масовата аудитория са:

- ✓ Транспортни и търговски сдружения и организации на територията на община Бургас („Бургасбус“ ЕООД, „Бургасволан“ ООД, „Комфорт“ ООД);
- ✓ Неправителствени организации на територията на град Бургас;
- ✓ Образователни институции на територията на град Бургас;
- ✓ Социални заведения;
- ✓ Организации, представящи бизнеса;
- ✓ Представители на местната власт, НПО и бизнеса в други европейски страни.

Община Бургас ще сътрудничи с гореспоменатите партньори за разпространяване на информация за подобряването на градската мобилност в община Бургас и резултатите, които са постигнати.

#### 6. Индикативен бюджет и разпределение по години

Бюджетът на Плана за устойчива градска мобилност за периода 2014 - 2020 г. е 5 000 лв.

Разпределение на бюджета на Комуникационния план на Плана по години:

| Година   | 2014       | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------|------------|------|------|------|------|------|------|
| хил. лв. | 0          | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |
| Общо:    | 5 хил. лв. |      |      |      |      |      |      |

#### 7. Наблюдение и оценка



Наблюдението на Комуникационният план включва системно и постоянно събиране, анализ и приложение на данни за нуждите на вътрешното управление за предприемане на коригиращи действия, актуализиране на плана и своевременен мониторинг на напредъка в прилагането му.

Индикаторите, въз основа на които ще бъде оценено прилагането на Комуникационния план за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност, са от типа „програмни“ индикатори, а именно: индикатори на продуктивността, индикатори на резултатността и индикатори на влиянието. Посочените програмни индикатори ще бъдат дефинирани също така и според метода на оценка като количествени и качествени.

-  Индикатор за продуктивността - информация относно количеството произведени и доставени продукти и услуги (например, брой на реализираните публични събития);
-  Индикатор за резултатност – осигуряват информация за пряката и незабавна полза от прилагането на Плана (напр. брой разпространени реклами материали);
-  Индикатори за влиянието – описват дългосрочния ефект от прилагането на Плана за устойчива градска мобилност, различен от прякото и незабавно влияние върху целевите групи (напр. формиране на положителна нагласа у гражданите относно подобряването на възможностите за мобилност.)



| Индикатор                                                                          |                                          |                                                      |                                                                                                                                    |                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Продукт/Услуга                                                                     | Продуктивност                            | Резултатност                                         | Влияние                                                                                                                            | Източник на информация                          |
| Печатни рекламни и информационни материали (ръководства, брошури, листовки, други) | Отпечатване на информационните материали | Информационни материали, осигурени за целевите групи | Високо ниво на видимост и познаване на Плана за устойчива градска мобилност                                                        | Копия на материалите                            |
|                                                                                    |                                          | Ниво на удовлетворение от информационните материали  | Увеличаване на нивото на информираност относно градската мобилност                                                                 | Отчитане на осигурените информационни материали |
|                                                                                    |                                          |                                                      | Увеличаването на доверието в Общината като гарант на прозрачността при изпълнение на мерките за подобряване на градската мобилност | Проучване – качествени методи                   |
| Аудио-визуални материали                                                           | Произведени филми за реализирани проекти | Брой на излъчени филми<br><br>Рейтинг на медиите     | Увеличаване нивото на познаване на Плана за устойчива градска мобилност на град Бургас                                             | Копия на произведените рекламни филми           |





| Индикатор                                                                              |                                                                                                           |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Продукт/Услуга                                                                         | Продуктивност                                                                                             | Резултатност                                                                                                                                                             | Влияние                                                                                                                                                                                 | Източник на информация                                                                                                                                   |
|                                                                                        |                                                                                                           | (програмите),<br>излъчващи<br>материалите                                                                                                                                | Увеличаване нивото на<br>информираност на<br>населението във връзка с<br>подобряването на<br>устойчивата градска<br>мобилност                                                           | Медийно наблюдение<br>и отчети<br><br>Рейтингова<br>статистика<br><br>Проучване –<br>количествени и<br>качествени методи                                 |
| Съобщения до<br>медиите и<br>публикации и<br>интервюта по<br>инициатива на<br>Общината | Брой на<br>съобщенията,<br>изпратени до медиите<br><br>Брой на<br>инициирани<br>публикации и<br>интервюта | Публикации в<br>печатни и интернет<br>медии и излъчени в<br>електронни медии<br><br>Съотношение<br>между положителни,<br>неутрални и<br>негативни<br>материали в медиите | Ниво на<br>информираност на<br>гражданите на територията<br>на община Бургас за целите<br>на Плана за устойчива<br>градска мобилност<br><br>По-високо ниво на видимост<br>и прозрачност | Копия на съобщения<br>и публикации<br><br>Медийно наблюдение<br>и<br>анализ на<br>съдържанието<br><br>Проучване –<br>качествени и<br>количествени методи |



| Индикатор                                                                                                           |                                       |                                                                       |                                                                                            |                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Продукт/Услуга                                                                                                      | Продуктивност                         | Резултатност                                                          | Влияние                                                                                    | Източник на информация                                                                    |
|                                                                                                                     |                                       |                                                                       | Увеличена положителна нагласа за изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност      |                                                                                           |
| Организираны събития (форуми, конференции, семинари, пресконференции и др.) за външните целеви групи и посредниците | Брой на организирани публични събития | Брой на участниците в събития за външните целеви групи и посредниците | Увеличено ниво на информация и формиране на положителна нагласа в участниците              | Програми, представяния, списъци на поканените участници, снимки и информационни материали |
|                                                                                                                     |                                       | Отразяване на събитията в медиите                                     | Подобрен диалог със заинтересованите страни и партньорите                                  | Списък на Участниците                                                                     |
|                                                                                                                     |                                       | Удовлетворение на участниците в събитията                             | Увеличена положителна нагласа относно изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност | Медийно наблюдение и анализ на съдържанието                                               |
|                                                                                                                     |                                       |                                                                       |                                                                                            | Попълване на въпросници, анализ на резултатите                                            |



| Индикатор                                                                                              |                                |                                                                        |                                                                                                                                              |                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Продукт/Услуга                                                                                         | Продуктивност                  | Резултатност                                                           | Влияние                                                                                                                                      | Източник на информация                                                                     |
| Организираны събития (форуми, конференции, семинари, пресконференции и др.) за вътрешните целеви групи | Брой на организираните събития | Брой на Участниците;<br><br>Удовлетворение на участниците от събитията | Увеличено ниво на информираност и положителна нагласа в участниците                                                                          | Проучване – качествени методи                                                              |
|                                                                                                        |                                |                                                                        | Подобрен диалог с целевите групи                                                                                                             | Програми, представления, списъци на поканените участници, снимки и информационни материали |
|                                                                                                        |                                |                                                                        | Подобрено координиране и работа на участниците в процеса на управлението, прилагането и наблюдението на Плана за устойчива градска мобилност | Списък на Участниците                                                                      |
|                                                                                                        |                                |                                                                        |                                                                                                                                              | Медийно наблюдение и анализ на съдържанието                                                |
|                                                                                                        |                                |                                                                        |                                                                                                                                              | Попълване на въпросници, анализ на резултатите                                             |
|                                                                                                        |                                |                                                                        |                                                                                                                                              | Проучване – качествени методи                                                              |



| Индикатор      |                      |                                                                                   |                                                                                                                                                                                 |                                                                                                              |
|----------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Продукт/Услуга | Продуктивност        | Резултатност                                                                      | Влияние                                                                                                                                                                         | Източник на информация                                                                                       |
| Уебсайт        | Развитие на уебсайта | Посещения на Уебсайта<br><br>Брой представители на целевата група, посетили сайта | Увеличаване и задълбочаване на нивото на информираност на целевите групи<br><br>Увеличаване на доверието и прозрачността при изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност | Активен уебсайт<br><br>Статистика на уебсайта и анализ на лог файловете<br><br>Проучване – качествени методи |



График на мониторинга и мерки за оценка

| Мониторинг или мярка за оценка                                                         | Време/честота                                  | Минимален брой за период 2014 – 2020 г. |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Проучване (анкетиране на мнението)                                                     | Годишно                                        | 7                                       |
| Статистика на уебсайта и анализ на лог файловете                                       | Годишно                                        | 7                                       |
| Попълнена анкета на уебсайта                                                           | Зависи от това колко хора са посетили уебсайта | 140                                     |
| Отчети за прилагането на КП от Дирекция „Култура, маркетинг и връзки с обществеността“ | Годишно                                        | 7                                       |
| Разработване на оценъчни доклади                                                       | Годишно                                        | 7                                       |

Напредъкът, постигнат в Комуникационната стратегия ще бъде наблюдаван по време на целия седем годишен период. Екипът по изпълнение на ПУГМ от страна на община Бургас ще извършват мониторинг на целите на комуникационната стратегия на всеки шест месеца и ще изготвят оценки за изпълнението, сравними на годишна основа.



## *Приложение 1 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИ СЦЕНАРИИ ЗА ГРАД БУРГАС*





## **РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИ СЦЕНАРИИ ЗА ГРАД БУРГАС**

### **I. УВОД**

Настоящата разработка има за цел да формулира визия, цели и приоритети за развитие на всички аспекти на градската мобилност в средносрочен План за периода 2014 – 2020г. .Планът се базира на дългосрочна визия за развитие на транспорта и мобилността за цялостната градска агломерация в това чизло частният транспорт, общественят транспорт, пътниците и товарите (моторизиран и не-моторизиран),паркиранетоса части на текущата разработка. Засегнати са съществуващите вече стратегии за развитие на градската среда, управлението на околната среда и др. Краткосрочната част на плана за действие е за периода 2014– 2017г. Изготвянето на стратегически план за интегрирана, интермодална и устойчива градска мобилност на Бургас, е фактор за разрешаване на проблемите свързани с негативното въздействие на транспорта върху здравето, сигурността и безопасността на гражданите, атмосферното и шумово замърсяване, неефикасността на транспорта на хора и товари и подобряване на градска среда.

### **II. ОСНОВНИ ЕТАПИ В РАЗРАБОТКАТА**

#### **Етап 1.**

Анализ на съществуващо състояние, проблемите му и потенциала за развитие, определяне на основните приложими принципи на устойчива градска мобилност, дефиниране на проблемни области, оценка на потенциала и ресурсите.

#### **Обща част:**

По отношение на транспортната достъпност като процент от средноевропейското ниво, Бургас е с 90%, достъпност по въздуха е 38%, ж.п. достъпност, 46% достъпност по автомобилен път, 85% достъпност помултимодален транспорт.

