ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ГАБРОВО 2015 – 2020

Август 2015 г.

Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество”
1463 София, Ул. „Доспат” № 28А
+359 2 851 35 58; +359 888 871 208
http://www.csdcs.org/
mail@csdcs.org

Община Габрово
5300 Габрово, пл. „Възраждане” 3
+359 66 818400
e-mail: gabrovo@gabrovo.bg

Този документ е разработен в рамките на Проект BUMP. Цялата отговорностза съдържанието на документа е на авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейските общности. Европейската комисия не носи отговорност за последствията от използване на информацията, съдържаща се в него.

This document has been developed within the Project BUMP. The sole responsibility for the content of this presentation lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein

СЪДЪРЖАНИЕ

Раздел А - Въведение 3
1. Концепция на Плана за устойчива градска мобилност 3
2. Генерални принципи 4
3. Характеристики на плана 6
4. Цели на ПУГМ 6
5. Ползи от ПУГМ 7
6. Структура на документа 7

Раздел В - Описание на настоящото състояние 8
1. Релеф 8
2. Икономика 9
3. Туризъм 9
4. Демографска картина 10
5. Транспортна инфраструктура 11
6. Данни за околната среда 16
7. Съществуваща мобилност 33
8. SWOT-анализ на факторите, имащи отношение към Плана за устойчива градска мобилност 35
Изводи 37

Раздел С - Предлагани мерки 38
Целеви групи 38
1.1. Рекламно-информационни мерки 38
1.2. Система за управление на обществения транспорт 39
1.3. Организация и управление на трафика 39
1.4. Паркинг 39
1.5. Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда 40
1.6. Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения 40
1.7. Безопасност на движението 40
1.8. Енергийна ефективност в транспорта 41

Раздел D – Програмна рамка 42
I. Основни програмни документи с позоваване на европейско, национално и регионално равнище 42
II. Сценарии за развитие градската мобилност 44

Раздел Е – Времева рамка 47
1. Мониторинг и оценка 47
2. Индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ 48

Раздел F – Индикативна финансова рамка 50

Приложения
Приложение 1 – Декларация от ръководството на Община Габрово 55

РАЗДЕЛ А
ВЪВЕДЕНИЕ

1. Концепция на Плана за Устойчива Градска Мобилност

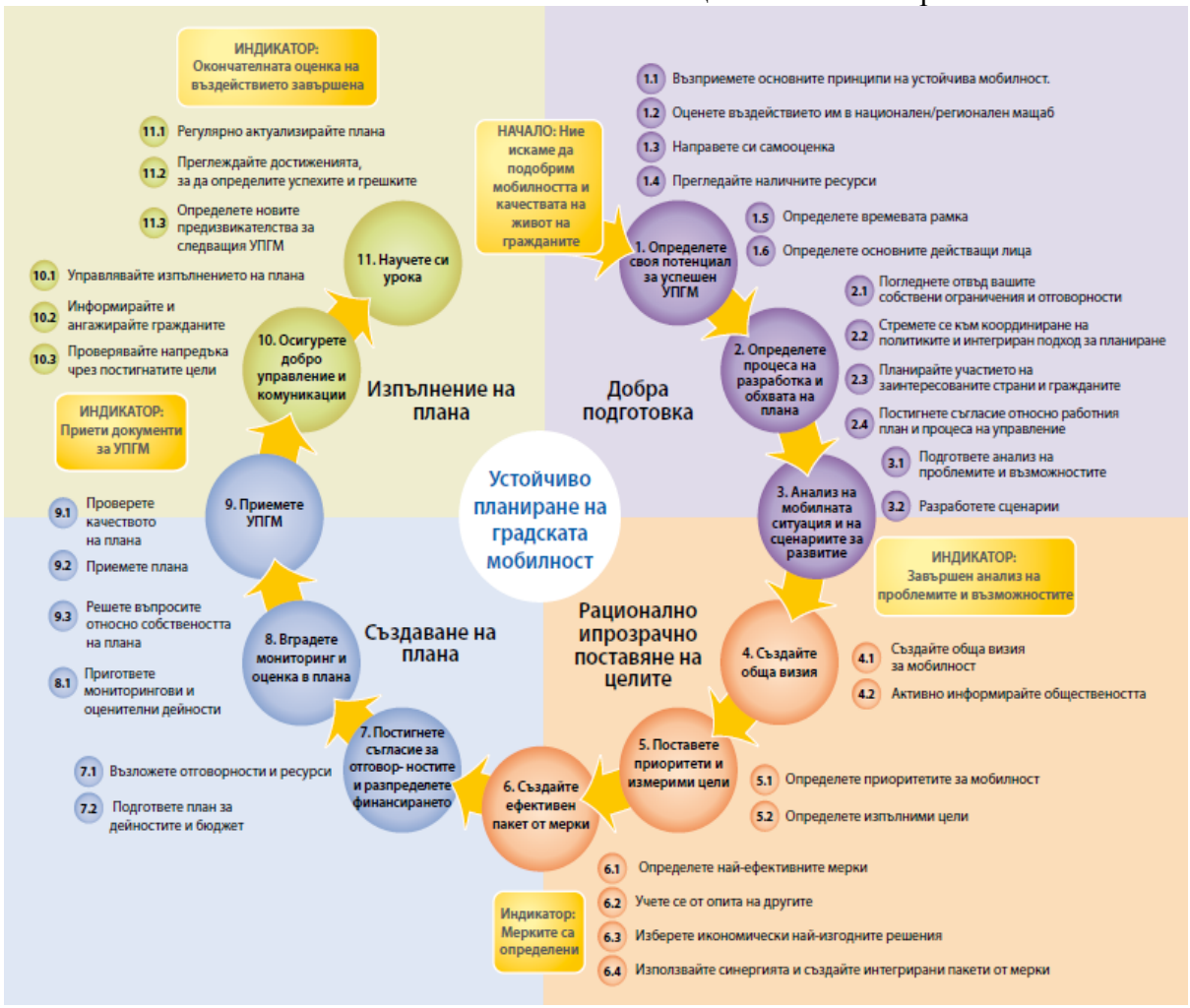
В плана за действие по градска мобилност, публикуван през 2009 г., Европейската комисия предложи да се ускори въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност, като предостави наръчници, стимулира обмяната на добри практики, идентифицира показателите и подкрепи образователните инициативи за професионалисти по градска мобилност. Транспортните министри в ЕС подкрепят развитието на такива планове. Съвета на ЕС „подкрепя разработката на Планове за устойчива градска мобилност за градовете и окуражава развитието на инициативи като експертна помощ и обмен на информация за създаване на такива планове".

През март 2011 г., ЕК публикува **Транспортната Бяла Книга** „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система (COM(2011)0144 final). Тя предлага **да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове** с определена големина, според националните стандарти и базирано на насоките на ЕС. Тя също предлага **да се използват регионалните фондове за развитие и кохезионния фонд за градове и региони, които са представили актуални и одобрени от независим орган Одитен сертификат за устойчива градската мобилност.** Накрая, Бялата книга предлага да се проучи възможността за Европейска мрежа за подкрепа на въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност в градовете.

Разработката на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) трябва да бъде разглеждана като непрекъснат процес от 11 основни стъпки (таблица А1). Графическото изображение на този процес представя тези стъпки в логическа последователност. На практика, тези дейности могат да се извършват паралелно.

Подробно описание на всички стъпки и дейности може да бъде намерено в Ръководството за „Разработка и въвеждане на план за устойчива градска мобилност". То включва примери за добри практики, полезни инструменти и препратки, които илюстрират още по-задълбочено цялостния процес на планиране. Ръководството може да бъде свалено от следния сайт: www.bump-mobility.eu, или от сайта на Националния координатор по мобилност за България – Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество":www.csdcs.org.

Таблица А.1. Етапи на развитие на ПУГМ



2. Генерални принципи

Устойчив план за градска мобилност е стратегически план, предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в градовете и техните околности, за по-добро качество на живот. Той се основава на съществуващите практики за планиране и отнема дължимото внимание на интеграция, участие и принципи за оценка.

Трябва да има ясно разграничение между достъп до услуги и съоръжения (мобилност) и трафик /транспорт. Първото е цел на всички дейности, второто е инструмент за осъзнат достъп и мобилност. Цялостният принцип може да осигури достъп на гражданите до услугите на мобилност с по-малко трафик, ресурси, разходи, замърсяване, гориво и ПТП.

Процесът на развитие на устойчив план за градска мобилност трябва да бъдат съобразен с местните условия.

Планът трябва да се отнасят до определена територия, за която е създаден. В идеалния случай чрез покриване на функционална агломерацията, като се има предвид значението на свързването на местната транспортна мрежа с магистрални транспортни коридори. Осигуряване на безпроблемна интеграция на междуселищни връзки.

Главен недостатък на планирането на градския транспорт е липсата на координация между политиките и организациите, извън интегрирането на различните видове транспорт (координация и планиране на използването на земята, опазването на околната среда, социално включване, равенство на половете, икономическо развитие, безопасността, здравеопазване, образование, информационни технологии).

Последната стъпка към подготовка на един план за устойчива градска мобилност е да се анализира текущата ситуация, свързана с мобилността и да се развие сценарии на възможни бъдещи ситуации.

Първа стъпка е необходимостта от цялостен анализ на проблемите и възможностите в сферата на градския транспорт и мобилност. Това е важен крайъгълен камък за развитието на различни сценарии, които помагат да подобрят разбирането, за това как ще изглежда в бъдеще градската мобилност.

Властите трябва да използват наличните данни не само за да идентифицират предизвикателствата, но и да преценят към кои приоритети да се насочат в рамките на действие на плана.

В таблица А2 е направен паралел между стандартните планове за развитие на транспорта и План за устойчива градска мобилност.

Таблица А2

Традиционно транспортно планиране		**Планиране на устойчива градска мобилност**
Съсредочаване върху трафика.		Съсредочаване върху хората
Основна цел: Увеличаване на капацитета на трафика и скоростите.		Основна цел: Достъпност и качество на живот.
Разделение		Интегриране на използването на земята, икономическото развитие, социалните нужди, качеството на околната среда и здравеопазването.
Краткосрочна и средносрочна перспектива.		Дългосрочна перспектива
Административни граници.		Функционални граници в пътуването
Политически мандати и планиране от страна на експертите.		Ключовите заинтересовани страни и обществеността са активно участващи.
Развитие от транспортни инженери.		Интердисциплинарно планиране
Набляга се на инфраструктурата		Комбинация от: инфраструктура, пазар, услуги, информация и презентиране за постигане на разходно-ефективни решения.
Ограничена оценка на въздействието		Интензивна оценка на въздействията и подобряване на живот на обществото.

3. Характеристики на плана

Основни характеристики на ПУГМ са:

1. Устойчивост (икономическа, екологична, социална).
2. Измеримост на ефектите/въздействията по време на изпълненито.
3. Стратегически план.

Транспортната политика е сред приоритетите на град Габрово, но градската мобилност не е била приоритет на Община Габрово, която в европейски контекст е един от основните фактори за устойчивост на градовете.

Като се имат предвид неблагоприятните природни и антропогенни дадености на Габрово, вече е крайно време управлението на града да предприеме решителна стъпка към разработката и внедряването на План за устойчива градска мобилност (SUMP), още повече, че има на разположение възможност за безвъзмездна консултантска помощ в рамките на проект BUMP.

Планът за устойчива градска мобилност на Габрово си поставя следните цели:

„ГАБРОВО ДА СТАНЕ ПО-АТРАКТИВЕН И ЕКОЛОГИЧЕН ГРАД ЧРЕЗ РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ ”

4. Цели на ПУГМ

Цел 1. Чрез интензивна информационна и промоционална кампания да се въведе и наложи концепцията „ГАБРОВО – ГРАД НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ”;

Цел 2. Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението;

Цел 3. Да се подобри връзката между транспорта и туризма;

Цел 4. Гарантиране на достъпа на всички;

Цел 5. Превръщането на транспорта в ресурсно ефективен отрасъл;

Цел 6. Подобряване привлекателността на териториите и качеството на живот в града.

6. Ползи от ПУГМ

Ползите от реализирането на плана ще бъдат в няколко аспекта:

1. Подобрен имидж на града - Със ПУГМ може да се рекламира като иновативен и гледащ в бъдещето;

2. Подобрена мобилност и достъпност - Насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа до градските части и услуги.

3. Потенциал за привличане на повече хора - Устойчивата градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните нужди;

4. По-добро качество на живот - ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата;

5. Ползи за здравето и околната среда - Постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване;

6. Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица - Планирането за хората означава планиране с хората. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.

6. Структура на документа

Настоящият ПУГМ се състои от следните основни раздели:

1. Описание на настоящото състояние - представя картина на географската, икономическата, транспортната и екологична обстановка в Габрово. Описани са накратко особеностите на потребителите на транспортни услуги (местно население, временно пребиваващи и туристи).

2. SWOT-анализ и изводите, като предпоставка за разработка на ПУГМ.

3. Предлагани мерки за мобилност в рамките на ПУГМ.

4. Етапи на въвеждането на ПУГМ.

5. Мониторинг и оценка.

РАЗДЕЛ В
ОПИСАНИЕ НА НАСТОЯЩОТО СЪСТОЯНИЕ

Община Габрово е разположена в централната част на Република България в планинска територия.

Общината се намира в област Габрово, както и в Северен Централен Район от ниво 2. Площта на Северен централен район е 14 974 км², на област Габрово е 2 023 км² и на община Габрово – 555,6 км².

Карта В.1. Община Габрово

1. Релеф

Благоприятните условия за живот в тази територия са определени от някои главни природни дадености, а именно:

- Билото на Средна Стара планина от юг и редуващите се паралелно на север от него ридове и плата на Предбалкана, ветрилообразно разчленяващите ги долини и котловини в горния водосбор на река Янтра;

- Пресичат се два основни пътя с голямо стопанско значение, както в исторически план, така и за съвременното развитие на страната и региона. Единият път (I-5 от републиканската пътна мрежа /РПМ/, респективно - Е-85 от европейската пътна мрежа /ЕПМ/) преминава в посока север – юг. Този път свързва речните брегове на река Дунав с Тракийската низина и крайбрежията на Бяло и Мраморно море, като пресича Стара планина през прохода Шипка. Другият път (I-4 от РПМ и съответно Е-772 от ЕПМ) преминава в посока изток-запад, на север от и успоредно на Предбалкана, в южната част на Дунавската равнина, като свързва западното крайбрежие на Черно море с вътрешността на Балканския полуостров;

2. Икономика

Община Габрово е важно икономическо ядро на област Габрово. Общината има традиции в индустрията. През последните години нейната икономика следва тенденциите на страната, като това е валидно, както за периода на икономически подем, така и за периода на кризата от 2008 г. насам.