Града включва следните обособени територии: Градско ядро; Обособени жилищни комплекси („Славейков”, „Изгрев”, „Зорница”, „Братя Миладинови”, „Лазур” „Меден Рудник”, „Победа” и „Акации”); Квартали, разположени в близост до града (Крайморие, Сарафово, Лозово, Горно Езерово, Долно Езерово, Банево и Ветрен /вкл. вилна зона Минерални Бани/); Производствени зони („Север”, „Юг”, „Победа”, „Сарафово” и „Меден Рудник”). Кв. Сарафово се намира северно от концентрираната част на града, граничи на север и северозапад с летище Бургас.Селищната структура на град Бургас е



дисперсна поради географските дадености, а именно наличието на три езера, разположени на североизток, запад и югоизток и Черно море на изток. Поради ограничения териториален ресурс градът се е възползвал максимално от наличния и се е оформил като централна част и пет транспортни линейни връзки /своеобразни ръкави/, завършващи със селищна структура квартал.

Гр. Бургас е един от основните логистични пунктове на Общоевропейския транспортен коридор №VIII „Бари-Вльора-Тирана-Скопие-Гюешево-София-Пловдив-Бургас-Варна“. Той се маркира с ключова позиция за пристанищата Бургас и Варна и съответните гранични КПП, както и с пътните и ЖП трасета, провеждащи национален и международен трафик. През територията на община Бургас преминават два международни пътя: в посока изток-запад път Е 773 и в посока север-юг път Е 87. Съгласно националната класификация тези пътища са първокласни.

Ноември 2010г. е стартирал проект „Интегриран градски транспорт на Бургас“, чиято цел е цялостна модернизация на обществения градски транспорт, включително цялостна подмяна на автобусния парк, изграждане на Бърза автобусна линия, модернизация на вторична транспортна инфраструктура, въвеждане на системи за интелигентно управление на транспорта, изграждане на цялостна мрежа от велосипедни алеи.

Според ОУП в гр. Бургас се предвиждат нови зони за обществено обслужване в крайбрежните територии - ПЗ Север и Юг. Предвижда се част от производството от тях да се изнесе в посока Лукойл- Нефтохим, а ПЗ Север и ПЗ Меден Рудник се планира да се развиват за индустриални цели. Това обуславя прогнозирането на нови транспортни потоци и нови натоварвания съответстващи на ОУП.

(Източник: ОУП)

### **Транзитно движение и пътища:**

Голям инфраструктурен проект от национално значение е изграждането на магистрален пръстен около Черно море. В този пръстен трябва да влиза и предвидената АМ Черно море, която трябва да свързва черноморските градове по протежение на брега и основно Варна и Бургас. Проекти от национално значение, заложи в НСРР 2012-2022 г., засягащи Югоизточния регион и община Бургас са основно транспортни - автомагистрала Тракия, път I-7 и път Е-87

Общата обезпеченост на Община Бургас с първокласна републиканска пътна мрежа е много добра. При обща дължина на пътищата I-ви клас от 45.2 км. в Община Бургас средната плътност на този клас пътища е 87.9км/1000кв. км. Републиканската пътна мрежа от втори клас е с предназначение да носи: транзитното движение и осъществява връзките между мрежата първи клас; международните европейски пътища и предлага обслужването към съседните региони от страната. Общата дължина на общинската пътна мрежа е 60.9 км. Поради крайно ограничените средства за поддържане в лошо състояние са 39.8км от



общинската пътна мрежа, 15.1 км са в средно състояние и само 7 км. са в сравнително добро състояние. От изградените 39 съоръжения - мостове и водостоци, 37 броя се нуждаят от ремонт. Община Бургас разполага с пространствено добре развита пътна мрежа. На територията на Община Бургас са изградени общо 202.105 км пътища от които 141.205 км републикански пътища, които по класове са както следва :АМ „Тракия“ - 10.468 км. I клас-46.050 км; II клас-13.686 км; III клас-70.821 км и 60.90 км общински пътища като повечето населени места имат връзка с общинския център чрез пътища от републиканската пътна мрежа.

Улиците, които поемат вътрешноградското движение са същите, които поемат и транзитното движение. На базата на проведените преброявания се вижда, че общия транзит на автомобилното движение през територията на града (общо входящи и изходящи) е около 27 %). Като се вземе предвид, че проведеното преброяване е направено в края на годината, а през летните месеци движението се увеличава почти двойно се очаква, че в края на прогнозния период транзита ще нарасне до 45 %.

Основните причини за повишеното ниво на звуково налягане на територията на град Бургас се дължат най - вече на: висока интензивност на автомобилния трафик – особено през пиковите часове на деня; липса на модерна инфраструктура с извеждане на основния поток транзитно преминаващи МПС по околновръстни пътни артерии; липса на пътни съоръжения тип “детелина” и др., особено към големите жилищни комплекси („Славейков” и „Изгрев”); амортизирани МПС на градския транспорт до този момент; тесни и неозеленени улици; минимално разстояние между сградите и пътните платна; липса на достатъчно места за паркиране, което затруднява трафика на МПС в централната градска част и др. Достъпа до различните части на Бургас и близките градове и села се извършва по вече съществуващи пътища, а изграждането на нови е затруднено от наличието на езера и море.

С пускането в експлоатация на участъка „Карнобат-Бургас” от АМ “Тракия” проблемите се задълбочават, тъй като автомобилите ползващи далечния обход на Бургас - Мирнолюбово-Брястовец-Каблешково намаляват драстично.

Връзката между двата първокласни пътя, преминаващи през гр. Бургас (I-6 и I9) става на ниво с кръгово кръстовище, което е с изчерпана пропускателна способност.

През 2007 г. Фонд „РПИ” възложи изготвяне на прединвестиционни проучвания за възможни технически решения за изграждане на обходен път на гр. Бургас и връзката му с направленията на АМ. “Тракия” и АМ „Черно море“. От предложените варианти беше приет окончателен вариант (комбинация „син“ + „жълт“ вариант) като най-приемлив и отговарящ на изискванията на заданието даващ възможност за поетапно изпълнение на целия обход на града.

#### Улична мрежа:



Поради наличието на няколко езера /Бургаско или Вая, Атанасовско и Мандренско/ и границата с Черно море на изток структурата на гр. Бургас е така изградена, че градът е ориентиран надлъжно в посоките север-юг. Основен гръбнак и носител на движението по оста са булевардите втори клас „Стефан Стамболов“, „Струга“ и „Тодор Александров“.

Съществуващата комуникационно-транспортна система на града е така изградена, че целия транзитен автомобилен поток по направленията „север-юг“ и „запад-юг“ преминава през основните улични артерии на града. По тези улици (бул. „Ст. Стамболов“, ул. „Струга“, бул. „Т. Александров“ и др.) преминават линии на масовия градски транспорт и голяма част от вътрешноградското движение от жилищните комплекси „Славейков“, „Изгрев“, „М. Рудник“ и др. към индустриалните зони и централната градска част.

Участъка от път I-9 преминаващ по ул. „Транспортна“, която до скоро бележеше границата на гр. Бургас, се превърна във вътрешноградска улица. Нарасналия в последните две години брой на автомобилите, развитието на туризма и свързаните с него отрасли, както и нерешените комуникационни проблеми на града, доведоха до трудности в придвижването и паркирането на територията на града и завишаване на количеството на отделяните в и без това замърсената атмосфера вредни емисии, както и няколкократно повишаване на ПТП в района на града и региона.

Бул. Тодор Александров е в отлично състояние след изграждането на пътен възел Юг през 2011 г., но на места тротоарите не отговарят на изискуемите минимални нормативи. Ул. Индустриална е с лошо състояние на пътната настилка и тротоарите, които на места липсват или са недостатъчни. габаритът на улицата не отговаря на потоците, преминаващи по улицата. Булевард Тодор Александров и ул. Индустриална са основните носители на движение. *Натовареният трафик по бул. Тодор Александров и ул. Индустриална, както и предвидените по ИГТ бърза автобусна линия и велоалеи, са предпоставка за конфликт между различните видове транспортни потоци, което допълнително затруднява достъпа до територията и обслужването ѝ;* Територията на бъдещият квартал „Бялата пръст“ е достъпна от към ж.к. Меден рудник по улица Източна тангента (улица от IIIб клас), която е частично изградена.

Улица "Транспортна" поема транзитното движение във посока Варна/Сл. Бряг/и го отвежда до кръстовището бул. "Ст. Стамболов", тази улица е с магистрален габарит. Съгласно генералния комуникационно-транспортен план на гр. Бургас достига до 1700 Е/час при 55% товарно движение. Поради изчерпаната пропускателна способност на улица "Д. Димов", улица "Транспортна" поема все по голяма част от натоварването. Състоянието на настилката и е задоволително. Ситуацията е прекъсната с две кръстовища обслужващи жк. "Изгрев". Тези кръстовища са трудно разбираеми и трудно регулируеми, поради която причина на тези места стават чести ПТП. В момента едното кръстовище е реконструирано със светофарно регулиране. Предстои реконструкция и на второто кръстовище.



Кръговото кръстовище в началото на улицата/при Гробищен парк/е със радиус на кръга 30м, и ширина на пътната настилка в кръга 10, 5м. Пропускателната възможност на кръстовището е 3200 Е/час.

При пресичане на ул. „Транспортна“ с навлизащото в града трасе на път I-6 е изградено също кръгово кръстовище.

Приблизителната пропускателна способност на това кръстовище е същата. При това кръстовище става разпределянето на транзитния поток в три посоки. Първата се отклонява по път I-6 посока София, втората се отклонява към кръстовището при "Товарна гара"(ул. Одрин“) и третата, която е най- голямата се отклонява в посока ЦГЧ по бул. "Ст. Стамболов". За сега втората посока поема най-вече движението към северната промишлена зона на града, където са по големите промишлени предприятия/"Лукойл", "Кроношпан", "Международни Превози", "Безмитна зона"/. На този етап ул. "проф. Якимов" има натоварване около 2400 Е/час, при пропускателна възможност до 4800 Е/час. Във ГКТП на тази улица се отрежда ролята, на близък обходен път, на града. За целта има изготвен проект в работна фаза за реконструкция на последния участък на тази улица от кръстовището с ул. "Янко Андонов"/търговска къща/, кръстовището с ул. "Одрин" през коловозите м/у "Товарна гара", "разпределителна" до свързването му с ул. "Крайезерна"/Бургас-Сухо пристанище/. Осъществяването на този проект, който предстои за реализация би довело до бързо разрешаване на проблема за обходен път на тази част от града, но близкото му разположение в регулацията на града би създавало проблеми в бъдеще.

Третата посока по бул. "Ст. Стамболов" до следващото кръгово кръстовище с ул. "Янко Андонов" провежда по настоящем транзитното движение. Габарита на тази улица е магистрален, максималното ѝ натоварване според ГКТП е достигнало 3500 Е/час при пропускателна способност 4000 Е/час. Товарното движение в този участък е значително/55%/ , настилка е в сравнително добро състояние. Кръстовището с улица "Янко Андонов" е едно от най-натоварените кръстовища в града, ситуацията му е кръг с вътрешен радиус 40м. Кръстовището е реконструирано няколко пъти, като му е добавена нова посока, с което значително се скъсяват зоните на преплитане, а от там и пропускателната му способност. Поради интензивното движение в това кръстовище, се е наложило преди време макар и кръгово да се регулира със светофари. С това се е създал ред и безопасност на движението в кръстовището, но не е увеличила пропускателната му способност. В момента организацията на движение при това кръгово кръстовище е приведена съгласно правилника за движение – с предимство на движещите се МПС в кръга. Това довежда в пиковите часове, да стават задръствания в движението поради неравностойното натоварване в някой от посоките за движение. Освен това не е решен въпроса с безопасното пешеходно движение в района на кръговото кръстовище. Следващия участък от бул. "Ст. Стамболов" е най-натовареният участък от цялата главна улична мрежа на града. В този участък преминава цялото движение от главните републикански пътища/I-9, I-6/, цялото вътрешно градско движение, от жк. "Славейков", жк. "Изгрев" и жк. "Зорница" към ЦГЧ и обратно. Прогнозното натоварване е достигнало действителната



пропускателна способност, в следствие на което се наблюдава често задръстване на този участък и особено при кръстовището с ул. "Струга" и при кръстовище „Трапезица“.

Предвижда се разширяване на габарита на ул. Индустриална до 8 м платно – промяната в уличната регулация ще бъде съобразена с предвидената велоалея по улицата, както и разширяване на обслужващия тротоар (общо 5 м) около новообразувания УПИ. За да бъдат покрити минималните изисквания по Наредба 2 за път от такъв клас като бул. Тодор Александров, съобразяване с бъдещата велоалея (2 м) по булеварда и потоци от хора (3 м). Основният подход към новообразувания УПИ ще се осъществява от ул. Индустриална. Ограничителните линии на застрояване са отдръпнати на 10 м от двете главни улици и минимум 34 м от кръговото кръстовище, съобразявайки се с класа на булеварда и габарита на пътното съоръжение. По този начин освен предвидения 5 м обслужващ тротоар по ул. Индустриална и бул. Тодор Александров се обособяват и свободни публични пространства за озеленяване и отдих, които също така ще играят ролята на изолационен буфер между натоварените пътни артерии и бъдещото застрояване. Предвижда корекция на кръстовищата на бул. „Тодор Александров“ с улиците „Спортна“ и „Крайезерна“. Предвижда се улично озеленяване на тротоарите им.

(Източник: ОУП)

Основните типове габарити на улици по класове са: улици IV клас – ленти с размер 4,50 м. и тротоар минимум 1,00 м.; улици V клас – ленти с размер 3,50 м. и тротоар минимум 1,50 м.; улици VI клас - ленти с размер 3,00 м. и тротоар минимум 1,50 м.

Състоянието на пътната настилка и на тротоарите във вътрешността на част от кварталите е лошо. На места липсват тротоари.

Улично озеленяване - придружаваща транспорта зеленина, системата добра идея да се обследват възможностите за зелен пояс преминаващ през целия град създава общ скелет и свързва чрез лентовидно озеленяване градските паркове, градини, озеленените пространства към обществените сгради и част от вътрешно кварталните пространства. Част от уличните дървета са в сравнително тесни тротоари.

Паркирането се осъществява основно по уличната мрежа в активни ленти за движение, както и в обособени паркоместа. Въведена е система за управление на паркирането (Синя зона), Предвижда се УПИ VI 16 за паркинг и обществено обслужване, който е част от проектите на Интегриран градски транспорт на гр. Бургас. Надграждането на системата на интегриран градски транспорт предвижда 2 000 паркоместа, Предвидени са допълнителни паркоместа в улична регулация на наземно ниво, като по този начин се повишава качеството на средата и в максимална степен се стреми да удовлетвори нуждите от паркиране. Предвижда се изграждането на буферни паркинги.

(Източник: ОУП)





Проблеми при градските територии (зони) със социален характер:

- Пети километър: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура); Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на градската жизнена среда (озеленени площи за широко обществено ползване, междублокови пространства, детски площадки, улично и алеейно осветление); Среда с нарушени екологични параметри.
- ж.к. Акация: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на градската жизнена среда (озеленени площи за широко обществено ползване, междублокови пространства, детски площадки, улично и алеейно осветление); Среда с нарушени екологични параметри.
- кв. Горно Езерово: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура); Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на градската жизнена среда (озеленени площи за широко обществено ползване, междублокови пространства, детски площадки, улично и алеейно осветление); Среда с нарушени екологични параметри.
- ж.к. Победа: Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на градската жизнена среда (озеленени площи за широко обществено ползване, междублокови пространства, детски площадки, улично и алеейно осветление); Среда с нарушени екологични параметри.
- ж.к. Меден Рудник: Неизградени, неблагоустроени, необзаведени или в лошо състояние елементи на градската жизнена среда (озеленени площи за широко обществено ползване, междублокови пространства, детски площадки, улично и алеейно осветление).
- кв. Долно Езерово: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура); Среда с нарушени екологични параметри.
- кв. Банево: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура).



- кв. Ветрен: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки; Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура).
- ж.к. Зорница: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки
- ж.к. Възраждане: Липсващи или лошо състояние на съществуващите системи на техническата инфраструктура, улични, тротоарни и алеейни настилки.
- кв. Краймorie: Липсващи или недостатъчно развити елементи на МОПТ (редовни маршрутни линии и свързаната с тях инфраструктура).

*Обекти в етап на проектиране или етап на строителство:*

*Изграждане на пътен възел Бургас – Средец – Созопол/има разработен работен проект. Необходимо финансиране 17 млн. лева/.*

За сведение може да се спомене, че през периода от 26 юни до 17 юли 2009 г. общото движение на МПС преминали по трасето на път I-9 в участъка на бул. „Тодор Александров“ само в посока Созопол е 83330 автомобили. За този период в двете посоки за средно дневното натоварване е отчетено 7716 автомобили. От тези данни може да се прецени колко належащо е изграждането на пътен възел на това място. Пътното съоръжение включва изграждане на кръгово кръстовище на ниво за обслужване и регулиране предимно на градското движение и мостово съоръжение над кръговото кръстовище по направление на трасето на първокласния път I-9 (Е 87) за преминаване на транзита в посока Малко Търново и южното Черноморие (път II-99). Изграждането на пътния възел ще осигури бърз трафик на транзитното движение и предотвратяване на големите транспортни задръствания особено през летния период

*Надлез над ж. п. коловози при Товарна гара*

Ще осигури близките обходни маршрути на гр. Бургас и ще разтовари градското ядро от транзитните потоци/до 60%/./има разработена актуализация на работния проект. Необходимо финансиране 22 млн. лева/. С изграждането на този пътен възел ще се облекчи до голяма степен транзитното и товарно движение преминаващо през града и особено пътното кръстовище на пл. „Трапезица“. Пътния възел ще провежда преди всичко товарното движение и транзит от транспортните потоци идващи по път I-9 и I-6 (АМ „Тракия“) до ул. „Крайезерна“ имаща връзка с пристанището, гарата, базата на международния автомобилен транспорт и промишлените зони на града.

*Удвояване път Бургас-Сухото пристанище (ул. „Крайезерна“)*



Ще се осигури необходимата пропускателна способност ще се намалят транспортните задръжки, загубата на време и натоварването на средата от вредни емисии./Има изготвен работен проект. Необходимо е финансиране около 3.5 млн. лева/. Трасето на ул. „Крайезерна се предвижда да бъде продължено и обвързано с трасето на обходния път през Бургаското езеро, както и с трасето на път III-9008 до „Лукойл“. По този начин ще бъде осъществена пряка транспортна връзка на обходния път с пристанището индустриалните зони, ж. п. гарата и големите индустриални предприятия имащи пряк достъп до улица „Крайезерна“.

*Рехабилитация на надлез „Вл. Павлов“-гр. Бургас.*

Необходимо е да се изпълни основен ремонт на дефектиралата плоча на 6-то поле/ляво платно/и пълна рехабилитация на двете платна на надлеза./Има разработен работен проект./ Изпълнението на проекта за рехабилитация на пътния надлез „Владимир Павлов“ е една от най-належащите за изпълнение задачи. Съоръжението е построено и пуснато в експлоатация през 1976 г. и до този момент по него не са извършвани необходимите основни ремонтни работи за поддържането му в добро експлоатационно състояние. Трябва да се има предвид, че трасето на път I-9 преминава през мостовото съоръжение и това е едно от главните направления до момента по което преминава основния поток от автомобили и транзит в посока „Север -Юг“.

*Улица “З. Зограф”- кв. Д. Езерово*

По тази улица в момента преминава трасето на третокласен път III-9008. Автомобилния поток преминаващ през кв. „Долно Езерово“ по този маршрут включва доста голям процент тежко товарни автомобили. С етапното изграждане на обхода на града голяма част от трафика ще бъде изнесен извън територията на този квартал.

(Източник: Приложение анализ на съществуващото положение)

### **Обществен транспорт:**

Основния оператор на обществения транспорт – Бургасбус ЕООД, е закупил нови метанови автобуси, Създадена е услугата „Позвъни и се вози“, обновени са част спирките на обществени транспорт, обновени са автобусното депо и автопарка на общинския транспортен оператор „Бургасбус“. Изграждането на буферни паркинги при спирките на градския транспорт е ключово за постигане на хомогенизирането на транспортния поток. Масовият обществен пътнически транспорт е представен от маршрутни таксите, автобуси и тролейбуси. В границите на разработката попада имота на „Бургасбус“ ЕООД, който обслужва автобусни и тролейбусни линии. „Бургасбус“ ЕООД е изцяло общинска собственост – заема доминираща позиция в обществения транспорт на Бургас и е с пазарен дял над 80%. Осигурени са няколко автобусни, тролейбусни и маршрутни линии, които минават по бул. Тодор Александров и ул. Индустриална. По проект „Интегриран градски транспорт на град Бургас“ (ИГТ) се предвижда изграждането на бърза автобусна лента по трасето на бул. Тодор Александров, която да обслужва крайните



квартали Меден Рудник, Славейков и Изгрев, както и централните части на града По ИГТ се предвиждат и спирки на бързата автобусна линия по бул. Захари Стоянов и ул. Спортна, в непосредствена близост до обхвата на разработката, с бърз пешеходен и вело достъп. Предвижда се в плана за Интегриран градски транспорт да се преминава по Източната тангента, но тя е далечен приоритет тъй като не е изградена.