През 2013 г. общият брой на нефинансовите предприятия на територията на община Габрово е 3 459. Запазват се традиционните водещи отрасли на габровската икономика – машиностроене, инструментална екипировка, мехатроника, електроника, производство на изделия от пластмаси, текстил и трикотаж, обувно производство, козметика и други. Структурата на малките и на средните предприятия през 2013 г., включваща предприятията с годишен оборот над 10 хил. лв., е както следва: 10 големи фирми с над 250 заети лица, 46 средни фирми с 50 до 249 заети, 232 малки фирми със заетост от 10 до 49 души и 2 182 микропредприятия.

Запазени са традиционните водещи отрасли в икономиката, които формират облика на Габровската индустрия. Сред тях са:

- Машиностроене;
- Инструментална екипировка;
- Мехатроника;
- Електроника;
- Производство на изделия от пластмаси, текстил и трикотаж, обувно производство, козметика и други.

По данни на Община Габрово, от страна на бизнеса се наблюдава сериозен интерес по отношение на инвестиции в технологична модернизация, иновации, енергийна ефективност на производствените помещения, както и в ново, ниско енергоемко, производствено оборудване. Съгласно информация от Информационната система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България, фирми базирани в община Габрово са спечелили проекти свързани с въвеждането на иновации на стойност от 17,5 млн. лева за периода на действие на Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика“ 2007 – 2013.

Влияние върху развитието на икономиката в общината оказват и преките чуждестранни инвестиции. Наблюдава се тенденция на нарастване на чуждестранните преки инвестиции.

Значим фактор в развитието на икономиката и пазара на труда е Технически университет Габрово.

3. Туризъм

Туризмът е важен отрасъл за социално-икономическото развитие на община Габрово. В неговото развитие са вложени значителен дял средства и усилия. Общото въздействието на дейностите и инвестициите в областта туризма се оценява и измерва динамиката на реализираните нощувки.

Наблюдава се увеличение на броя нощувки и респективно приходите от тях. В община Габрово се развива културно-познавателен, селски и екологичен туризъм. По оценъчни данни, най-голям дял от приходите се реализира от културно-познавателния

и крайно-седмичния туризъм. Въпреки значителния природен и антропогенен потенциал за туризма, потвърден от предходни разработки, той не се използва ефективно и ефикасно. Подценено е развитието на екологичен и селски туризъм. През плановия период до 2020 г. политиката на община Габрово ще бъде насочена към развитие и диверсификация на установената отраслова структура на туризма. Тази политика трябва да се основава на предварителни разчети за повишаване на ефективността и ефикасността на отрасъла.

4. Демографска картина

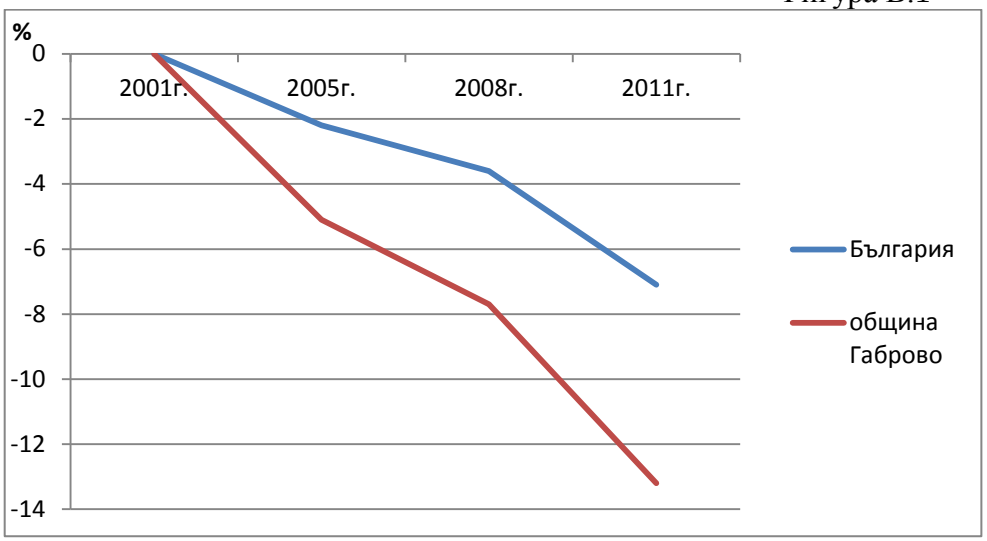
В края на 2011г. населението на страната възлиза на 7 327 хил. души. През периода от 2001 до 2011 г. то е намаляло с 564 хил. души или с 7,1% (таблица 1). Община Габрово също има отрицателен прираст -13,2% или близо 10 хил. души по-малко. В края на 2011г. населението в общината е 64 545 души. Населението на община Габрово бележи трайна тенденция на намаляване значително по-голяма от тази на страната (фигура 1), което се дължи на естественото и мехнично движение на същото. По прогнози на НСИ се очаква след 20г. населението да намалее още с приблизително 20%. В селата на общината живее малък дял от населението, предимно възрастно, което е предпоставка за негативни прогнози за демографското им развитие. Това е население, което вече е излезнало от трудоспособна възраст или му предстои. Възрастните хора в извън трудоспособна възраст извършва по-малко или не извършва трудови пътувания, посещения на културни мероприятия и т.н. Ето защо това население има по-малка нужда от придвижвания от малките населени места към град Габрово.

Таблица В.1

	2001г.	2005г.	2008г.	2011г.
България	0	-2,2	-3,6	-7,1
община Габрово	0	-5,1	-7,7	-13,2

Източник: НСИ

Фигура В.1



За развитието на община Габрово, освен броя и демографските структури на населението от изключително важно значение е неговата образователна структура. От добрата образователна подготовка на населението в голяма степен се определя качеството на работната сила и нейната производителност. Тя има решаващо значение за внедряването на съвременните технологии за производство, комуникации, управление и социално развитие.

Структурата на населението по образование в община Габрово е по-добра от общата за страната. Около 75% от населението има средно и висше образование, като лицата с висше образование са 22%. Добрата образователна структура на населението в града (и на общината) е много добра предпоставка за разработването и прилагането на съвременни социални и икономически проекти в развитието на града и региона.

Към датата на последното преброяване на населението и жилищния фонд в България през 2011 г.,селата в община Габрово са 133. От тях 7 са без население – с. Баевци, с. Бойчета, с. Влаховци, с. Калчовци, с. Морвеците, с. Попари и с. Редешковци.

Съгласно правилата за категоризиране на населените места останалите 127 се определят като „много малки села“.

От тях 23 села са с население до 10 души, а само 6 – с население над 200 души през 2001 година. През 2011 година селата с население под 10 души са вече 34, а тези с население над 200 души запазват броя си.

Общо населението в селата на община Габрово през 2011 година е 6318 души, което е едва 9,7% от населението на общината. Темпът на намаление на населението в селата за периода 2001-2011 г. е почти два пъти по-висок от този на общината – 19,7% спрямо 12,9%.

През 2011г. година делът на възрастното население (на 65 и повече години) е 45% от общото за селата в общината, а делът на младите (на възраст до 14 навършени години) е само 5,9%.

Подобна възрастова структура на практика прави невъзможно нормалното възпроизводство на населението и в среден и дългосрочен план може да се прогнозира цялостно обезлюдяване на тези села.

В заключение: Местното население е с ниска потребност от мобилност, но в същия момент се наблюдава увеличаващ се поток от пътуващи през летния сезон и почивните дни, създаващ пренасищане от транспортни средства и респективно – предизвикващ замърсяване на околната среда. През летния сезон, поради прекомерния трафик има пикови стойности на пътно-транспортни произшествия (по данни на НСИ), шумово замърсяване. Всичко това оказва влияние върху привлекателността на град Габрово.

5. Транспортна инфраструктура

5.1. Пътна мрежа

На територията на община Габрово са изградени 451,6 км пътища, със средна гъстота 0,84 км/км^2, което е значително повече от средната гъстота от 0,33 км/км2 за страната. От тези пътища 177 км са републиканска пътна мрежа – 39 % и 274,6 км са общинска пътна мрежа - 61%. От Общинската пътна мрежа с трайна настилка са 235,8 км (85,7%) от пътищата и 38,8 км (14, 3 %) са без настилка.

Общинските пътища са важна част от пътната инфраструктура, на която не е отделено полагащото им се внимание. Развитието и модернизирането на общинската

пътна мрежа е именно тази част от транспортната система, която би допринесла най-много за намаляване на икономическите, социалните и териториалните неравновесия и подобряване на жизнения стандарт. Това е и основната мрежа, която осигурява достъпност от селата до градовете.

Списъкът на общински пътища е приет с Решение № 236 на Министерския съвет от 13 април 2007 г. и е допълнен и изменен с Решение № 155 на Министерския съвет от 14 март 2009 г. До 2000 г. Главно управление на пътищата е поддържало информация за състоянието на пътните настилки на четвъртокласните пътища, които сега съставляват значителна част от състава на общинските пътища. Към 31.12.2000 г., около 40 % от настилките на четвъртокласните пътища са били в лошо състояние, а 2 690 км са били без трайна настилка.

В бюджета на годишна база се предвиждат средства за зимната пътна поддръжка. Освен това държавният бюджет разполага с целева субсидия за капитални инвестиции. От 2008 до 2011 г. разпределението на средства за строителство и капиталови ремонти варира между 42.5 и 45 млн. лв. Разпределението на средствата от целевата субсидия за капиталови разходи за изграждане и основен ремонт на общински пътища е на база дължина на пътната мрежа.

По данни на Министерство на финансите, през 2011 г. общините са похарчили 91 млн. лв. за дейност 832 „Служби и дейности по поддържане, ремонт и изграждане на пътища", което обхваща поддръжката и капиталовите инвестиции в пътна инфраструктура. Отпусканите средства са крайно недостатъчни.

Основната функция на общинските пътища е осигуряване на достъп от малките населени места и селата до областните центрове и републиканската пътна мрежа. Те са достатъчно добре развити в количествен аспект, но не и по отношение на качеството - липсва добро поддържане. Основните причини и проблеми за това са:

1. Липсват и не се събират регулярно данни за геометрията, транспортното натоварване и за състоянието на общинската пътна мрежа;
2. Липсата на данни прави невъзможно доброто планирането и обосновка на изискваните финансови средства за възстановяване и модернизация пред различните финансови институции или програми;
3. Има пропуски и в нормативната уредба, регламентираща, дейностите, отговорностите и механизмите на финансиране при управлението на общинската пътна мрежа;
4. Управлението на общинската пътна мрежа е реактивно.

След прегледа на наличните общински планови и стратегически документи беше установено, че обекти с регионално значение за Габрово са:

1. Проектиране и изграждане на инфраструктура в м. Узана;
2. Проектиране и изграждане на велоалеи в м. Градище, м. Узана, парк Буря, Баждар и др.

Поддържането на наличната инфраструктура също трябва да се разглежда, като съществен елемент от нейното развитие.

Може да се направят следните изводи:

1. Община габрово има планови и стратегически документи, но няма достатъчно финансиране по поставените цели за реконструкция, модернизация и рехабилитация на общинската пътна мрежа, в съответствие с утвърдения списък, закупуване на подвижния състав и облагородяване на околната среда;

2. От гледна точна на финансирането е задължително да бъдат набелязани приоритети по отношение на ново строителство или реконструкция, рехабилитация и текущо поддържане и експлоатация.

4. Ясно е, че при недостатъчно финансиране, трябва усилията да се насочат към рехабилитацията и текущото поддържане на инфраструктурата, за сметка на пускането в експлоатация на нови мощности.

5.2. Железопътна мрежа

Железопътната инфраструктура е изцяло с регионален характер, което донякъде предопределя липсата на развитие и нейната относително забавена модернизация.

5.3. Въздушен транспорт

От прегледа на документите предоставени от Община Габрово беше установено, че на територията на общината е изградено частно летище, обслужващо предимно интересите на любителите на авиационната дейност, без транспортно обслужване.

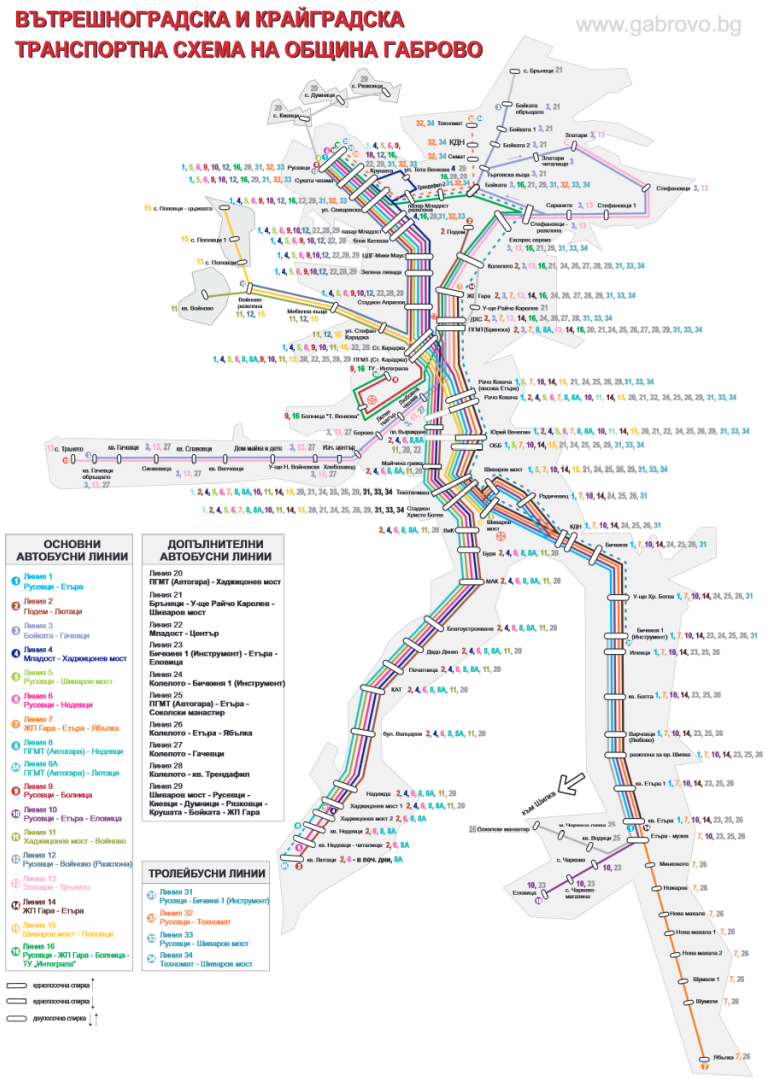
5.4. Градски транспорт

Маршрути на основни автобусни линии:
- Линия 1: Русевци – Етъра;
- Линия 2: Подем – Лютаци;
- Линия 3: Младост - Хаджицонев мост;
- Линия 4: Русевци - Шиваров мост;
- Линия 5: Русевци – Недевци;
- Линия 6: ЖП Гара - Етъра – Ябълка;
- Линия 7: ПГМТ (Автогара) – Недевци;
- Линия 8: А ПГМТ (Автогара) – Лютаци;
- Линия 9: Русевци – Болницата;
- Линия 10: Русевци - Етъра – Еловица;
- Линия 11: Хаджицонев мост – Войново;
- Линия 12: Русевци - Войново разклона;
- Линия 13: Златари – Трънето;
- Линия 14: ЖП Гара – Етъра;
- Линия 15: Шиваров мост - с.Поповци;
- Линия 16: Русевци - ЖП Гара - Болница - ТУ (Интеграла);