(Източник: ИГТ)

Спирките на масовия градския транспорт са разположени по периферията на жилищните комплекси, което затруднява бързия и лесен достъп до тях от хората, живеещи в централните части на тези комплекси; Необходимо е изграждането на довеждащ транспорт и хомогенизиране на веломережата изграждането на велостоянки за използването на велотраспорта като довеждащ такъв.

*Изпълнението на предвидените по ИГТ бърза автобусна линия и велоалеи по бул. Тодор Александров и ул. Индустриална, ще са предпоставка за отпусване достъпа до територията и обслужването ѝ.*

Към цялостната политика на общината се интегрират и усилията на основния оператор на обществения транспорт – Бургасбус ЕООД, чрез закупуване на 10 нови метанови автобуси, създаване, заедно с Община Бургас, на услугата „Позвъни и се вози“, функционираща от 14 години, за хора със затруднена мобилност и др.

(Източник: ИГТ)

### **Вело-транспорт:**

Велоалея вече има от комплекс "Меден рудник", успоредна на булевард "Захарий Стоянов" (бившия "Тодор Грудов") от новия пътен възел Созопол-Средец-Бургас до входа на комплекса. В града има места където не е изградена *Велосипедна мрежа*. По проект „Интегриран градски транспорт на град Бургас“ (ИГТ) са планирани велоалеи по бул. Тодор Александров (източно) и по ул. Индустриална, които ще обвързват съществуващата по бул. Захари Стоянов /посока кв. Меден Рудник/ и новопредвидената по ул. Спортна /посока градския център/. Лятото на 2013 е въведена в експлоатация общинската система за отдаване на велосипеди под наем. Предвижда се велоалея, която да преминава по източния тротоар на Източна тангента, но тя не влиза в краткосрочните приоритети поради липсата на самата тангента. Велоалеите *по бул. Тодор Александров и ул. Индустриална и натовареният трафик са предпоставка за конфликт между различните видове транспортни потоци, Предвидена е велоалея по ул. "З. Стоянов" към к-с „М. Рудник“, проектирана е алея по ул. "Д. Димов" от Стадион „Лазур“ до център за наблюдение на птици, проектирана е нова велоалея по ул. "Гурко" и ул. "Адам Мицкевич" от площад Тройката до Приморски парк, в програмата за проектиране на Община Бургас е заложено проектиране на нова велоалея по ул. "Ст.*



*Стамболов” и ул. “Транспортна”. Съществуващите жилищни комплекси задължително по задание се предвиждат трасета на нови велоалеи, достъпни от всички зони на комплексите. Велотранспорта е приоритетен вид транспорт при организацията на курортни части и зони за отдих.*

#### **Пешеходен транспорт:**

Двете основни пешеходни улици на града са Александровска и Богориди. Недостатъците при тях са по-силните нива на шум и натоварването на всички улици през работно време, но за сметка на това е най-лесно достъпна зона както с автомобил така и с градски транспорт.

Основният поток от населението през почивните дни в летния сезон се концентрира в парковете и градините, както и естествено по плажната ивица. Морската градина е едно от най-активните места, поради своята големина и разнообразни дейности в нея. В околностите на града най-посещаван е парк Росенец, където се съчетава горски и крайбрежен отдих.

Извършени са реконструкции и облагородявания и озеленявания: пешеходна зона ул. "Александровска" от пл. "Царица Йоанна" до пл. "Тройката", ул. "Св. Св. Кирил и Методий", реконструирана ул. "Генерал Гурко", ул. "Адам Мицкевич", благоустроена и паркоустроена Нова част на Приморски парк. Всички без площад Жени Патева са след ремонт и облагородени. Изпълняват активно функциите си на социални пространства.

Озеленени площи в основната зелена система (Зелени площи за широко обществено ползване); Към тях спадат общоградските паркове, районните и микрорайонните паркове, градските и кварталните градини и скверове. За парковете площи е необходимо да се осигури 15 минутен пешеходен изохрон на достъпност (около 1000 m) до границите им (изискване на Световната здравна организация).

#### **Ж.П. транспорт:**

Територията е обезпечена с железопътен транспорт, обвързан с националната ж. п. мрежа за пътнически и товарни превози, както и за производствени нужди в обособените производствени зони. По отношение на ж. п. транспорта определяща е VIII-ма републиканска ж. п. линия с особено значение за община Бургас в участъка Бургас-Карнобат, който осигурява ж. п. връзките на Бургас към Пловдив и София и III-та републиканска ж. п. линия Карнобат-Синдел-Варна В територията на града съществуват голям брой индустриални ж. п. коловози, обслужващи промишлените зони. Наличието на ж. п. линии налага ограничители върху съседните територии и има значение за предвижданията относно тяхното бъдещо развитие. Налага се да се обмислят алтернативни методи за оползвотворяване на ж.п. линиите.

#### **Воден транспорт:**

Наличието на международно пристанище Бургас, което е важен център на транспортната система обуславя важното място което е отредено на водният транспорт в гр. Бургас. Пристанище Бургас е най-добрата морска връзка през Босфора за пътнически и



товарни превози. Недостатък е , че пътническия морски транспорт не е достатъчно добре развит. Разрастването на пристанищния комплекс води до значително увеличаване на товарооборота, а оттам – и до увеличаване на трафика на товарни автомобили, които също преминават през градската територия; Наложително е изготвяне на общинска политика за извеждане на карго потока извън градската територия.

Изграждането на Морска гара влияе върху градското развитие като физически променя градската среда, създава достъп на хората до морето чрез пристанището, предлага място с атмосфера за социални контакти, рекреация и използване на морски транспорт за превоз, влияе много на облика на града като го приближава до повечето световни градове, които имат водни граници и пристанища.

Разрастването на пристанищния комплекс води до значително увеличаване на товарооборота, а оттам – и до увеличаване на трафика на товарни автомобили, които също преминават през градската територия;

В близост до гр. Бургас се намира о. „Света Анастасия“. Манастира „Света Анастасия“ на острова са от 15 век. На о. „Света Анастасия“ са запазени основите на църква от 6-век, по-късно е построен манастир. Островът е природен и културен резерват. Достигането му е възможно единствено с воден транспорт, което обуславя необходимостта от развиване на редовен такъв в туристическия сезон.

Към настоящия момент, въпреки законоустановената възможност за изграждане на частни пристанища - яхтени, за обществен транспорт или със специално предназначение, такива все още не съществуват. Изключение е “Рибно” пристанище гр. Бургас. Налага се да се търсят алтернативни методи за стимулиране на изграждането на такива пристанища. Водният транспорт е най-слабо застъпен и е с най големи възможности за развитие, което обуславя големият му потенциал, като алтернатива на вече почти изчерпали капацитета си автомобилен такъв.

#### **Въздушен транспорт:**

На територията на града в землището на кв. Сарафово е разположено летище Бургас, осигуряващо обслужването на цяла Югоизточна България. Съгласно прогнозите за разрастване на Летище Бургас пътникопотокът, преминаващ от и до летището ще се увеличи няколкократно, а развитието на карготерминала, заемащ 50 000 кв. м. от общата площ на летищния комплекс ще привлече значителен брой заинтересовани фирми и организации, които ще влязат на територията на Община Бургас с нови логистични бази и значителен товарооборот (капацитетът на карго зоната е за обработване на около 30 000 тона товари годишно);

(Източник: ИПГВР)





### Специални:

В града липсва ефективен модел за организиране на неотложната помощ. Град Бургас има нужда от развиване на такъв модел в най-скоро време.

### ЗАКЛЮЧЕНИЯ:

Анализа на транспортните проблемите на територията показва, че важен фактор налагащ вземане на неотложни мерки в устройственото планиране на непрекъснато разрастващия се град са дългите пътни връзки до съставните му квартали, които създават затруднения при организацията на движение и обслужването на територията. Най-важно значение за град Бургас е изграждането на обходни пътища включително и пътните възли, пътни кръстовища и съоръжения към тях. Изграждането на обходни трасета за бързо изнасяне на транзитните потоци и тежкотоварното движение от територията на град Бургас трябва е приоритетна задача. Едновременно с това трябва да се търси възможност за осигуряване на транспортни трасета за връзки на промишлените зони и пристанището, гарите, базата за международни превози и други важни индустриални предприятия с първокласната пътна мрежа и автомагистралите в района. Обходния маршрут трябва да изпълнява и друга много важна цел - да поема транзитното движение преминаващо през територията на града от западна и северна България и да го насочва към ГКПП „Малко Търново“ и курортите южно от Бургас и обратно. С ОУП на Бургас се предвиждат нови трасета за изграждане на обходни пътища близък и далечен обход, осигуряващи възможност за изнасяне на транзита извън същинския град и същевременно осигуряващи възможност за бързо пренасяне на транзита по скъсени маршрути и прехвърлянето му към трасетата от магистралите и първокласните пътища от РПМ.

Трасето което е заложено като едно от главните и приоритетни нови трасета в настоящия устройствен план на града, чиято цел преди всичко е да осигури извеждане на големия процент от транзитното движение преминаващо през територията на града по най-бърз начин и прехвърлянето му по трасетата на първокласни пътища I-6 и I-9 в посока запад и север. Трасето е с габарит Г-20 и при пътни връзки при пресичане на трасето с останалите пътни трасета на две нива се създават благоприятни условия за изминаване на целия маршрут при оптимална скорост 90 км./ч. за около 12 минути.

Нивото на звуково налягане на територията на град Бургас ще се намали силно при наличието на модерна инфраструктура с извеждане на основния поток транзитно преминаващи МПС по околновръстни пътни артерии; При наличието на озеленени улици; на достатъчно места за паркиране (което ще „отпуши“ трафика на МПС в централната градска част) нивата на шум ще спаднат допълнително.

Зелената система на града е разпокъсана и недостатъчна, защитените зони не са достъпни за посетители, спортните съоръжения не са достатъчни да покрият нуждите на нарастващото население. Наложително е увеличаване на зелената система на града. Възможност за това има в новопроектираните квартали на които предстои изграждане.