Допълнителни автобусни линии:
- Линия 1: Русевци - Дом на хумора и сатирата - Русевци;
- Линия 2: Автогара - Хаджицонев мост;
- Линия 3: Младост – Център;
- Линия 4: Инструмент – Еловица;
- Линия 5: Колелото - Бичкиня 1 (Инструмент);
- Линия 6: Автогара - Соколски манастир;
- Линия 7: Колелото - Етъра – Ябълка;
- Линия 9 Колелото - кв.Трендафил;

Тролейбусни линии:
- Линия 1: Русевци – Инструмент;
- Линия 2: Русевци – Техномат;
- Линия 3: Русевци - Шиваров мост;
- Линия 4: Техномат - Шиваров мост

Карта В.2. Обществен транспорт на град Габрово



Цена на билета за автобусни и тролейбусни линии: **1,00 лв.**
Цена на билета за допълнителни автобусни линии: **0,70 лв**.

От картата и описанието на маршрутите на Обществен транспорт на град Габрово се вижда, че града има добре развита мрежа на МГОТ, която покрива целия град. Разстоянията, които трябва да изминава един пътник от мястото на възникване на транспортната потребност до най-близката спирка на МГОТ е в рамките на нормалното придвижване.

5.5. Междуселищен и междуградски транспорт

Междуселищен транспорт

Линия 1: Габрово - Яворец**;**
Линия 2: Габрово - Михайловци**;**
Линия 3: Габрово - Костенковци**;**
Линия 4: **Г**аброво - Тота Венкова**;**
Линия 5: Габрово - Боженци**;**
Линия 6: Габрово - Орловци**;**
Линия 7: Габрово - Армени**;**
Линия 8: Габрово - Лоза**;**
Линия 9: Габрово - Узана**;**
Линия 10: Габрово - Дебел дял**;**
Линия 11: Габрово - Николчевци**;**
Линия 12: Габрово - Козирог - Здравковец**;**
Линия 13: Габрово - Музга**;**
Линия 14: Габрово - Ясени**;**
Линия 15**:** Габрово - Жълтеш**;**
Линия 16: Габрово - Балани**;**

Междуградски транспорт

От Габрово има автобусни линии към всички по-голями градове в страната: София, Севлиево, Бургас, Велико Търново, Варна и др.

5.6. Автопарк

Автопарк на град Габрово:

1. M.A.N.:
Модели: NL202; SL202; SR280;
2. **MERCEDES-BENZ:**
Модели: O303; O404; O405; O350/O403 Tourismo; O405NU
3. **IKARUS:**
Модели: 260.43; 260.02; 280.87; 280.02;
4. **SETRA:**
Модели: S 209; S215;

5. **ЧАВДАР:**
Модели: 11М4;
6. **ISUZU:**
Модели: Turquoise
7. SOR:
Модели: С12; В12;
8. **FORD:**
Модели: Transit;

Тролейбусен парк на град Габрово:

Общински пътнически транспорт притежава 32 тролейбуса, марка ЗиУ, внос от СССР през 1986/1987 година. Моделите ЗиУ, което се експлоатират в Габрово са два - ХТИ681В00 (тролейбуси от №301 - №312) и ХТИ681В2.

6. Данни за околната среда

6.1. Екологично състояние и опазване на околната среда

Община Габрово попада в района на Предбалканския припланински и нископланински климатичен район на Умерено континентална климатична подобласт от Европейско-континентална климатична област. Специфичните климатични условия в града се определят от няколко фактора. От една страна, разположението му на север от Стара планина прави района открит по отношение на студените северни и североизточни нахлувания, както и по отношение на атлантическите въздушни маси. Това въздействие е най-силно проявено върху режима на валежите, температурите, вятъра и до голяма степен на облачността и останалите метеорологични елементи. Не на последно място, съществена роля при формирането на микроклиматичните особености играе и руслото на р. Янтра.

6.2. Качество на въздуха (Pm 10, NO_2, benzene, SO_2, CO, Pm 2,5)

Инвентаризацията на емисиите на парниковите газове (ПГ) е представена в табличен вид на изразходваната енергия, произведените твърди битови отпадъци и други източници на емисии от общинските обекти и от цялото население на общината за избрана за анализа година. Инвентаризацията на емисиите на ПГ осигурява изходна точка за измерване на напредъка в намалението на емисиите в резултат на изпълнението на мерки за намаляване на емисиите в общината.

Инвентаризацията на Базовата година се основава на крайното потребление на енергия, включително общинско и необщинско потреблението на енергия на територията на общината.

Инвентаризацията на емисиите на ПГ, които се извършват като следващи стъпки след инвентаризацията на базовите емисии, се наричат “Мониторинг на инвентаризацията на емисиите”. Те се използват за редовна проверка на постигнатия напредък и мониторинг на намаленията на емисиите след изпълнението на мерките за намаление на емисиите на ПГ – най-малко веднъж на три години.

Инвентаризацията на емисиите на ПГ е разработена във връзка са поетите ангажименти от Община Габрово към инициативата Споразумение на кметовете. ЕМИСЕРТ В извърши оценка на емисиите на ПГ в атмосферата от източници на територията на община Габрово според изискванията на Ръководството за изготвяне на ПДУЕР – част II: Инвентаризация на базовите емисии и Ръководствата за национални инвентаризации на парникови газове - IPCC 1996[1] и IPCC 2006[2].

БАЗОВА ГОДИНА[3]

В съответствие с техническото задание, като базова година за Община Габрово е избрана 2008 г.

В съответствие с Ръководството за изготвяне на ПДУЕР, в инвентаризацията на емисиите на ПГ на Община Габрово са включени:

1. Директни емисии от стационарни и мобилни горивни;
2. Индиректни емисии от производството на употребената топло- и електроенергия (без значение къде е произведена);
3. Други директни емисии. Такива са емисиите на CH4 при третиране на твърди битови отпадъци.

Инвентаризацията на емисиите на ПГ е извършена на база:

1. Крайното енергийно потребление в сгради и съоръжения: общински; жилищни; улично осветление.
2. Крайното потребление на енергия в транспорта: общински автопарк - общински автомобили, сметоизвозване, полицейски и аварийни автомобили; обществен транспорт; частен и търговски транспорт.
3. Третиране на твърди отпадъци. Потреблението на енергия и свързаните с него емисии от съоръжения за третиране на отпадъци са включени в категорията "сгради, оборудване / съоръжения.
4. Местно производство на топлоенергия.

За целите на инвентаризацията на емисиите на ПГ на Община Габрово са използвани стандартни и национални емисионни фактори. Стандартните емисионни фактори са в съответствие с принципите на IPCC и са посочени в Ръководството на МГИК 2006 (IPCC, 2006[4]). Национални емисионни фактори са посочени в Националните инвентаризации на емисии на ПГ на Република България. Емисиите на CO2 от устойчивото използване на биомаса/биогорива, се считат за равни на нула.

[1] http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/gl/invs1.html
[2] http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/index.html
[3] Източник на данните за качество на въздуха и тълкуването им е съобразено с „План за действие за устойчиво енергийно развитие на община Габрово 2015 – 2020“
[4] http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/

Таблица В.2. Емисионни фактори за използваните енергоносители

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Въглища, [t/TJ]	96.298	95.168	93.448	95.076	96.444	96.444
Брикети, [t/TJ]	92.708	92.708	92.708	92.708	92.708	92.708
Мазут, [t/TJ]	76.593	76.593	76.593	76.593	76.593	76.593
Бензин, [t/TJ]	70.650	70.640	70.630	70.620	70.620	70.620
Дизел, [t/TJ]	74.500	74.500	74.500	74.500	74.500	74.500
Пропан-бутан (LPG), [t/TJ]	65.730	65.730	65.730	65.730	65.730	65.730
Метан (CNG), [t/TJ]	56.600	56.230	56.230	56.220	56.050	56.050
Нафта, [t/TJ]	72.600	72.600	72.600	72.600	72.600	72.600
Природен газ, [t/TJ]	54.900	54.961	54.965	54.987	54.923	54.923
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Въглища, [t/MWh]	0.347	0.343	0.336	0.342	0.347	0.347
Брикети, [t/MWh]	0.334	0.334	0.334	0.334	0.334	0.334
Мазут, [t/MWh]	0.276	0.276	0.276	0.276	0.276	0.276
Бензин, [t/MWh]	0.254	0.254	0.254	0.254	0.254	0.254
Дизел, [t/MWh]	0.268	0.268	0.268	0.268	0.268	0.268
Пропан-бутан (LPG), [t/MWh]	0.237	0.237	0.237	0.237	0.237	0.237
Метан (CNG), [t/MWh]	0.204	0.202	0.202	0.202	0.202	0.202
Нафта, [t/MWh]	0.261	0.261	0.261	0.261	0.261	0.261
Природен газ, [t/MWh]	0.198	0.198	0.198	0.198	0.198	0.198

Източник: Инвентаризации на парниковите газове в България по Рамковата конвенция на ООН за изменение на климата[5]

За изчисляване на емисионният фактор за **топлоенергия** са използвани верифицираните годишни доклади по Европейската схема за търговия с емисии на ПГ за периода 2008 – 2013 г. на Топлофикация Габрово.

Таблица В.3. Емисионни фактори за топлоенергия, произведена от Топлофикация Габрово, 2008 - 2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Емисионен фактор, t CO2/MWh	0.447	0.539	0.430	0.343	0.410	0.364

Източник: Верифицираните годишни доклади по Европейската схема за търговия с емисии на ПГ за периода 2008 – 2013[6]

Емисионните фактори за **електроенергия** за 2011 и 2012 г. са публикувани във „Втори национален доклад за напредъка на България в насърчаването и използването на енергията от възобновяеми източници“[7]. Емисионният фактор за електроенергия за предходните години е посочен в Ръководството за разработване на ПДУЕ[8]

Таблица В.4. Емисионни фактори за електроенергия, Р. България, 2008 - 2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Емисионен фактор, t CO2/MWh	0.819	0.819	0.819	0.711	0.672	0.672

[5] http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/8108.php

[6] http://eea.government.bg/bg/r-r/r-te/dokladi-1r

[7] http://www.mee.government.bg/bg/themes/vtori-nacionalen-doklad-za-napredaka-v-nasarchavaneto-i-izpolzvaneto-na-energiyata-ot-vazobnovyaemi-izt-1339-288.html

[8] http://www.eumayors.eu/IMG/pdf/seap_guidelines_en.pdf

Инвентаризацията е представена в три основни групи източници:

I. Стационарни горивни процеси:

1. Общински сгради, оборудване/съоръжения.
2. Общинско улично осветление.
3. Жилищни сгради.
4. Третични (необщински) сгради, оборудване/съоръжения.

II. Мобилни горивни процеси

1. Общински парк от превозни средства.
2. Обществен транспорт.
3. Частен и търговски транспорт.

III. Твърди битови отпадъци

Описание на основните групи източници:

I. Стационарни горивни процеси

Стационарните горивни процеси включват процесите на изгаряне на горива от потребените горива, емисиите отделени при производството на потребената електроенергия и емисиите отделени при производството на потребената топлоенергия. Стационарните източници обхващат общинските сгради, оборудване и съоръжения, общинското улично осветление, жилищните сгради и третичните (необщински) сгради, оборудване и съоръжения.

I.1. Емисии от общински сгради, оборудване/съоръжения

За изчисляването на емисиите в тази категория са събрани данни за употребените горива, топлоенергия и електроенергия от 52 сгради, включително училища, детски градини, детски ясли, стадион, спортна зала, галерии, библиотека, музеи и други общински сгради и съоръжения.

Таблица 4 представя потребената енергия – горива, топло и електроенергия от общинските сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г.