Достъпа до различните части на Бургас и близките градове и села се извършва по вече съществуващи пътища, а изграждането на нови е затруднено от наличието на езера и море. Чат от проблема може да се тушира със изграждането на бързи автобусни линии, които да концентрират пътничопотока. Друга част от потока може да бъде насърчена да използва велосипедните маршрути, като за целта трябва да се изгради единна велосипедна мрежа. Решение може да се предостави и с предлагането на алтернативни методи на транспорт, като въжени линии и воден транспорт на къси разстояния, особено в туристическия сезон.

Състояние: централните спирки на градския транспорт са в добро състояние, съществува сегрегация на градски елементи и пространства поради липса на интеграция на пешеходните потоци, особено на кръговите кръстовища. Необходимо е обособяването на интегритета на пешеходните потоци. Това може да се постигне с изграждането на повече пешеходни подлези и надлези. Те ще се отразят благоприятно и локалният пазар, тъй като ще предоставят допълнителни търговски площи и място за изява на артисти.

Пешеходните подлези са ключови за намаляване на конфликтите между хора и автомобили. Повечето са в по-скоро лошо състояние, много малко от тях са ремонтирани, охранявани и безопасни. Повечето не са пригодени за хора в неравностойно положение. Облагородяването на подлезите е от първостепенна важност за града. Ремонтите им ще действат положително на обезопасяването на трафика. Трябва да се изгради единна система за мобилност на хора с увреждания която да включва всички подлези – съществуващи и бъдещи.

В същото време уличното озеленяване е най-уязвимо поради уплътняването на застроеността, както в градското ядро, така и в жилищните комплекси – отсичат се улични дървета поради издатини на сградите, еркери, отваряне на входи към гаражи и вътрешни дворове, унищожават се части от градски зелени пояси покрай големите булеварди. В общ план градът все още пази и поддържа добро линейно озеленяване с дървета, разделителни ивици и пешеходни пространства. Системата създава общ скелет и свързва чрез лентовидно озеленяване градските паркове, градини, озеленените пространства към обществените сгради и част от вътрешно кварталните пространства. Част от уличните дървета са в сравнително тесни тротоари Общата дължина на улиците със засадени дървета е 56 733м. Недостатъчни са благоустроените мащабни градски паркове в югозападно разположения квартал „Меден рудник“. От голямо значение за района е разположението му в близост до естествени крайградски територии, крайбрежието на Бургаско езеро.

Необходимо е да се предвиди подновяване на озеленяването на покрай всички нови строителства. При липсата на възможност за възстановяване по съществуващо положение, трябва да се предостави възстановяване на алтернативно място, като хомогенността на озеленяването не трябва да се нарушава. Необходимо е също така да се благоустроят тези парковете които все още не са.



Шумово замърсяване в урбанизираните територии в методологическо отношение е прието като количествената характеристика на шума да се определя с два основни параметри: интензивност/ниво на звуково налягане/и честота/спектр/. От съществено значение е продължителността на въздействието. Важна роля имат промените на интензивността на времето. Шумовете, при които се наблюдава бързо нарастване и запазване на звуковата енергия се наричат импулсивни. Към импулсивните шумове спадат самолетния и от части от другите видове транспорт: ж. п. и пристанище. При стабилните шумове, промените на интензивността по време са незначителни/обикновено шумовете от материалното производство/. Интензивния автомобилен транспорт, който има почти непрекъснат линеен поток създава шумови нива с почти постоянна характеристика.

## **Етап 2.**

Алтернативни сценарии за развитие на градската мобилност с изразена интегрирана стратегия за повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги, както и подобряване на икономическото и устойчиво развитие на мобилността в града за период от минимум 15 години. Оценката въздействието на отделните сценарии спрямо аспектите от устойчивото развитие на градската мобилност и влиянието върху околната среда и устойчивото развитие на града, икономическият потенциали и др.

**БАЗОВ СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ „БЕЗ ПРОМЯНА“** – сценарий, който проектира състоянието на градската мобилност, при липсата на стратегия, включваща мерки и инициативи за планирано и устойчиво развитие за период от минимум 15 години.

### **Обща част:**

Базовият сценарий за развитие „без промяна“ е най-неблагоприятният сценарий за развитие. Той отразява хипотетичното развитие на града и градската среда в случай, че се спре развитието му. Той отразява негативните последици, които ще се появят в следствие на бездействието от страна на община Бургас.

### **Транзитно движение и пътища:**

При неизпълнение на големите инфраструктурни проекти като изграждането на магистрален пръстен около Черно море и обходите поемащи транзитното движение, улиците, които поемат вътрешноградското движение и транзитното движение ще станат крайно недостатъчни за поемане на все по нарастващият поток.

Повишаването на звуково налягане на територията на град Бургас се ще продължава като в период от 15 години ще стигне вредни за човека стойности.

Кръговите кръстовища, които поемат транзитния трафик са с изчерпана пропускателна способност. Допълнителното увеличаване на трафика през тях ще доведе до необратими последици за конструкцията на настилка, което ще допринесе за повишаване на концентрацията на ПТП в тези райони.



### Улична мрежа:

По бул. "Ст. Стамболов", ул. "Струга", бул. "Т. Александров" и др., където преминават линии на масовия градски транспорт и голяма част от вътрешноградското движение от жилищните комплекси „Славейков“, „Изгрев“, „М. Рудник“ и др. към индустриалните зони и централната градска част. Ще се образуват тъй наречените тапи които ще увеличат допълнително вредните емисии и шумовото замърсяване. Участъка от път I-9 преминаващ по ул. "Транспортна", има трудности в придвижването и паркирането, които ще се задълбочат. На местата където тротоарите не отговарят на изискуемите минимални нормативи и улиците са с лошо състояние на пътната настилка и тротоарите, ще се образуват предпоставки за застрашаване на живота и здравето на пешеходците.

*Неизпълнението на предвидените по ИГТ бърза автобусна линия и велоалея по бул. Тодор Александров и ул. Индустриална, ще са предпоставка за допълнително затруднява достъпа до територията и обслужването ѝ; което ще действа като лавинообразен ефект.*

Местата с чести ПТП ще се убославят с все по нарастващ брой на ПТП. Кръстовищата уредени със светофарни уредби в града ще се претоварят от новогенерираният трафик и вместо да осигуряват безопасност ще станат допълнителен проблем в трафика на града, тъй като пропускателните им режими ще бъдат достигнати и след това надминати.

Ако не се разшири габарита на ул. Индустриална до 8 м платно – и не бъде съобразена с предвидената велоалея по улицата, засилването на трафика ще доведе до задръствания по нея с които трафика няма да може да се справи.

Състоянието на пътната настилка и на тротоарите във вътрешността на част от кварталите е лошо. На места липсват тротоари. Неподдържането ми ще доведе до пълното им разрушаване и деградирането на тези които все още са в добро състояние.

Неподдържането на улично озеленяване, като придружаваща транспорта зеленина, ще доведе до напълното и заличаване което ще влоши атмосферните условия допълнително.

Паркирането се осъществява основно по уличната мрежа в активни ленти за движение, както и в обособени паркоместа. Нарастващият трафик изисква разкриването на нови паркоместа, които ако не бъдат осигурени ще генерират допълнителен блуждаещ трафик, който ще подейтсва лавинообразно на вече натоварената градска среда.

Неизграждането на буферни паркинги ще вкара изкуствено трафик в централна градска част и ще направи градския транспорт неефективен.

Проблемите при градските територии (зони) със социален характер ще се засилят с течение на времето липсващите или в лошо състояние улични тротоарни и алеини настилки, недоразвитите елементи на МОПТ, улично и алеино осветление и др. Ще се задълбочат докато доведат до пълната им

### Обществен транспорт:



При отсъстието на политика за развити е и поддържане обществения транспорт ще започне да генерира загуби и ще се превърне в един неефективен инструмент на градската мобилност. Ще отпаднат утвърдени практики като услугата „Позвъни и се вози“. Част от линиите ще бъдат съкратени поради неатрактивност на обществения транспорт което лавинообразно ще генерира допълнителни загуби. Липсата на нови превозни средства, които да са енергийно ефективни ще доведе до допълнително шумово и атмосферно замърсяване.

Неизграждането на бърза автобусна лента по трасето на бул. Тодор Александров, която да обслужва крайните квартали Меден Рудник, Славейков и Изгрев, както и централните части на града ще доведе генерирането на допълнителен трафик с течение на времето тъй като превоза от и до тези квартали ще став все по бавен. Липсата на довеждащ транспорт и хомогенизиране на веломержата изграждането на велостоянки за използването на велотраспорта като довеждащ такъв ще доведе до намаляване на атрактивността на обществен транспорт. Като довеждащ транспорт ще се използват лични превозни средства в най-добрия случай което ще генерира изкуствен трафик по райони или в най-лошия ще изключи изцяло обществен транспорт.

#### **Вело-транспорт:**

Велоалеята, която вече я има от комплекс "Меден рудник", успоредна на булевард "Захарий Стоянов" (бившия "Тодор Грудов") от новия пътен възел Созопол-Средец-Бургас до входа на комплекса ще стане неизползваема поради завишените нива на замърсяване. Използването на велоалейната мрежа в среда на завишени стойности на замърсяване ще застраши рязко живота и здравето на живущите и преминаващите през града велосипедисти. При липсата на развитие на хомогенизирането на велосипедната мрежа комбинирано с влошените качества на въздуха ще наложат отбягване на велотранспорта в града. Въведената лятото на 2013 в експлоатация общинската система за отдаване на велосипеди под наем ще престане да функционира и ще се докаже като неефективна и непотребна.

#### **Пешеходен транспорт:**

Нивата на шум в двете основни пешеходни улици на града Александровска и Богориди през работно време ще се засили от генерираният допълнителен трафик и от лесно достъпна зона с автомобил с градски транспорт ще се превърнат в слабо достъпни.

Основният поток от населението през почивните дни в летния сезон ще продължава да се концентрира в парковете и градините, както и естествено по плажната ивица. Морската градина ще остане едно от най-активните места, но довеждането на посетителите ще засили автомобилния поток в близост до нея като това ще доведе до увеличаване на шумовото и атмосферното замърсяване в околностите.

При не поддържане на вече извършените реконструкции и облагородявания и озеленявания: пешеходна зона ул. "Александровска" от пл. "Царица Йоанна" до пл. "Тройката", ул. "Св. Св. Кирил и Методий", реконструирана ул. "Генерал Гурко",



ул. "Адам Мицкевич", ще започне разрушаването на вече изграденото водейки до липсата на атрактивност на тези места и герирайки финансови загуби.

#### **Ж.П. транспорт:**

Липсата на политика за намиране на алтернативни методи за използване на ж.п. линиите само по себе си няма да доведе до негативни ефекти но при наличието на достатъчно фактори които да влошат състоянието на градската среда ще останат като един ресурс който не е оползотворен при налична възможност за това.

#### **Воден транспорт:**

Недоразвиването на пътническият морски транспорт само по себе си не е предпоставка за допълнително влошаване на градската среда, но както с железопътният транспорт остава един неизползван инструмент за намаляване на негативните влияния. Разрастването на пристанищния комплекс ще доведе до значително увеличаване на товарооборота, а оттам – и до увеличаване на трафика на товарни автомобили, които също преминават през градската територия; без изготвяне на общинска политика за извеждане на карго потока извън градската територия и в условия на затруднена градска мобилност това ще генерира колосални финансови загуби за града.

Липсата на Морска гара ще повлияе върху градското развитие като физически променя градската среда, липсата на достъп на хората до морето чрез пристанището ще е голяма загуба за града.

Липсата на транспорт до о. „Света Анастасия“. И съответно манастира „Света Анастасия“ ще доведе до допълнителни пропуснати ползи за града.

При липса на алтернативни методи за стимулиране на изграждането на такива частни пристанища ще бъде пропуснат още един инструмент за облекчаване на пътническия поток както и генерирането на пропуснати ползи.

#### **Въздушен транспорт:**

Пътническият поток, преминаващ от и до летището ще се увеличи няколкократно, а развитието на карготерминала, заемащ 50 000 кв. м. от общата площ на летищния комплекс. Ако не се вземат мерки за осигуреност на безпрепятствено транспортиране значителен брой заинтересовани фирми и организации, няма да влязат на територията на Община Бургас

#### **Специални:**

В града липсва ефективен модел за организиране на неотложната помощ. Град Бургас има нужда от развиване на такъв модел в най-скоро време. При липсата на политика за промяна в тази насока условията за живот в града ще се влошат и дори демографски ще се отразят на развитието на града.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЯ:**





Развитието на базовия сценарий е крайно неблагоприятно. Той е хипотетичен тъй като негативните последици от следването му биха били катастрофални за град Бургас. Влошаването на качеството на въздуха и шумовото замърсяване биха били необратими. Разрушаването на вече изградената инфраструктура на града би се развила с прекалено високи темпове за да може да се коригира в близко бъдеще след развитието на този сценарий. Последиците за обикалящите града резервати и защитени зони биха били толкова дълбоки, че повечето от тях са недопустими.

**СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ „МИНИМУМ“** – сценарий, който проектира състоянието на градската мобилност, при на стратегия, включваща мерки и инициативи покриващи минималните изисквания за поддържане на градската среда и прогнозите за състоянието на градската среда в период от 15 години.

**Обща част:**

Сценарий за развитие „минимум“ е сценарият за развитие, при който се отразяват мерките необходими за поддържане на минимални условия на градската среда. Обектите с изготвени проекти и предвидени вече за финансиране включени в аналитичната част на съществуващото положение няма да бъдат подробно разглеждани в сценарий за развитие минимум. Тъй като те вече са заложили за изпълнение ще се използват за надграждането на *сценарий за развитие „минимум“*.

**Транзитно движение и пътища:**

Необходимо е Община Бургас да възложи изготвяне на проекти за рехабилитация на почти всички пътища от общинската пътна мрежа. Рехабилитация и строителство на пътни трасета осигуряващи подобряване на обслужването на транспортните потоци към и от Пристанище Бургас; Рехабилитация и строителство на пътни трасета осигуряващи подобряване на обслужването на бизнес зоните на гр. Бургас; Рехабилитация на пътищата провеждащи международен и транзитен трафик на територията на община Бургас; Рехабилитация на пътищата с регионално значение - II и III клас; Рехабилитация на някои от местните пътища, осигуряващи достъп до важни икономически обекти или по-големи населени места или квартали на град Бургас; Част от пътищата в регионално и местно са в незадоволително състояние и не отговарят на европейските изисквания за носимоспособност, габарит и сигурност;

**Улична мрежа:**

Местата с чести ПТП да се набележат и да се предвидят временни мерки за осигуряване на мерки за повишаване на тяхната безопасност.

Рехабилитираните улици с прилежащите им тротоари, улично озеленяване, елементи на градски дизайн, тротоари, улично озеленяване, елементи на градски дизайн трябва да се поддържат за да не се налагат основни ремонти преди края на гаранционните им периоди. Трябва да се обърне особено внимание на рехабилитацията и строителството на улични трасета



осигуряващи подобряване на обслужването на транспортните потоци към и от Пристанище Бургас и рехабилитация и строителство на улични трасета осигуряващи подобряване на обслужването на бизнес зоните на гр. Бургас; На местата където тротоарите не отговарят на изискуемите минимални нормативи и улиците са с лошо състояние на пътната настилка и тротоарите, да се предвидят мерки за тяхното обезопасяване.

Съществени зони предвидени с успокоен трафик са кварталите „Славейков“, „Изгрев“ и „Меден рудник“, затваряйки площта между улиците и булеварди със засилен трафик: ул. „проф. Яким Якимов“, бул. „Транспортна“, ул. „Димитър Димов“, ул. „Янко Комитов“. Бул. „Стефан Стамболов“ разсича две от успокоени зони позволявайки да се предвижда трафика през тях по-бързо. В зоните се предвижда изграждането на нови изкуствени препяждствия намаляващи скоростта на предвижване на автомобилният транспорт. Подмяна на знаковия парк в съответствие с изискванията на зоните с успокоен трафик. Промяна на габаритите и елементите на уличната мрежа привеждайки я и нея с изискванията за успокоени зони.

#### **Обществен транспорт:**

Необходимо е изпълнението докрай на заложените проекти за масовият градски транспорт.

#### **Вело-транспорт:**

Като възможност за осигуряване на алтернативен транспорт е изграждане на велоалейна мрежа, с което ще се подобри транспорта като цяло и ще повлияе положително на околната среда. Липсва изцяло функционираща и затворена велоалейна мрежа обхващаща територията на града. Наложително е поне отчасти да се обособят утвърдени велоалейни маршрути, които са интегрирани в общия план за градска мобилност. Разпокъсаността на мрежата след изпълнение на утвърдените проекти за изграждане на вело мрежата ще бъде намалена и накрая напълно интегрирана. Въведената общинската система за отдаване на велосипеди под наем трябва да се поддържа, за да не престане да функционира и да може да се развива допълнително.

В сценарий за развитие „минимум“ – се предвижда изграждане на две допълнителни велоалеи, без които два отдалечени квартала на гр. Бургас остават изцяло изключени от интегрираната велоалейна мрежа. Квартал Крайморие е подсигуриран с велоалея довеждаща велосипедното движение до началото на квартала, но не успява да го въведе в него. За да има завършек велоалеята трябва да се довърши, така че да обслужи и самият квартал. Приблизителната дължина на велоалеята е 2 км. Приблизителната стойност за изграждането проектирането и всички съпътстващи разходи е 300 хил. лв.

Другият квартал, който нстава откъснат е квартал Сарафово. За свързването на кв. Сарафово с велоалейната мрежа е необходимо изграждането на велоалея свързвайки завършващата велоалея в морската градина с кв. Сарафово посредством прекосяването на „косата“ отделяща бургаските солници от морето. Приблизителната дължина на велоалеята е 7 км. Изграждането ѝ ще



разтовари обходният път който е единственият наличен в момента. Приблизителната стойност за изграждането проектирането и всички съпътстващи разходи е 1,4 мил. лв.

Изграждането на непрекъсната вело mreжа от единият край на гр. Бургас (кв. Сарафово) до другия (кв. Крайморие) ще позволи прекосяването на целият град с велосипеден транспорт, намалявайки рисковете за велосипедистите и позволявайки на града да стане утвърден участък от черноморският велосипеден път.

#### **Пешеходен транспорт:**

Необходимо е да се изгради подобрена достъпност- да са изградени зелени и пешеходни пространства за широк обществен достъп и да бъдат благоустроени съществуващи междублокови пространства за широк обществен достъп с прилежащите им алеи, елементи на градския дизайн, алейно осветление, детски и спортни площадки, изграждане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

Предвижда се продължението на пешеходната част на булевард „Алеко Богориди“ да бъде изградено също като пешеходна зона. Предвижда се улица „Славянска“ да бъде изградена също като пешеходна зона (от бул. „Алеко Богориди“ до пл. Баба Ганка), като по този начин се обособи пешеходно каре в централната градска част. Стойността за изграждане на новите пешеходни зони е приблизително 700 000 лв. с включено изграждане на нова пешеходна настилка, улично осветление, озеленяване и поддържащи съоръжения.