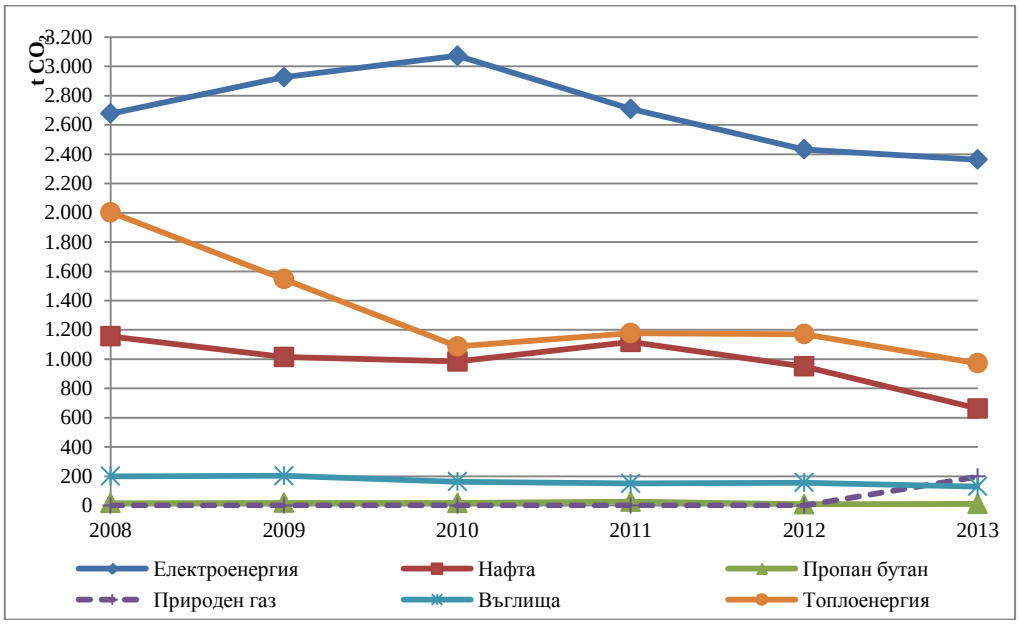
Таблица B.5. Потребена енергия – горива, топло и електроенергия от общинските сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици и в MWh

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Електроенергия (MWh)	3 268	3 572	3 751	3 810	3 620	3 516
Нафта (литри)	518 874	465 873	451 967	513 152	436 396	304 430
Пропан бутан (литри)	9 905	12 302	11 201	16 900	6 082	7 301
Природен газ (1000 Nm^3)	0	0	0	0	0	107
Въглища (тона)	78	78	62	60	63	52
дърва (тона)	0	7	0	0	0	0
Топлоенергия (MWh)	4 477	2 869	2 525	3 436	2 858	2 673
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Електроенергия (MWh)	3 268.4	3 571.9	3 750.7	3 809.7	3 619.7	3 515.9
Нафта (MWh)	4 422.2	3 881.4	3 765.5	4 275.3	3 635.8	2 536.3
Пропан бутан (MWh)	69.9	80.3	73.1	110.3	39.7	47.7
Природен газ (MWh)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1 003.9
Въглища (MWh)	576.5	593.7	484.9	441.1	451.8	374.2
дърва (MWh)	0.0	30.3	0.0	0.0	0.0	0.0
Топлоенергия (MWh)	4 477.3	2 868.6	2 525.5	3 436.0	2 858.0	2 673.3
Общо (MWh)	**12 814.4**	**11 026.3**	**10 599.8**	**12 072.5**	**10 605.0**	**10 51.3**

Таблица В.6. Емисии на ПГ общински сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., t CO2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия	2 677	2 925	3 072	2 709	2 432	2 363
Нафта	1 156	1 014	984	1 117	950	663
Пропан бутан	17	19	17	26	9	11
Природен газ	0	0	0	0	0	198
Въглища	200	203	163	151	157	130
Дърва	0	0	0	0	0	0
Топлоенергия	2 003	1 547	1 087	1 177	1 171	972
Общо	6 052	5 709	5 323	5 181	4 719	4 337

Фигура В.2. Емисии на ПГ - общински сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., t CO2



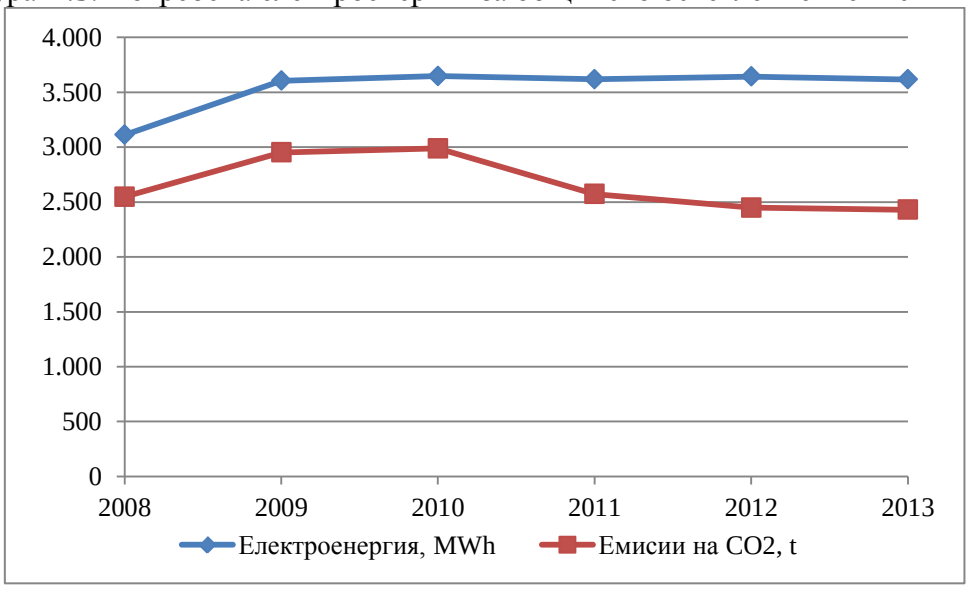
I.2. Емисии от общинско улично осветление

В този сектор са събрани данни за потреблението на електроенергия за улично осветление.

Таблица В.7. Потребена електроенергия за общинско осветление и емисии на ПГ

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия, MWh	3 111.67	3 604.93	3 648.11	3 618.99	3 643.84	3 616.74
Емисии на CO_2, t	2 548.46	2 952.44	2 987.80	2 573.10	2 448.66	2 430.45

Фигура В.3. Потребена електроенергия за общинско осветление и емисии на ПГ



Както се вижда от фигурата потреблението на електроенергия за улично осветление бележи ръст с 16.2%, докато емисиите на CO_2 намаляват с 4.6%. Намалението на емисиите се дължи на понижаването на емисионния фактор за електроенергия tCO2/MWh, поради въвеждането на нови мощности от ВЕИ след 2010 г.

I.3. Емисии от жилищни сгради

Изходни данни

Данните за потреблението на домакинствата, са получени от ЕНЕРГО-ПРО Продажби АД (електроенергия), Топливо АД (въглища и брикети за отопление) и "Топлофикация - Габрово" ЕАД (топлоенергия). Таблица 7 представя потребената енергия – горива, топло и електроенергия от домакинствата за периода 2008 – 2013 г.

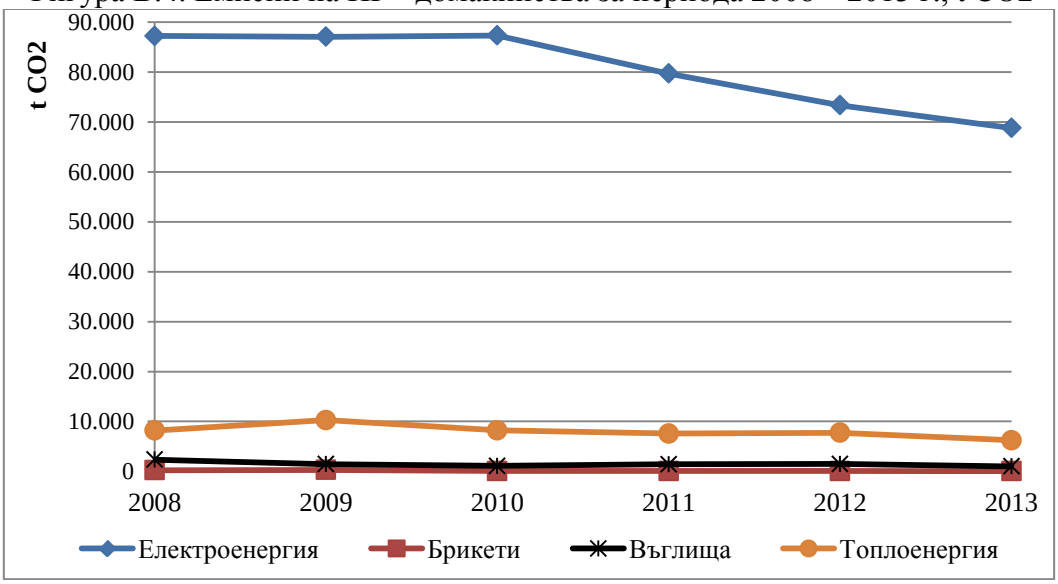
Таблица В.8. Потребена енергия – горива, топло и електроенергия от домакинствата за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици и в MWh

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия (MWh)	106 541	106 344	106 674	112 137	109 165	102 410
Брикети (тона)	125.72	164.67	44.77	43.23	50.18	20.70
Въглища (тона)	913.79	556.31	415.37	559.40	597.32	392.40
Топлоенергия (MWh)	18 292	19 028	19 085	22 084	18 905	17 103
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Електроенергия (MWh)	106 541	106 344	106 674	112 137	109 165	102 410
Брикети (MWh)	630	833	209	208	234	97
Въглища (MWh)	6 738	4 224	3 261	4 135	4 297	2 823
Топлоенергия (MWh)	18 292	19 028	19 085	22 084	18 905	17 103
Общо (MWh)	132 201	130 429	129 229	138 565	132 602	122 433

Таблица В.9. Емисии на ПГ от домакинствата за периода 2008 – 2013 г., t CO2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия	87 257	87 095	87 366	79 729	73 359	68 820
Брикети	210	278	70	70	78	32
Въглища	2 336	1 447	1 097	1 415	1 492	980
Топлоенергия	8 185	10 261	8 214	7 568	7 743	6 218
Общо	97 988	99 082	96 747	88 782	82 672	76 050

Фигура В.4. Емисии на ПГ - домакинства за периода 2008 – 2013 г., t CO2



Основният източник на емисии от домакинствата е потреблението на електроенергия. През периода 2008-2013 г. се отчита намаление на потреблението на електроенергия с 3.9% и намаление на емисиите от електроенергия с 21.1%, което се дължи на понижаването на емисионния фактор на България, поради въвеждането на нови мощности от ВЕИ след 2010 г. Наблюдава се също спад на потреблението и емисиите на CO2 от въглища.

I.4. Емисии от третични (необщински) сгради, оборудване/съоръжения

Изходни данни

За изчисляването на емисиите в тази категория бяха събрани данни за употребените горива, топлоенергия и електроенергия от 30 сгради, включително Технически университет, Читалище "Априлов-Палаузов 1861", гимназии, съдебни сгради, болнични сгради, хотели, църкви, банки и други третични сгради и съоръжения.

Таблица 9 представя потребената енергия – горива, топло и електроенергия от третични сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г.

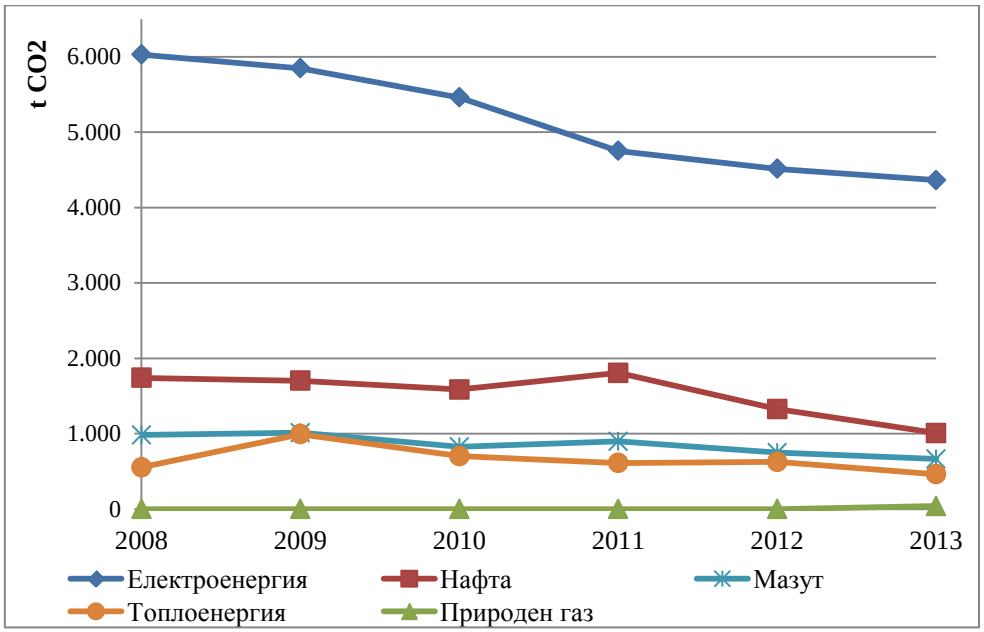
Таблица В.10. Потребена енергия – горива, топло и електроенергия от третични сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици и в MWh

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия (MWh)	7 363	7 139	6 668	6 684	6 718	6 494
Нафта (литри)	781 214	782 070	728 478	829 605	609 013	462 719
Природен газ (1000 Nm^3)	0	0	0	0	0	21
Мазут (тона)	322	331	269	293	245	217
Топлоенергия (MWh)	1 236	1 842	1 631	1 781	1 528	1 269
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Електроенергия (MWh)	7 363	7 139	6 668	6 684	6 718	6 494
Нафта (MWh)	6 658	6 516	6 069	6 912	5 074	3 855
Природен газ (MWh)	0	0	0	0	0	197
Мазут (MWh)	3 563	3 672	2 990	3 254	2 719	2 409
Топлоенергия (MWh)	1 236	1 842	1 631	1 781	1 528	1 269
Общо (MWh)	**18 820**	**19 169**	**17 359**	**18 632**	**16 039**	**14 224**

Таблица В.11. Емисии на ПГ от третични сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., t CO2

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия	6 030	5 847	5 461	4 753	4 515	4 364
Нафта	1 740	1 703	1 586	1 806	1 326	1 008
Природен газ	0	0	0	0	0	39
Мазут	982	1 013	824	897	750	664
Топлоенергия	553	994	702	610	626	461
Общо	**9 306**	**9 556**	**8 574**	**8 067**	**7 216**	**6 536**

Фигура В.5. Емисии на ПГ - третични сгради и съоръжения за периода 2008 – 2013 г., t CO2



II. Мобилни горивни процеси

II.1. Общински парк от превозни средства

Изходни данни

За изчисляването на потреблението на горива от общинския автопарк са събрани данни от общинските компании към Община Габрово. Данните включват потребените горива от Районна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението", Заведения за социални услуги, детски ясли, училища, общинска администрация, ОП Благоустрояване и др.

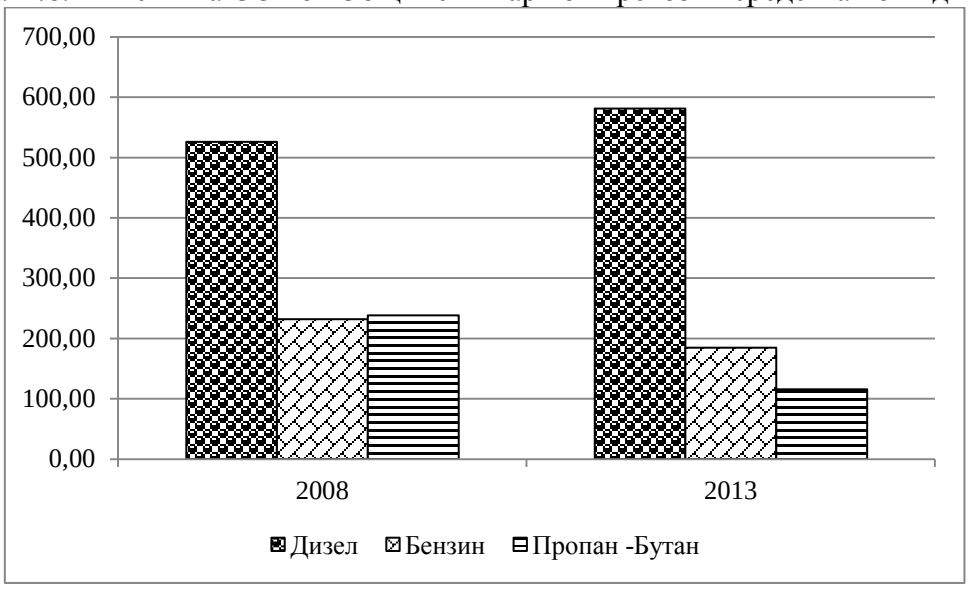
Таблица В.12. Разход на гориво от Общински парк от превозни средства за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици (t) и в енергийни единици (MWh).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Бензин (t)	74.50	64.91	63.92	65.97	63.89	59.44
Дизел (t)	166.87	186.86	198.05	198.61	233.45	184.42
Пропан -Бутан (t)	72.88	61.91	48.43	44.53	45.26	38.13
ОБЩО	**314**	**314**	**310**	**309**	**343**	**282**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Бензин (MWh)	910.55	793.40	781.22	806.33	780.86	726.51
Дизел (MWh)	1 960.74	2 195.63	2 327.14	2 333.72	2 743.08	2 166.92
Пропан -Бутан (MWh)	1 007.22	791.09	618.83	568.94	578.38	487.24
ОБЩО	**3 879**	**3 780**	**3 727**	**3 709**	**4 102**	**3 381**

Таблица В.13. Емисии на CO2 от Общински парк от превозни средства по вид гориво в тонове

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Бензин	231.59	201.77	198.64	204.99	198.52	184.70
Дизел	525.87	588.87	624.14	625.90	735.69	581.17
Пропан -Бутан	238.34	187.19	146.43	134.63	136.86	115.29
ОБЩО	**996**	**978**	**969**	**966**	**1 071**	**881**

Фигура В.6. Емисии на CO2 от Общински парк от превозни средства по вид гориво в t



Основният източник на емисии от общинския парк от превозни средства е дизеловото гориво. През периода 2008-2013 г. се отчита ръст на потреблението и на емисиите на CO2 от дизелово гориво с 10.5%. Като цяло емисиите от общинския парк от превозни намаляват с 11.5% което се дължи на намаленото потребление на бензин и пропан-бутан.

II.2. Обществен транспорт

Изходни данни

Данните за обществения транспорт са получени от ОБЩИНСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАСПОРТ ЕООД - ГАБРОВО и обхващат всички видове транспорт в община Габрово - автобусен и тролейбусен.

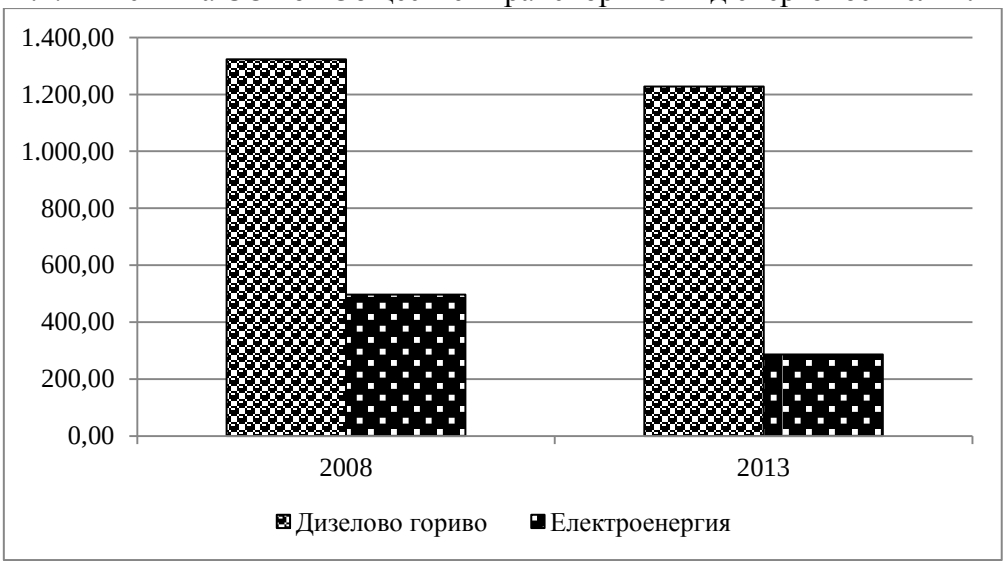
таблица B.14. Разход на енергоносител от Обществен транспорт за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици (t) и в енергийни единици (MWh)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия (MWh)	607.00	746.00	818.25	795.00	843.34	426.46
Дизелово гориво (t)	419.83	430.64	428.14	359.55	361.58	389.55
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Електроенергия (MWh)	607.00	746.00	818.25	795.00	843.34	426.46
Дизелово гориво (MWh)	4 933.00	5 060.02	5 030.62	4 224.67	4 248.53	4 577.16
ОБЩО	**5 540**	**5 806**	**5 849**	**5 020**	**5 092**	**5 004**

таблица B.15. Емисии на CO2 от Обществен транспорт по вид енергоносител в t

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Електроенергия	497.13	610.97	670.14	565.25	566.72	286.58
Дизелово гориво	1 323.03	1 357.10	1 349.21	1 133.06	1 139.46	1 227.59
ОБЩО	**1 820**	**1 968**	**2 019**	**1 698**	**1 706**	**1 514**

Фигура B.7. Емисии на CO2 от Обществен транспорт по вид енергоносител в t



Основният източник на емисии в обществения транспорт е дизеловото гориво. През 2013 г., в сравнение с 2008 г., се отчита намаление на потреблението на електроенергия с 29.7% и на емисиите от електроенергия с 42.4%, което се дължи на периодичното спиране от движение на тролейбусния транспорт, поради ремонтни дейности на територията на град Габрово през 2013 г. и понижаването на емисионния фактор, поради въвеждането на нови мощности от ВЕИ след 2010 г.

II.3. Частен и търговски транспорт

Изходни данни

Емисиите на ПГ от сектор частен и търговски транспорт са сложни за оценка, поради липсата на данни за потребените количества горива. За да се изчислят емисиите се налага оценка на количеството изразходвани горива.

Броят автомобили в община Габрово е предоставен от отдел Пътна полиция към Областна дирекция на МВР – Габрово. Тъй като не са налични данни за броя на автомобилите по вид гориво, те са разпределени по вид гориво, чрез математически модел, който се базира на данните за процентното разпределение на автомобилите по вид гориво в България – Национална инвентаризация на ПГ, докладване 2014, Приложение 8: Автопарк и данни за пробег на автомобилния транспорт[9]. В резултат на това бяха определени данните за МПС на територията на община Габрово по видове МПС и по вид използвано гориво. Резултатите са представени в следващата таблица.

Таблица В.16. Общ брой МПС на територията на община Габрово по вид автомобили и горива

Категория МПС	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Мотепеди, (бензин)	959	977	990	1 001	1 015	1 028
Мотоциклети, (бензин)	882	897	912	916	925	926
Леки автомобили, (бензин)	17173	16624	16168	15718	15247	15243
Леки автомобили, (дизел)	7906	8599	9169	9643	10195	10192
Леки автомобили, (LPG)	983	937	878	876	850	849
Леки автомобили, (CNG)	137	159	180	155	150	150
Лекотоварни, (бензин)	234	217	207	193	183	185
Лекотоварни, (дизел)	1871	1905	1947	1971	2008	2031
Тежкотоварни, (бензин)	2	1	1	1	1	1
Тежкотоварни, (дизел)	1 119	1 113	1 063	1 059	1 054	1 116
ОБЩО	**31 266**	**31 429**	**31 515**	**31 533**	**31 628**	**31 721**

Поради липса на данни за пробега на автомобилите в община Габрово, общият пробег за всяка категория автомобили е изчислен, като е умножен броят автомобили в категорията по средногодишния пробег за съответната категория. Средногодишният пробег е получен от Националната инвентаризация на ПГ, докладване 2014, Приложение 8: Автопарк и данни за пробег на автомобилния транспорт. В резултат на това бяха определени данните за годишния пробег по видове МПС и по вид използвано гориво. Резултатите са представени в следващата таблица.

[9] http://unfccc.int/national_reports/annex_i_ghg_inventories/national_inventories_submissions/items/8108.php

Таблица B.17. Годишен пробег по категории автомобили, km/годишно

Категория МПС	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Мотепеди, (бензин)	1 182 752	1 179 581	1 086 859	983 662	929 202	941 103
Мотоциклети, (бензин)	2 591 844	2 613 303	2 438 035	2 201 903	2 082 715	2 084 966
Леки автомобили, (бензин)	115 111 762	112 316 005	101 863 797	90 720 158	83 655 430	83 630 120
Леки автомобили, (дизел)	102 989 992	100 351 303	100 083 320	107 642 227	121 463 668	121 426 919
Леки автомобили, (LPG)	68 977 578	69 711 560	64 758 610	58 465 886	59 761 269	59 743 188
Леки автомобили, (CNG)	6 150 779	8 133 865	10 522 872	9 351 829	9 595 232	9 592 329
Лекотоварни, (бензин)	2 072 071	1 933 677	1 718 201	1 466 560	1 315 646	1 330 658
Лекотоварни, (дизел)	23 773 970	21 846 909	21 034 093	21 921 883	23 996 127	24 269 930
Тежкотоварни, (бензин)	14 951	9 981	5 507	4 956	4 169	4 446
Тежкотоварни, (дизел)	30 427 709	27 030 647	24 261 526	24 094 946	25 029 009	26 366 195

За изчисляване на количествата горива са използвани следните параметри за разход на гориво от ръководството на EMEP/EEA emission inventory guidebook 2013[10]

Таблица B.18. Разход на гориво по категории МПС, g/km

Категория МПС	Разход на гориво (g/km)
Леки автомобили (бензин)	70
Леки автомобили (дизел)	60
Леки автомобили (пропан-бутан/LPG)	57.5
Леки автомобили (метан CNG)	62.6
Лекотоварни МПС (бензин)	100
Лекотоварни МПС (дизел)	80
Тежкотоварни МПС (дизел)	240
Тежкотоварни МПС (метан)	500
Мотоциклети и мотопеди (бензин)	35

Количествата горива, изразходвани по категории МПС се получават като данните за пробега от Таблица 18 се умножат по разхода на гориво на километър от 17.

[10] http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013

Таблица B.19. Изразходвано гориво по категории МПС, за периода 2008 – 2013 г., в натурални единици (t) и в енергийни единици (MWh)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Мотепеди, (бензин)	41.40	41.29	38.04	34.43	32.52	32.94
Мотоциклети, (бензин)	90.71	91.47	85.33	77.07	72.90	72.97
Леки автомобили, (бензин)	8 057.82	7 862.12	7 130.47	6 350.41	5 855.88	5 854.11
Леки автомобили, (дизел)	6 179.40	6 021.08	6 005.00	6 458.53	7 287.82	7 285.62
Леки автомобили, (LPG)	3 966.21	4 008.41	3 723.62	3 361.79	3 436.27	3 435.23
Леки автомобили, (CNG)	385.04	509.18	658.73	585.42	600.66	600.48
Лекотоварни, (бензин)	207.21	193.37	171.82	146.66	131.56	133.07
Лекотоварни, (дизел)	1 901.92	1 747.75	1 682.73	1 753.75	1 919.69	1 941.59
Тежкотоварни, (бензин)	1.50	1.00	0.55	0.50	0.42	0.44
Тежкотоварни, (дизел)	7 302.65	6 487.36	5 822.77	5 782.79	6 006.96	6 327.89
MWh						
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Мотепеди, (бензин)	505.95	504.60	464.93	420.79	397.49	402.58
Мотоциклети, (бензин)	1 108.73	1 117.91	1 042.94	941.93	890.94	891.90
Леки автомобили, (бензин)	98 484.51	96 092.58	87 150.14	77 616.14	71 571.87	71 550.21
Леки автомобили, (дизел)	72 607.94	70 747.67	70 558.74	75 887.77	85 631.89	85 605.98
Леки автомобили, (LPG)	54 810.83	51 218.63	47 579.59	42 956.19	43 907.93	43 894.65
Леки автомобили, (CNG)	3 583.00	4 756.59	6 155.67	5 472.58	5 629.20	5 627.50
Лекотоварни, (бензин)	2 532.53	2 363.38	2 100.02	1 792.46	1 608.01	1 626.36
Лекотоварни, (дизел)	22 347.53	20 536.09	19 772.05	20 606.57	22 556.36	22 813.73
Тежкотоварни, (бензин)	18.27	12.20	6.73	6.06	5.10	5.43
Тежкотоварни, (дизел)	85 806.14	76 226.42	68 417.50	67 947.75	70 581.81	74 352.67
ОБЩО	**341 805.45**	**323 576.08**	**303 248.31**	**293 648.22**	**302 780.59**	**306 771.02**

Таблица B.20. Обобщение на изразходваното гориво по вид гориво за периода 2008 – 2013 г., MWh

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Бензин	102 650	100 091	90 765	80 777	74 473	74 476
Дизел	180 762	167 510	158 748	164 442	178 770	182 772
Пропан-бутан (LPG)	54 811	51 219	47 580	42 956	43 908	43 895
Метан (CNG)	3 583	4 757	6 156	5 473	5 629	5 627
Общо	**341 805**	**323 576**	**303 248**	**293 648**	**302 781**	**306 771**