#### **Воден транспорт:**

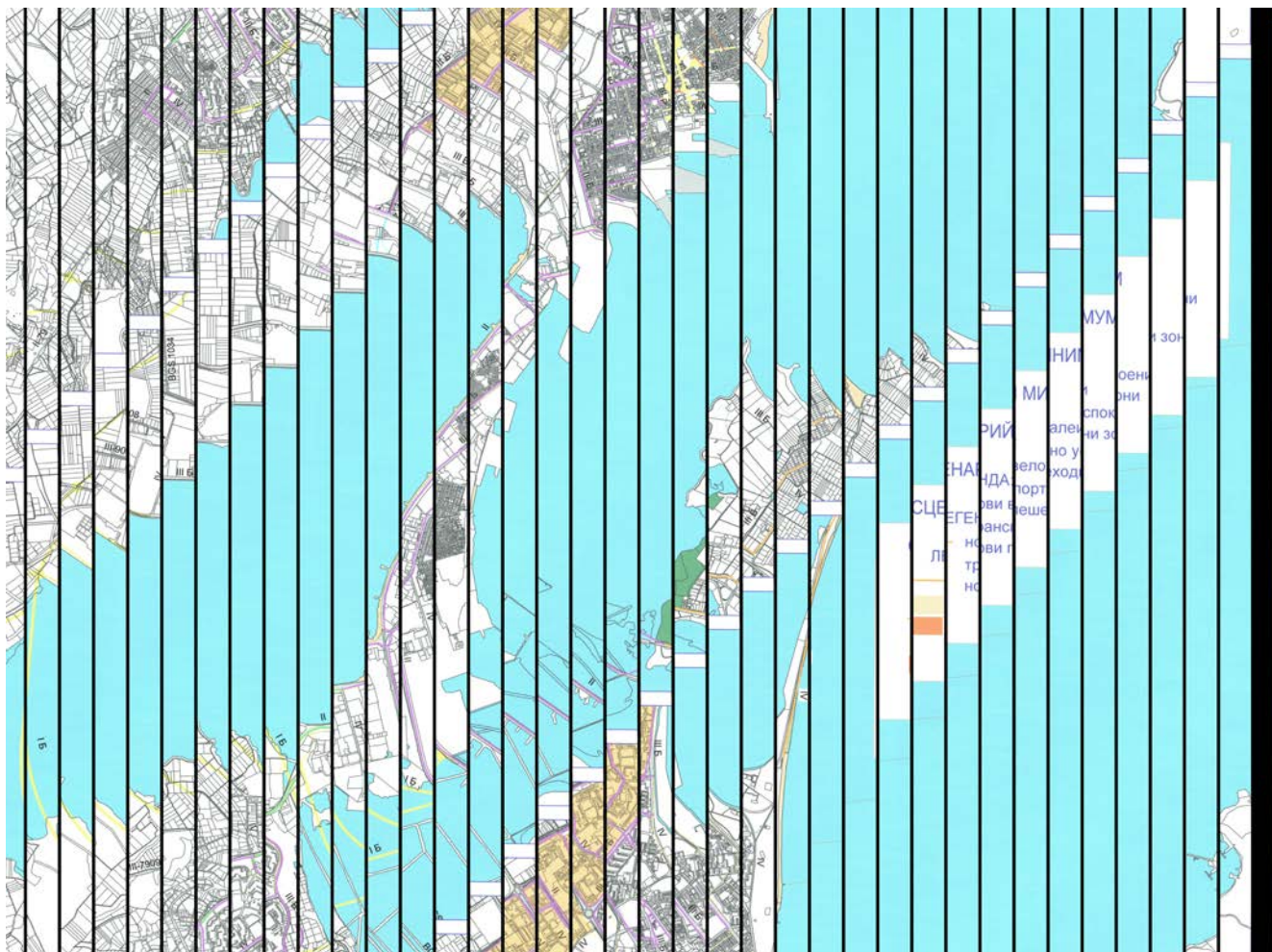
Изграждането на Морска гара влияе върху градското развитие изграждането и не е от абсолютно задължителният минимум мерки които са необходими за правилното функциониране на града, не в голяма степен наложително за град който е толкова силно свързан с морето.

#### **Специални:**

Наличието на политика за ефективен модел за организиране на неотложната помощ в град Бургас има за цел да подобри едно от слабите места с цел повишаване на качеството на живот в града.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЯ:**

Развитието на сценарий „минимум“ би довело до минимално развитие на градската мобилност на град Бургас. Неговите насоки са с цел основно да задържат съществуващото положение без да се отнесе към базовия сценарий. Той подпомага подържането на добрите практики в различните области като дори компенсира част от бъдещите проблематики които ще се появят в следствие на нарастващите транспортни потоци и други нужди на разрастващият се град. Целта на разработването му е да покаже насоките на задължителните мерки които трябва да се предприемат в следващия програмен период и служи като финансов ориентир за необходимите минимални инвестиции, от които градът има нужда.



СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ „ОПТИМУМ“– сценарий, който проектира състоянието на градската мобилност, при наличието на стратегия, включваща мерки и инициативи за планирано и устойчиво развитие за период от минимум 15 години. Сценарий „оптимум“ е сценарият, който се доближава най-много до реалните възможности за постигане на устойчива градска мобилност.



### **Обща част:**

Сценарий за развитие „оптимум“ е сценарият за развитие, при който се отразяват реално постижимите мерки за подобряване условията на градската среда. Той отразява теоретично какво би било развитието на града и градската среда в случай, че тези мерки за развитие бъдат изпълнени. Той отразява 15 годишен период от време. В неговия обхват се стъпва на основата на тези цели и задачи от плана „минимум“, които ще бъдат изпълнени от община Бургас.

### **Транзитно движение и пътища:**

Поддържането на пътната настилка, редовната рехабилитация и реконструкция в случаите, когато това е необходимо ще бъдат изпълнявани в рамките на необходимите за това срокове. Всички мерки по плана минимум ще бъдат изпълнени.

### **Улична мрежа:**

Рехабилитираните улици с прилежащите им тротоари, улично озеленяване, елементи на градски дизайн трябва да се поддържат. Ще се обърне особено внимание на рехабилитацията и строителството на улични трасета, осигуряващи подобряване на обслужването на транспортните потоци към и от Пристанище Бургас и рехабилитация и строителство на улични трасета, осигуряващи подобряване на обслужването на бизнес зоните на гр. Бургас; На местата, където тротоарите не отговарят на изискуемите минимални нормативи и улиците са с лошо състояние на пътната настилка и тротоарите, ще се предвидят мерки за тяхното обезопасяване.

Обособяване на зона с винетен режим в границите на градската част е инструмент за постигане на намаляване на вредните емисии и шумовото замърсяване. Зоната ще бъде с преференциален режим за превозни средства с електрическо задвижване (или поне с хибридно в гратисен период от време). Налагането на винетен режим за предвижване би изкарало транзитното движение изцяло от ЦГЧ. Могат да се ползват добрите практики на Страни като Великобритания (Лондон). Швейцария също има наложено плащане за ползването на градската мрежа в ЦГЧ. Но за разлика от техния пример, по който плащането се полага на постоянните ползватели (местното население), гр. Бургас би трябвало да обърне режима с цел стимулиране намаляването на движението в туристическите сезони, което обуславя значителна част от общия поток и концентрацията на замърсяване тогава. Налагането на винетен режим с минимален период на режима от 1 до 3 месеца би имало благоприятен ефект върху намаляването на автомобилното движение на посетителите в най-натоварените месеци, без да се отрази негативно финансово за местното население, на което се налага използване на ЦГЧ.

Зоната за винетен режим ще бъде затворена по следните пътни артерии: ул. „24ти черноморски полк“, ще преминава през ул. „Копривщица“ до изхода и на бул. „Демокрация“. Ще продължи по ул. „Дунав“ и следе това по бул. „Ст. Стамболов“ до бул. „Сан





Стефано” От бул „Сан Стефано” ще мине по ул. „Уилям Гладстон” до излаза и на бул. „Иван Вазов”, който преминава в ул „Булаир” и след това в бул. „Демокрация”, като по този начин се затваря района.

Изграждането на винетен режим ще включва мерки свързани със запознаването на гражданите и посетителите на града. Мероприятията, които пряко се отнасят до обслужването на винетния режим ще включват електронни венетки и обслужващи съоръжения за отчитане наличието на такава електронна винетка и сигнализацията на шофьорите, на които им липсват винетки. Други съоръжения, обслужващи винетния режим ще бъдат местата, където може да се закупят такива. Изграждането на винетния режим е с целева стойност около 2 милиона лева.

Горните мерки ще наложат допълнително изграждане на буферни паркинги преди далечните и близките обходни пътища на гр. Бургас.

#### **Вело-транспорт:**

Приетите мерки по сценарий за развитие „минимум“ са не разделна част от мерките по сценария за развитие „оптимум“ Изграждане на велоалейна мрежа ще подобри транспорта като цяло и ще повлияе положително на околната среда. Развитието на велосипедната мрежа към кв. Краймorie поради технически проблеми е прекъсната. Решението за преминаването на участъка е заложено в сценарий „Оптимум”. Преминаването ще се извърши посредством въздушно съоръжение дадено в приложение А.

#### **Воден транспорт:**

Ще се приспособят терминали за използване на воден транспорт. Силното увеличение на трафика през почивните месеци се дължи на пътничкопотока туристи за района, както и за града. Използването на водния транспорт като атракция и като начин за предвижване в посока туристическите дестинации ще облекчи силно транспортното натоварване в рамките на града в месеците на засилено присъствие на туристи.

Целят се обособяването на пристанища за морски пътнически и комбиниран транспорт тип ферибот: Централна морска гара гр. Бургас, морско пристанище обслужващо кв.Сарафово, Морско пристанище Ченгеле Скеле, пристанище обслужващо о-в „Св Анастасия”, яхтено пристанище, пристанище Краймorie. Морският пътнически транспорт, който ще се изгради ще облекчава основно предвижването на пътници в месеците на най-голямо натоварване от туристически трафик. То ще служи и за развлекателен транспорт за посетителите на града. Комбинираният фериботен транспорт ще разтовари част от тежкотоварния поток в посоките Турция-Гърция-България-Румъния и ще облекчи интензивния трафик по международните пътни артерии.Изграждането на нови пристанищни, обслужващи съоръжения би струвало 600 хил. лв.





Пускането на „морски таксито“ които да се обслужват от пристанищните съоръжения ще бъде на принципа на публично-частно партньорство.

С развитие на морския транспорт като алтернативен на сухоземния в Бургас се създават изключително благоприятни условия за транспортен достъп и бързи връзки както до отделните квартали на града, граничещи с морето (Крайморие, Сарафово, Ченгене скеле), така и с близки и далечни морски градове в България и Черноморския и Средиземноморски региони.