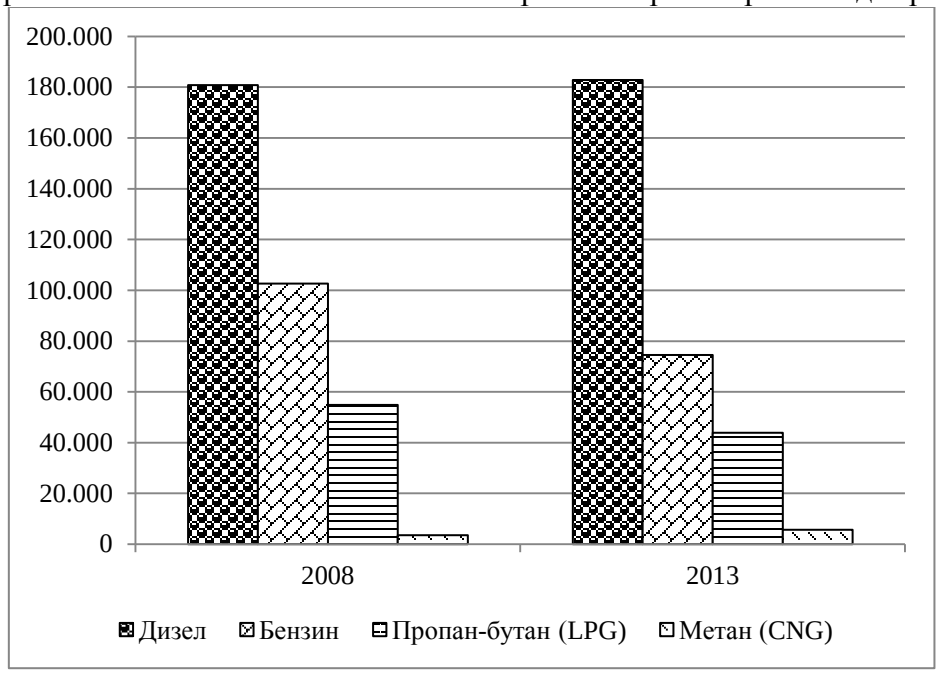
Таблица B.21. Емисии на CO2 от Частен и търговски транспорт по вид МПС и вид гориво в t

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Мотепеди, (бензин)	129	128	118	107	101	102
Мотоциклети, (бензин)	282	284	265	239	227	227
Леки автомобили, (бензин)	25 049	24 437	22 159	19 733	18 196	18 190
Леки автомобили, (дизел)	19 473	18 975	18 924	20 353	22 966	22 960
Леки автомобили, (LPG)	12 970	12 120	11 259	10 165	10 390	10 387
Леки автомобили, (CNG)	730	963	1 246	1 108	1 136	1 136
Лекотоварни, (бензин)	644	601	534	456	409	413
Лекотоварни, (дизел)	5 994	5 508	5 303	5 527	6 050	6 119
Тежкотоварни, (бензин)	5	3	2	2	1	1
Тежкотоварни, (дизел)	23 013	20 444	18 350	18 224	18 930	19 941
ОБЩО	**88 288**	**83 462**	**78 160**	**75 912**	**78 405**	**79 476**

Таблица В.22. Емисии на CO2 от Частен и търговски транспорт по горива в t

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Бензин	26 108	25 453	23 079	20 536	18 934	18 934
Дизел	48 480	44 926	42 576	44 103	47 946	49 020
Пропан-бутан (LPG)	12 970	12 120	11 259	10 165	10 390	10 387
Метан (CNG)	730	963	1 246	1 108	1 136	1 136
Общо	**88 288**	**83 462**	**78 160**	**75 912**	**78 405**	**79 476**

Фигура В.8. Емисии на CO2 от Частен и търговски транспорт по вид гориво в t



Основен източник на емисии в частен и търговски транспорт през 2013 г. е дизеловото гориво. През периода 2008-2013 г. се отчита ръст на потребление на метан (CNG) с 57.1%, което се дължи на все по-голямото количество автомобили използващи този вид гориво. Потреблението на дизелово гориво остава константно през периода, докато потреблението на бензин намалява с 27.4%.

III. Твърди битови отпадъци

Изходни данни

До 2015 г. на територията на Община Габрово е имало законово отредено (регламентирано) и организирано едно депо за битови отпадъци и това е било общинското депо, което след реконструкция и модернизация се превърна в регионално депо. То е разположено на 7 км северозападно от гр. Габрово в м. „Равнището" в землището на с. Гръблевци.

Технологията за обработка на постъпващите отпадъци се е заключавала в разстилането им на слоеве, уплътняването им и запръстяване с мъртвица.

Емисиите на CH_4 при третиране на твърди битови отпадъци са изчислени на база данни, получени от община Габрово за депонираните битови отпадъци за периода 2008 – 2013 г.

Обобщени резултати

В резултат на инвентаризацията на емисиите на CO_2 в резултат от потреблението на енергия на територията на община Габрово бяха изчислени емисиите за 2008 г. и 2013 г., по сектори.

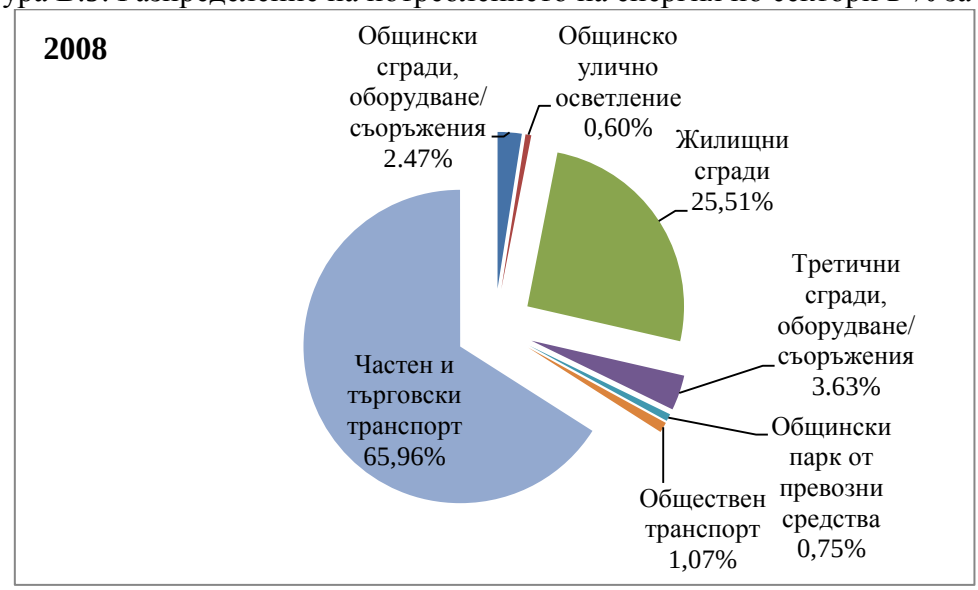
Таблица В.23. Общо потребление на енергия по сектори – 2008 и 2013 г.

	2008, MWh	2013, MWh	Ръст спрямо 2008, %
Общински сгради, оборудване/съоръжения	12 814.35	10 151.26	-20.78
Общинско улично осветление	3 111.67	3 616.74	+16.23
Жилищни сгради	132 200.78	122 433.14	-7.39
Третични сгради, оборудване/съоръжения	18 820.17	14 223.61	-24.42
Общински парк от превозни средства	3 878.50	3 380.67	-12.84
Обществен транспорт	5 540.00	5 003.62	-9.68
Частен и търговски транспорт	341 805.45	306 771.02	-10.25
ОБЩО	**518 170.93**	**465 580.04**	**-10.15**

Таблица В.24. Общо емисии на ПГ по сектори – 2008 и 2013 г.

	2008, t CO2	2013, t CO2	Ръст спрямо 2008, %
Общински сгради, оборудване/съоръжения	6 052.37	4 337.14	-28.34
Общинско улично осветление	2 548.46	2 430.45	-4.63
Жилищни сгради	97 987.78	76 050.02	-22.39
Третични сгради, оборудване/съоръжения	9 306.02	6 535.80	-29.77
Общински парк от превозни средства	995.79	881.16	-11.51
Обществен транспорт	1 820.16	1 514.17	-16.81
Частен и търговски транспорт	88 288.12	79 476.08	-9.98
Третиране на ТБО	25 986.31	21 748.71	-16.31
ОБЩО	**232 985.0**	**192 973.5**	**-17.17**

Фигура В.9. Разпределение на потреблението на енергия по сектори в % за 2008



От представените таблици до момента за използването на различни видове енергоресурси и от фиг. В.6 се вижда, че независимо, че е постигнато намаление в използването на същите и има спад в емисиите в абсолютни стойности, транспортът остава най-големия ползвател на енергоресурси. Трябва да се отбележи, че намалението на количеството използвана енергия се дължи и на световната икономическа криза.

Определяне на потенциала за намаление на CO2 емисиите:

I.1. Сграден фонд

По време на преброяването на населението през 2011 г. в област Габрово са регистрирани 43 614 жилищни сгради и 79 хиляди жилища. Сградите и жилищата съставляват около 2% от общия сграден и жилищен фонд в страната.

На територията на община Габрово има 16 099 жилищни сгради и 39`230 жилища. Сградите съставляват 37% от сградния фонд на областта. Този относителен дял на жилищата е по-голям – 49,6%.

По време на преброяването на населението и жилищния фонд през 2011 г. в гр. Габрово са регистрирани 7 471 жилищни сгради, които съставляват 46,4% от сградния фонд на общината. В тях има 30 444 жилища. Относителният дял на жилищата в града са 77,6% от жилищния фонд в общината. В селата от община Габрово се намират 8 628 жилищни сгради с 8 997 жилища. С най-голям брой (с около 300) сгради за обитаване са селата Яворец, Драгановци, Гъбене и Поповци (Приложение 1).

Значителна част от сградния фонд в областта и общината, около 40%, е построен до 1950 година. Общо за страната този относителен дял е 22%. Структурата на построените сгради по години на построяването в областта и общината, изразени с техните относителни дялове, през десетгодишните периоди от 1950 до 1990 г. е приблизително еднаква. Относителните дялове в хронологичен ред за областта са в границите между 15% за 1950-1959 г. и 10% за 1980-1989 година. Построените сгради в посочените периоди в общината са с относителни дялове 12 – 13%.

След 1990 г. досега общо в областта са построени 7% от сградите, а в общината близо 9%. Констатацията е, че сградния фонд в областта и общината е твърде „застарял“. Към 1.02.2011 г. 49 451, или 62.6% от жилищата в област Габрово са обитавани.

Основната част (62.8%) от жилищата в област Габрово са тристайни и двустайни. Жилищата с една стая са 7.3%, като най-голям е техният брой в община Габрово - 3 771, или 65.7% от всички едностайни жилища в областта. Най-много жилища с шест и повече стаи са преброени в община Габрово - 1 070, или 38.0% от тези жилища в областта.

За град Габрово най-голям е броят на жилищата с 4 и повече стаи и те съставляват близо 37% от всички жилища. Една трета от жилищата (32,7%) са с три стаи, а 24% с две стаи. Едностайните жилища са около 7%. В селата преобладават жилищата с три стаи, следвани от двустайните жилища. Най-малък е делът на жилища с пет и повече стаи.

Жилища в град Габрово по степен на благоустроеност

От всички жилища (30 223) в гр. Габрово 78% се използват за постоянно обитаване.

Основните признаци, характеризиращи благоустроеността на жилищата и условията на живот в тях са електрификация, водоснабденост, канализация, вида на отоплението и др.

Всички жилища в града са електрифицирани. Практически всички имат и водопровод. Общо за града делът на жилищата с водопровод е 99,7%. Липсата на водопровод е характерна за някои жилища в отдалечените от града квартали, например Чехлевци, където 53% от жилищата не са свързани с водопроводна мрежа, в Гачевци – 22% и Лютаци – 6%.

I.2. Улично осветление

След 2000 година са предприети мащабни действия за подобряване състоянието на уличното осветление. Изпълнен е демонстрационен проект: "Стратегия за намаляване на парниковите газове чрез енергийна ефективност", финансиран от Глобалния екологичен фонд чрез програмата за развитие на ООН и от Община Габрово. При извършената реконструкция на уличното осветление инсталираната мощност е намелена повече от 70%. С реализиране на този проект за първи път в страната е въведено централизирано управление на уличното осветление.

През периода 2005-2013 г. са реализирани или са в процес на реализация редица проекти за обновяване на градската среда, в които задължителен елемент е подобряване на уличното осветление в обхвата на съответния проект. Такива проекти са „Интегриран проект за развитие на културно-исторически туристически продукт и свързаната с него инфраструктура", „Създаване на привлекателна физическа среда на град Габрово чрез интегрирани мерки за градско възстановяване и развитие", Реконструкция на ул. „Съзаклятие" и паркинг към нея; "Интегриран проект за изграждане на привлекателна, достъпна и зелена градска среда."

Въпреки намесите в системата на уличното осветление, в по-голямата част от града, уличното осветление е реконструирано преди повече от 10 години. Към момента на разработване на плана, уличното осветление на гр. Габрово е качествено и технологично остаряло. Особено лошо е състоянието в отдалечените от централната градска част квартали. Характерни за тях са улици без осветление, стари, амортизирани и несигурни налични системи за улично осветление, които често дефектират и са енергийно неефективни. С оглед повишаване енергийната ефективност на уличното осветление в град Габрово е подготвено и подадено за разглеждане проектно предложение към Публична инвестиционна програма „Растеж и устойчиво развитие на регионите". Предвидените в този проект дейности включват подмяна на съществуващо оборудване от системата за улично осветление с енергоспестяващо, както и ремонт и рехабилитация на съществуващо оборудване и кабелни трасета.

С цел подобряване на енергийната ефективност на уличното осветление в селата на община Габрово е подготвен и изпълнен проект „Модернизиране на уличното осветление в община Габрово". Проектът се финансира от Международен фонд „Козлодуй" и обхваща системата на уличното осветление във 128 села на територията на община Габрово със обща стойност 1 096 986,97 лв. Подменени са осветителни тела с високоефективни светлинни източници (LED) и е въведена система за дистанционно управление чрез GPRS, чрез която ще се създаде възможност за прецизно регулиране

на времето на светене и избягване на преразход на електрическа енергия. Реализацията на проекта стартира през 2014 г.

6.3. Шумово замърсяване

Шумът представлява комплекс от различни по честота, сила, периодичност и други фактори и може да е причинен от автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт, както и от промишлени инсталации и съоръжения.

За шумовото натоварване допринася наситеността на градската територия с транспортни трасета и транспортни средства. Характерното разположение на промишлените зони - предимно обособени в нежилищни територии, до голяма степен снижава въздействието на производствения шум върху гражданите. Битовият шум има различно въздействие в различните райони, като в жилищните квартали той е с по-високо ниво в извънработно време. Шумът, породен от строителни дейности, е характерен за районите, в които се извършва строителство, ограничен е по време и е с невисок интензитет.

Най-голям дял за оформянето на акустичното състояние на община Габрово има автомобилният транспорт. Той създава здравен риск, особено в пунктовете със значително натоварване и висок интензитет на движение на моторните превозни средства. По градация след транспортния шум е битовият, а на най-ниско ниво - шумът от строителни дейности.

През летния сезон се увеличава и автомобилният трафик на територията на общината.

7. Съществуваща мобилност

7.1 Пешеходни зони

Състоянието на по-голямата част от уличните настилки в града беше изключително лошо, но след приключване на проекта за Воден цикъл на град Габрово, по-голямата част е преасфалтирана.

7.2. Велосипедни пътеки

Съществува неблагоприятен хълмист релеф, което затруднява изграждането на велоалеи в гр. Габрово. Въпреки това е поставено началото, като в малък участък по протежението на ул. Аврам Гачев с европейско финансиране е изградена къса велоалея.

7.3. Товарен транспорт

Няма предоставени данни за този тип транспорт. През града преминават транзитно множество товарни автомобили. Зареждането на местните търговски и хотелски обекти се извършва по всяко време на денонощието без ограничения.

7.4. Паркиране

Повечето жилищни блокове имат изградени паркоместа и гаражи за живущите в тях. Собствениците на къщи обикновено разполагат с гараж в двора, но може да се паркира и на улицата, което в повечето случаи е разрешено.

Проблемът с паркирането е съществен за ЦГЧ на гр. Габрово и предстои неговото разрешаване посредством реализация на проекта за Интегриран градски транспорт на гр. Габрово.

7.5. Таксиметров превоз и коли под наем

Осъществява се по реда на ЗЧПД от лицензирани фирми. Има и предлагане на услугата „Автомобил под наем". Няма данни за ползване на услугата „споделен автомобил".

7.6. Начини на пътуване (modal split)

По експертна оценка, направена по предходен проект на община Габрово, начините на придвижване в града са, както следва:

Ходене пеш: 56%
Използване на градски транспорт: 5,4%
Използване на велосипед: 0,4%
Използване на автомобил: 21,3%
Друг: 16,9%

7.7. Анализ на пътните инциденти

Габровска област заема важно стратегическо място по отношение на шосейния трафик на територията на страната.

Таблица В.25. Настъпили пътно - транспортни произшествия:

	2008 г.	2009 г.	2010 г	2011 г.	2012 г.
Общо ПТП	288	195	146	126	134
Тежки ПТП	10	14	13	11	2
Убити	1	2	2	1	0
Ранени	11	13	15	16	2

Основните причини, довели до тежките ПТП са следните:

- Нарушение/състояние на водача;
- Нарушение на пешеходеца;
- Пътни условия;
- Друга причина.

При 90% от настъпилите ПТП са по вина на водачите на МПС.

Основни нарушения на водачите, довели до тежки ПТП са следните:

- Движение с несъобразена скорост;
- Неспазване предимство, знаци и сигнали;
- Отнемане предимство на пешеходец;
- Неправилно изпреварване при насрещно движещо се ППС, навлизане в насрещно движение или преминаване в съседна пътна лента;
- Неспазване дистанция и неправилно движение назад;
- Употреба на алкохол;
- Друго нарушение на водача.

Статистическите данни за ПТП по място на настъпване сочат, че места с повишена аварийност и риск от ПТП са кръстовищата, където са настъпили по-голямата част от тях.

Не малка част от ПТП са настъпили при ясно време. Не малък е процентът на ПТП, които са настъпили при облачно време, при дъжд и при мъгла са настъпили общо. Тези данни отново показват, че атмосферните условия са важен рисков фактор за ПТП и пряко влияят върху безопасността на движението, особено през зимата и пролетта.

По месеци най-значителен брой ПТП са възникнали през м. декември. Ръст на тежките ПТП се наблюдава и през последното тримесечие /октомври, ноември, декември.

По дни от седмицата през годината най-много ПТП са регистрирани в петък. Друг ден от седмицата с повишена аварийност е понеделник. Най-значителен брой ПТП са настъпили в часовия отрязък от 17,00 до 21,00 часа. В този часови интервал на денонощието, през зимния период и пролетта, аварийността е по-висока заради намалената видимост, влошени пътни условия и интензивен трафик на ППС и пешеходци по уличната мрежа в населените места.

Данните показват тревожна тенденция към ръст на пътно-транспортните произшествия с пешеходци през последните години. Прави впечатление постоянното нарастване на техния дял спрямо общия брой настъпили тежки ПТП.

8. SWOT анализ на факторите, имащи отношение към ПУГМ

В процеса на разработване на плана за устойчива мобилност е направен анализ на силните и слабите страни на плана, възможностите и евентуални заплахи, които могат да повлияят на неговото изпълнение.

Таблица В.26

Силни страни	Слаби страни
• Планът е съобразен с българското и европейско законодателство и политика. • Отчетени са особеностите на град Габрово. • Добра организация, добра координация и наличие на предишен. • Политическата подкрепа и готовност за работа в полза на целите, залегнали в Плана.	• Недостатъчна информация за някои сектори. • Недостиг на бюджетни финансови средства за изпълнение на Плана и липса на достатъчно инвестиции, • Липса на пълна и точна информация за изпълнението на някои реализирани проекти, свързани с Плана и кандидатстването за финансиране от ЕС. • Общината не разполага с достатъчно ефективни инструменти, за да гарантира по-добро въвличане на всички заинтересовани страни.
Възможности	**Заплахи**
• Намаляване на CO2 емисии в района на общината, което представлява основната дългосрочна цел залегнала в в развитието на града. • Подобряване на околната среда, чрез намаляване на използваната енергия в транспорта. • Подобряване условията на живот и здравето на гражданите. • Обществото заема силна позиция относно проблемите на устойчивото енергийно развитие. • Усъвършенстване на процеса на измерване и оценяване на резултати от приложените мерки, планове и програми. • Планът е в съответствие с всички стратегически документи, програми и планове за развитие и изпълнението му способства за изпълнение на европейските директиви и национална политика в областта на енергийната ефективност.	• Политически - След избори и смяна на властта; • Икономически - Липса на достатъчно финансови ресурси за осъществяване на му; • Законодателни - Приемането на законови и нормативни актове, възпрепятстващи изпълнението на някои от мерките; • Социални - Липса на интерес сред обществеността за осъществяване на му; • Заплахи, свързани с околната среда - Появата на климатични и географски промени в района, които могат да спрат процеса на намаляване на вредните емисии или да го забавят.

Изводи

Както се вижда от представения анализ, едно много силно и ефикасно средство за преодоляване на негативните тенденции за превръщането на град Габрово в атрактивен център е разработката и внедряването на ПУГМ.

В рамките на проекта BUMP, екипът на проекта от Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество“ е готов да окаже консултанска помощ на Община Габрово за създаването на План за устойчива градска мобилност (SUMP), който **следва да бъде приет от Общински съвет**. Впоследствие следва да се разработи **график за внедряване на одобрените мерки**, които могат да бъдат разделени на три категории: краткосрочни със срок на внедряване (1-3 год.), средносрочни (3-6 год.) и дългосрочни (6-10 год.).

Приемането на ПУГМ от Общински съвет ще бъде докладвано в ЕК чрез мрежата ENDURANCE, което **ще гарантира позиционирането на град Габрово като предпочитан европейски партньор по проекти на HORIZON 2020**, регионалните и междурегионални европейски програми, както и получаването на безвъзмездна консултантска помощ от експерти на ЕС.

Приемането на ПУГМ ще гарантира, от друга страна, и приоритетно финансиране по ОПРР на МРРБ, което декларира изискванията си за наличие на ПУГМ в градовете, кандидатстващи по мерките на новата ОП „Региони в растеж“ 2014 – 2020.

РАЗДЕЛ С
ПРЕДЛАГАНИ МЕРКИ

Целеви групи

Целевите групи са вътрешни за общината и външни за нея.

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

2. 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 Габрово, 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.

1.1. Рекламно-информационни мерки

1. Информация за населението на града

Гражданите трябва да се поканят на обществена дискусия, на която да се дискутира рамковия План, като се представят планираните мерки и се съберат мнения относно времевата рамка и евентуално нови предложения. На сайта на Общината също могат да се събират мнения (по примера на Община София).

След приемането на ПУГМ следва да се предприеме една рекламно-информационна кампания, с която да се уведомят целевите групи за новото европейско начинание на общината. По местните медии – телевизия и радио, както и в местната преса, трябва да се публикува **Декларация на Общината за приемането на ПУГМ**, с което тя става един от малкото градове в България с европейски план на мобилността. Примерният текст на Декларацията е в Приложение 1 към Плана. Тя трябва да се публикува и на официалния сайт на Общината, заедно с приетия ПУГМ.

2. Информация в националните медии

Препоръчваме да се анонсира в няколко регионални и национални медии за инициативата на град Габрово. Подходящо е кметът да даде интервю за една централна телевизия –ТВ1, БТВ или Нова ТВ.

3. Рекламно-информационни билбордове

На 4-5 места в града (на входните пътища и в центъра) препоръчваме поставянето на билбордове, анонсиращи, че Габрово е сред първите градове с устойчива мобилност и приканващи посетителите да допринесат за неговия европейски облик.

1.2. Система за управление на обществения транспорт

За привличане на повече пътници към услугите на обществения транспорт е необходимо да се въведе по-ефикасна система за управлението му.

Подобряванена на инфраструктурата на градския транспорт, обновяване и изграждане на съпътстващата инфраструктура, облагородяване на спирки. Необходимо е освен тяхният ремонт да се обърне внимание и на обезопасяването им и повишаване на сигурността на пътниците. Подмяна на подвижния състав. В това число влизат: автобуси, тролейбуси и закупуване на нов тип превозни средства – електробуси.

Въвеждане на нова система за електронно таксуване, което ще има съществен принос в нивото на предлаганата услуга от обществения транспорт.

1.3. Организация и управление на трафика

За целта е необходимо да се извърши определена рехабилитация на вертикалната и хоризонтална маркировка на пътната инфраструктура на града. Да се поставят пътни знаци с пояснителни табели, забраняващи транзитния трафик към Габрово на разклоните, водещи към града и да се налагат глоби за транзитно преминаващите. В подобряване на пътната инфраструктура е включено изграждането на нови световарни уредби или подмяната на съществуващи с нови. Разширяване на пешеходната зона и т.н.

1.4. Паркиране

Предлагаме създаване на **синя зона в централната градска част на Габрово** с такса за паркиране. Паркоместата трябва да се оформят чрез наземно паркиране и да се поставят информационни табели. Ще е необходимо назначаването на допълнителни служители, които да раздават талони с отбелязване на часа на паркиране и да събират таксите. По този начин ще се създадат нови работни места, които могат да се увеличат през активния сезон и общината ще реализира приходи, които ще се използват за финансирането на мобилните мерки. Центърът на града няма да бъде място за паркиране на граждани и транзитно преминаващи, като същевременно ще се създаде възможност за по-голям поток от клиенти на търговските обекти и пазара в централната част на града.

По време на културни и атракционни събития, предлагаме въвеждане на **временно таксувано паркиране**. По този начин ще се стимулира придвижването с

обществен транспорт и намаляване на трафика, шума и замърсяванията по време на мероприятията.

1.5. Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда

Независимо от неблагоприятния терен, велосипедите могат да заемат подобаващо място в градската мобилност на населението на град Габрово. Те са едно от предпочитаните средства за придвижване на гражданите от западно-европейските страни и би трябвало да се рекламират по-широко и сред населението в град Габрово, особено сред младежите и децата. Според данните за средства за придвижване, делът на велосипедите е незначителен. За да го увеличим, предлагаме следните **мерки:**

- маркировка и продължаващо благоустрояване на съществуващите вело-алеи;
- създаване на нови вело-алеи от центъра към кварталите в периферията на града;
- създаване на парко-места за велосипеди в пешеходната зона (на ниво община), в синята зона за паркиране (в близост до търговски обекти). Велосипедите се паркират безплатно.

1.6. Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения

Възприемането на новата политика по мобилност изисква преди всичко добре обучен административен персонал, който да разбира добре ползите от въвеждането на мерките и да умее да ги управлява и рекламира. Предлагаме:

- Провеждане на **обучение по мобилност на общински специалисти**, които ще бъдат включени в изпълнението на ПУГМ;
- В съществуващия ТУЦ (Туристическия Информационния Център) ще се увеличи предоставяната **туристическа и транспортна информация;**
- Въвеждане на **обучение по мобилност сред малките ученици** под формата на игра – включване на началните училища в проекта „Играта на трафик-змията” (www.trafficsnakegame.eu);
- Включване на **вело-паради за деца и юноши** като част от културно-атракционните мероприятия на общината;

1.7. Безопасност на движението

Необходимо е поставянето на повече камери, които да контролират движението в натоварените участъци на транспортната инфраструктура на град Габрово. Също така е необходимо местата с повишени ПТП да бъдат сигнализирани допълнително с знаци, които да указват опасността от възникване на ПТП. За ПТП не са виновни единствено водачите, но и лошото състояние на пътната инфраструктура. Ето защо е необходимо за намаляване на ПТП да се подобри същата.

1.8. Енергийна ефективност в транспорта

В приетия през 2015г. План за устойчива енергия са залегнали мерки за енергийна ефективност на Община Габрово до 2020 г., които обхващат мерки за сградния фонд, уличното осветление и транспорта. За местното население и транзитно преминаващите би било много атрактивно, ако автобусният парк се обнови с електробуси едновременно с изграждане на станции за зареждане на електромобили. Това се предвижда в рамките на проекта за Интегриран градски транспорт на гр. Габрово. Със сигурност така се ще привлекат повече електро превозни средства и по този начин ще се увеличи потока на придвижващи се без негативното му въздействие върху околната среда.