Предложенията на ОУП са в съответствие на новата транспортна политика на общината, като са проучени възможностите за максимално използване на водния транспорт за връзки, както със селища извън общинските граници, така и в рамките на самата община;

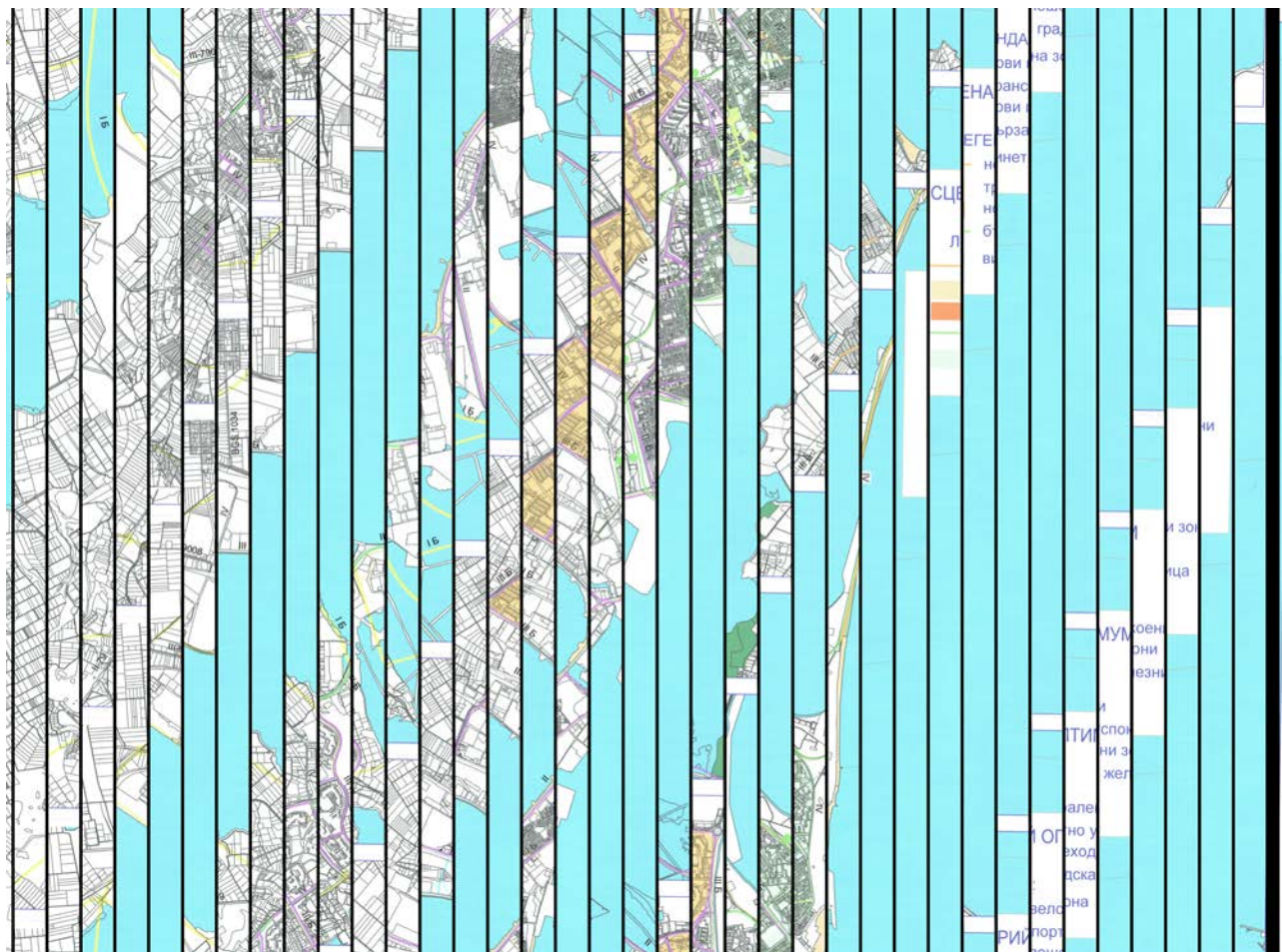
#### **Ж.П. транспорт:**

Обследване на трасето на съществуващата ж. п. линия към гр. Поморие и неговото доразвиване с цел създаване на връзка от кв. „Сарафово“, през парк „Езеро“, комплексите „Лазур“ и „Бр. Миладинови“, покрай автогара Запад до Централна гара. Целта на изграждането на скоростна градска железница е да осигури алтернативен транспорт от кв. Сарафово до центъра на гр. Бургас и съответно отвеждащ такъв към квартала. Заедно с осигурената велоалея по протежение на „косата“ разделяща солниците и морето, скоростната градска железница би осигурила значително намаляване на пътнокопотока по сега обслужвания транспортен коридор. Поради независимата си полоса железницата ще бъде развита за по-висока скорост от стандартната за градски тип. Тя също ще обслужва и пътничекотока към и от летище Сарафово. Цената за изграждането ѝ ще включва предпроектни проучвания, проектиране, строителство и надзор и ще бъде 24 мил. лв. Поради обособеното трасе не се изискват отчуждителни процедури.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЯ:**

Развитието на сценарий „оптимум“ би довело до повишаване в развитието на градската мобилност на град Бургас.

Планът „Оптимум“ интегрира решения от плана „Минимум“. Той ще послужи за макрорамка за развитие на градската среда в следващият програмен период. Стойностите заложи за него ще послужат при търсенето на финансиране за изготвяне на работни проекти и последващото строителство.



СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ „МАКСИМУМ“ - сценарий, който проектира състоянието на градската мобилност, при наличието на стратегия, включваща всички възможни мерки и инициативи за планирано и устойчиво развитие за период от минимум 15 години. Разработването на план максимум включва мерки и инициативи които не винаги са в сферата на влияние на община Бургас.

Обща част:



Сценарий за развитие „максимум“ е сценарият за развитие, при който се отразяват максималните постижими мерки за подобряване условия на градската среда. Той отразява хипотетичното развитие на града и градската среда в случай, че тези мерки за развитие бъдат изпълнени. Отразява последиците в 15 годишен период от време.

#### **Транзитно движение и пътища:**

Изпълнение на големите инфраструктурни проекти като изграждането на магистрален пръстен около Черно море и обходите поемащи транзитното движение, улиците, които поемат вътрешноградското движение и транзитното движение ще бъдат изпълнени за да може да се поеме нарастващият пътнически поток. Поддържането на вече съществуващите пътни артерии ще се изпълнява по план график за да не позволява тяхното влошаване .

#### **Улична мрежа:**

*Уличен тунел покрай морската градина по бул. Демокрация*

Изграждането на такова съоръжение е от ключово значение за провеждане на транспортния поток откъсващ градската част от морската градина. Проектът ще предвижда изграждането на тунелно съоръжение по протежение на бул. „Демокрация“ до кръстовището му с „24ти черноморски пехотен полк“ и продължение по „24ти черноморски пехотен полк“ до улица „Места“. На сегашното кръстовище на „24ти черноморски пехотен полк“ с бул. „Демокрация“ ще се изгради входно изходно съоръжение, което да позволява движението да преминава по трите направления. Прогнозираното максимално транспортно натоварване което ще може да поеме съоръжението е 500 МПС/час. Поради оскъдните опции за изграждане на паркинги на територията на гр. Бургас, ще се предвиди изграждане на паркинги на нива над тунелното съоръжение. Опция за изграждането на съоръжението по открит способ ще позволи облагородяването на пространството над тунелното съоръжение. Строителната стойност за изграждане на съоръжението е около 48 мил. лв. За предварителни проучвания проектиране и надзор се предвиждат 8 мил. лв. Изграждането на паркинги над съоръжението с включени предпроектни проучвания и проектиране е приблизително 7 мил. лв.

#### **Вело-транспорт:**

Изграждане на велоалейна мрежа, с което ще се подобри транспорта като цяло и ще повлияе положително на околната среда, Ще се изгради функционираща мрежа от велоалеи обхващаща територията на града. Въведената общинската система за отдаване на велосипеди под наем ще се поддържа, разширява и модернизират допълнително с тенденции да бъде интегрирана изцяло към мултимодалния транспорт в град Бургас. Ще се създаде интегрирана система от велосипедни алеи, които да са част



от междуградски велосипедни линии. В сценарий „максимум“ е заложено удвояване на гъстотата на велосипедната мрежа в близост до вече изградената и проектирана такава. Приблизителната дължина на съгъстяването на веломержата ще бъде с дължина 20 км. и приблизителна стойност 4 мил. лв.

#### **Воден транспорт:**

Пристанищен терминал Бургас - запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, се предвижда да бъде даден на концесия от МТИТС.

Изграждането на втори пътнически/фериботен терминал към Морска гара влияе върху градското развитие. Изграждането и не е от абсолютно задължителният минимум мерки, които са необходими за правилното функциониране на града, но в голяма степен е наложително за град, който е толкова силно свързан с морето. Ще се включи проекта за благоустрояване на зоната за свободен достъп на територията на Пристанище Бургас като важен елемент от ОУП; Ще се вземат мерки за преструктуриране на пристанищата и създаване на възможност за изграждане на яхтени и пътнически пристанища за пътуване към близки и далечни дестинации;

Предвижда се изграждане на фериботна линия която да предвижда пътници и стоки на близки и по-далечни разстояния. Проектирането и изграждане на терминалите и съпътстващата инфраструктура ще е с приблизителна цена 5 мил. лв. Превозното съоръжение ще бъде финансирано от публично-частно партньорство.

#### **Ж.П. транспорт:**

След премахване на вече изградената ж.п. линия от ОУП използването и с цел изграждане на скоростна железница по нея става неизпълнимо. Тя би действала като преграда за пешеходното движение което иска да достигне до морето. На нейно място ще се изгради бавна такава в полосата на крайбрежната променада в съвкупност с велосипедна алея. Нейната функция ще бъде и да е атракционна за посетителите на града които да обикалят крайбрежната ивица. Крайната дестинация на линията ще бъде кв. „Меден рудник“ за да може да действа и като обслужваща потоците от кваталата и да ги свързва с центъра. Началната спирка на линията ще съвпада с последната спирка от скоростната железница за да има интегрираност на потоците. Изграждането на бавната линия с предпроектни проучвания и проектиране включено ще струва 13 мил. лв за горно строене и контактна мрежа. Обслужващата инфраструктура и стакадата над езерото е със стойност 3 мил. лв.

В сценарий „максимум“ се предвижда продължение на железопътната линия от сценарий „Оптимум“ от кв. „Сарафово“ до летище Сарафово. Продължението ще се осъществи посредством съоръжение за превеждане на железницата през път Е87 и довеждаща я на територията на летище Срафово.



### **ЗАКЛЮЧЕНИЯ:**

Развитието на сценарий „максимум“ би довело рязко повишаване в развитието на градската мобилност на град Бургас. Той подпомогне поддържането на добрите практики в различните области, ще компенсира бъдещите проблематики, които ще се появят в следствие на нарастващите транспортни потоци и други нужди на разрастващият се град и ще даде тласък на развитие в сферите където досега не е имало възможност за такова. Изграждането на транспортна и инженерна инфраструктура, която улеснява движението в града, както и достъпа до него, ще е от съществено значение за ефективното устойчиво функциониране и развитие на града.

Централната градска част на Бургас е със съществуващо застрояване в малки урегулирани поземлени имоти, сравнително тесни улици, с ограничени възможности за разширяване и обособяване на зони за паркиране, включително за изграждане на подземни и надземни паркинги. Предвид сложната структура на гр. Бургас от изключително значение е използването на всички възможности на съществуващата улична мрежа за изграждане на нови паркоместа по важни градски артерии, съобразени с генералния комуникационно – транспортен план, действащите подробни устройствени планове и организацията на движението. Обвързване на зоните за паркиране със станциите на МГТ, водният транспорт, Железопътния транспорт и скоростната градска железница.