РАЗДЕЛ D
ПРОГРАМНА РАМКА

I. Основни програмни документи с позоваване на европейско, национално и регионално равнище:

Планът за устойчива градска мобилност на Габрово (2015-2020) е нормативно обусловен документ, съответстващ на формулираните в международни и национални актове приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

1. Основни международни актове:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия - 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия - 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система" на Европейската комисия – 2011 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите” на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” – 2013 г.;
- Стратегия „Европа 2020” на ЕС;
- Програма „Хоризонт 2020” на ЕС;
- Стратегия „Транспорт 2050” на ЕС;
- Европейски фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.);
- Кохезионен фонд на ЕС (2014-2020 г.);

2. Национални нормативни документи:

- Национална програма за развитие „България 2020”;
- Национална програма за реформи (2011-2015 г.);
- Национална стратегия за регионално развитие (2012-2022 г.);
- Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р.България до 2020 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Р.България (2010-2020 г.);
- Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Р.България (2011-2020 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);

- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор (2008-2020 г.);
- Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020;
- Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020;
- Оперативна програма „ТГС Румъния-България“ 2014-2020;
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;
- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии;
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии;
- Наредба №1/2001 г.на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка;
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – 2013 г.;

3. Местни нормативни документи:

- Регионален план за развитие на Северен централен район от ниво 2 за периода 2014-2020г.;
- Областна стратегия за развитие на Община Габрово;
- Общински план за развитие на Община Габрово 2014-2020г.;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Габрово, 2013г.;
- Индикативна инвестиционна програма на Община Габрово в системи за устойчив и интегриран градски транспорт за периода 2014-2020г.;
- План за развитие на тролейбусния транспорт в Община Габрово през периода 2012 - 2020г.;
- Програма за комплексно транспортно обслужване на населението на гр. Габрово, 2009г.;
- Генерален план за организация на движението(ГПОД) на гр. Габрово – централна градска част, 2008г.;
- Програма-задание за градоустройствено развитие и подробно градоустройствено планиране, 1994г.;

II. Сценарии за развитие на градската мобилност

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

1. Повишаване на икономическата и инвестиционна активност в община Габрово.
2. Подобряване на околната среда в региона.
3. Повишаване на качеството на живот в общината.

Под цели:

- Модернизация на масовия градски обществен транспорт (МГОТ), която да доведе до подобряване на функционалността и привлекателността му;
- Подобряване на мобилността и достъпността на гражданите;
- Намаляване на задръстванията и излъчването на вредни емисии;
- Опазване на околната среда, посредством развитие на екологичен градски транспорт, велосипедни и пешеходни алеи;
- Подобряване на безопасността в транспорта, включително оптимизиране на организацията на паркиране в централната част на гр. Габрово.

В заключение за постигането на представените цели и подцели ще бъдат търсени едновременно последователност и паралелност, когато това е възможно.

Анализът на транспортната политика в община Габрово представлява действителна селекция на съревноваващи се версии на бъдещите действия в тази насока. За тази цел има нужда от няколко сценарии, измежду които да се подбере най-ефективния:

- Постигане на най-висок резултат с фиксирани средства;
- Степен на близост до обществен интерес.

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

- Технически изпълними - Оценяват се качествата на проекта от гледна точка на материалните ресурси, които се използват, комуникациите, логистиката, инфраструктурата и др.;

- 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 – стойност и какви са ползите за обществото;

- Административно обезпечени - оценява се доколко е възможно изпълнението на прилаганата алтернатива и политика от административна гледна точка при наличната административна осигуреност.

Видове сценарии:

При създаването на ПУГМ е необходимо да се създадът няколко сценария и при какъв обем мерки, какъв резултат ще постигнем или разходи-ползи (доколкото инвестицията, която има най-голям принос). Такива за град Габрово могат да бъдат:

1. Съществуващ "нулев" базов за сравнение вариант;
2. Смесено обслужване, извършено предимно от автобуси и малка част електробуси, без тролейбуси.
3. Тролейбуси - обслужване, извършено предимно с тролейбуси и малка част автобуси, без електробуси;
4. Електробуси - обслужване, извършено предимно от електробуси и малка част автобуси, без тролейбуси;

Необходимо е да се разгледат следните мерки:

1. Капацитетът на съществуващото обслужане с тролейбуси ще бъде изцяло поет от нови електробуси - т.е. всички тролеи (13 бр.) ще бъдат заменени с нови;
2. Съществуващото обслужане с тролейбуси ще бъде разширено с проектиране и изграждане на нови тролейбусни линии;
3. Обслужането ще бъде поделено между автобуси на сгъстен газ и електроавтобуси;
4. Почти целия капацитет на старите автобуси ще бъде поет от нови електробуси - вички без два съчленени автобуса;
5. Съществуващото обслужване с автобуси (превозни средства и капацитет) ще бъде запазено;
6. Всички стари тролейбуси ще бъдат заменени с нови електробуси;
7. Два съчленени автобуса (за поемане на натоварванията във върхови часове) се подменят с нови;
8. Част от старите автобуси (27 бр.) ще бъдат заменени с нови;
9. Всички стари автобуси ще бъдат заменени с нови автобуси на сгъстен газ;
10. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
11. Всички стари тролейбуси (15 = 13 същ. + 2 резервни) ще бъдат заменени с нови;
12. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
13. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;
14. Тролейбусната контактна мрежа и тис ще бъдат рехабилитирани и модернизирани;

15. Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;

16. Тролейбусната контактна мрежа и тис ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;

17. Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;

18. Тролейбусната контактна мрежа и тис ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;

19. Няма да бъдат изграждани нови тролейбусни линии;

20. Ремонтните и сервизни обслужващи звена(персонал, оборудване, дма) на тролейбусния и автобусния транспорт ще бъдат ремонтирани и реновирани.

21. Няма да бъдат изграждани нови тролейбусни линии;

22. Наличните тролейбуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;

23. Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;

24. Ремонтните и сервизни обслужващи звена(персонал, оборудване, дма) на тролейбусния транспорт ще бъдат преоборудвани, обновени и приспособени за.

25. Ремонтните и сервизни обслужващи звена(персонал, оборудване, ДМА) на автобусния и тролейбусния транспорт ще бъдат ремонтирани, преоборудвани, обновени и приспособени за обслужване и на електробусите.

РАЗДЕЛ Е
ВРЕМЕВА РАМКА

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

За успешно реализиране на дейностите по проекта, е необходимо да се направи встъпителен етап, който включва дейностите по мобилизация на ключовите експерти, провеждане на първоначални срещи със заинтересованите страни.

Краткосрочни мерки /2015-2017 г./

- Рекламно-информационни мерки;
- Административни и образователни мерки;
- Ограничаване на транзитния трафик през центъра на града;
- Маркировка и продължаващо благоустрояване на съществуващата вело-алея и пешеходна зона.

Средносрочни мерки /2015-2020 г./

- Поставяне на нови светофари;
- Паркинг-политика;
- Създаване на нова вело-алея от центъра към периферията на града;
- Създаване на парко-места за велосипеди в пешеходната зона /на ниво община/, в синята зона за паркиране /в близост до супермаркетите. Велосипедите се паркират безплатно.

Дългосрочни мерки /2015-2030 г./

- Енергийна ефективност в транспорта, чрез модернизация на инфраструктурата и подмяна на подвижния състав.

1. Мониторинг и оценка

След въвеждането на всяка мярка следва да се извършва мониторинг и оценка на въздействието с честота веднъж годишно. Най-подходящо е това да бъде извършвано през есенния сезон /октомври-ноември/ след активния летен период от външни експерти. Отчетите трябва да се разглеждат от специализираното звено в общината, което ще отговаря за туризма и мобилността.

За количествен мониторинг и оценка на въздействието на Плана върху устойчивото развитие на региона, са определени индикатори за въздействие (насочени към изпълнението на целите) и индикатори за резултат (свързани с реализацията на дейности в рамките на приоритетите).

2. Индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ

Таблица Е.1. Индикатори за въздействие

Индикатори за въздействие			Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност	Целева стойност
№	Индикатор	Мярка				
Цел 1. Чрез интензивна информационна и промоционална кампания да се въведе и наложи концепцията „ГАБРОВО – ГРАД НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ”						
1.	Брой реализирани мерки за устойчива мобилност	Брой	Община	Ежегодно	0	2
2.	Брой население, използващо публичен транспорт в рамките на общината	Брой	Община	Ежегодно	5.4%	5.6%
Цел 2. Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението.						
1.	"Детайлно проучване и анализ на аварийността"	ч.ч.	НСИ; ОДМВР – сектор КАТ	веднъж	1	400
2.	"Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ - проектиране"	ч.ч.	Община	Общо за целия период на проекта	не	270
3.	"Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ - изпълнение"	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	30
4.	"Подобряване на безопаснността в близост да големи атрактори"	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	4
5.	"Обезопасяване на немоторизиран транспорт- пешеходно и велосипедно дв."	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	10
6.	"Обезопасяване на места с концентрация на ПТП	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	5
7.	Намаляване на замърсяването на въздуха	бр.	Община	Годишно – 8%	13 636 561[11]	10 804 374[10]
8.	Намаляване на шумовото замърсяване	бр.	Община	Годишно – 8%	13 636 561[10]	10 804 374[10]
9.	Здравословни ползи(велосипед)	бр.	Община	годишно	204 293[12]	152 303[11]

[11] Брой реализирани пътувания на населението с лично МПС;

[12] Здравословни ползи от спестени разходи от повишената физическа активност на населението (годишно);

Таблица Е.2. Индикатори за резултат

Индикатори за резултат			Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност	Целева стойност
№	Индикатор	Мяр-ка				
1	Реализирани рекламно-информационни кампании за насърчаване на устойчивата мобилност;	бр.	Община	1 г.	0	1
2	Разработени рекламно-информационни пакети;	бр.	Община	1 г.	0	1
3	Дял на обхванато население от информационните кампании.	бр.	Община	5 г.	0	30%
4	Брой монтирани нови пътни знаци на реорганизирани участъци в ЦГЧ;	бр.	Община	3 г.	10	20
5	Разработен проект за реорганизация на транзитния трафик през ЦГЧ;	бр.	Община	3 г.	0	1
6	Брой разработени нови общински услуги, свързани с паркинг-политиките	бр.	Община	1 г.	0	1
7	Изградени нови вело-алеи;	км	Община	1 г.	0	3
8	Изградени и обособени нови велопаркинги;	бр.	Община	1 г.	0	5
9	Реализирани обучения по мобилност на администрацията;	бр.	Община	1 г.	6	7
10	Реализирани мероприятия, насърчаващи различни форми на мобилност;	бр.	Община	1 г.	0	1
11	Брой участници в мероприятия;	бр.	Община	1 г.	0	50
12	Брой обучени специалисти от ОА;	бр.	Община	1 г.	4	8
13	Брой велосипеди под наем;	бр.	Община	5 г.	0	50
14	Брой закупени електромобили за публичен транспорт;	бр.	Община	5 г.	0	8
15	Изградени зарядни станции за електромобили	бр.	Община	5 г.	x	2

Заключение

При така представения сценарии на развитие на Община Габрово се очаква:

1. Хората придвижващи се с МГТ да губят с 25% по-малко време за същото;
2. Хората придвижващи се с лични автомобили също ще отделят по малко време – 20%;
3. Замърсяването на въздуха в община Габрово ще намалее значително и разходите направени за справяне с него ще намалеят с 24%;
4. Шумовото замърсяване в община Габрово ще намалее значително и разходите направени за справяне с него ще намалеят с 24%;
5. Очаква се броят на велосипедите до 2035г. да се увеличи 20 пъти;

РАЗДЕЛ F
ИНДИКАТИВНА ФИНАНСОВА РАМКА

01. Система за управление на обществения транспорт:

Етап 1:

1. Инсталиране на хардуер и софтуер на гарата;
2. светлинно известяване по спирки:
   2.1. 1-редов дисплей за 95 бр. спирки;
   2.2. 3- редов дисплей за 95 бр. спирки;
3. Безжична точка за достъп до интернет по спирките (2G/3G модем 95 бр. спирки);

Етап 2:

1. Светлинно и звуково известяване във возилата;

Етап 3:

1. Разработване на проект за рехабилитация на приемно сдание, паркинг и перони;
2. Реновиране на автогара;
3. светлинно известяване на 1 и 2 перон (20бр.);
4. "Интерактивен интернет портал";

02. Система за електронно таксуване:

Етап 1: Не са предвидени дейности**;**

Етап 2:

1. Проучване и проектиране;
2. Техническо въвеждане на система за електронно таксуване;

Етап 3: Не са предвидени дейности;

03. Организация и управление на трафика:

Етап 1:

1. Подмяна на светофарни секции и контролери;

Етап 2:

1. Проучване и проектиране за въвеждане на нови светофарни уредби;
2. Моторизирани камери за панорамен контрол;

Етап 3: не са предвидени дейности;

04. Нови тролейбусни линии и/или оптимизиране на съществуващите:

Не е предвидено развитие на тази дейност при избор на този вариант;

05. Подмяна на подвижен състав:

Етап 1:

1. Доставка на нови електроавтобуси -11/12 m (8бр.);
2. Доставка на нови автобуси - CNG, 9/10 m (4бр.);
3. Доставка на нови автобуси - CNG, 7/8 m (7бр.);

Етап 2:

1. Доставка на нови автобуси - CNG, 18 м (2бр.);
2. Доставка на нови автобуси - CNG, 12 м (9бр.);
3. Доставка на нови електроавтобуси -11/12 m (4бр.);
4. Доставка на нови автобуси - CNG, 9/10 m (8бр.);

Етап 3: не са предвидени дейности;

06. Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт:

Етап 1:

1. Зарядни станции (2бр.);

Етап 2:

1. Доставка на сервизно оборудване;
2. Сервизно оборудване и обучение за ремонт на електробуси;

Етап 3:

1. Проект за саниране;
2. Саниране на контролно диспечерски пункт на депото;
3. Саниране на Хале 1 (Автомивка-ППТП) на депото;
4. Саниране на Хале 2 (сервиз-работилници) на депото;

07. Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура:

Етап 1:

1. Изпълнение на инвестиционен проект №1;
2. Изпълнение на инвестиционен проект №2:
   2.1. Възстановяване, ремонт и модернизация на пешеходни подлези:
      2.1.1. Подлез при ул. „Д-р Никола Василияди“ и ул. "Брянска";
      2.1.2. Подлез при ул. „Д-р Никола Василияди“ и бул. "Стефан Караджа";

Етап 2:

1. Реконструкция на пътно кръстовище и предгаров площад;
2. Изпълнение на инвестиционен проект №3:
   2.1. Реконструкция и привеждане към „кръгово кръстовище“;
   2.2. Реконструкция и инсталиране на нови светофарни уредби;

Етап 3: не са предвидени дейности;

08. Облагородяване на спирките на обществения транспорт:

Етап 1: не са предвидени дейности;

Етап 2: не са предвидени дейности;

Етап 3:

1. Проектиране на спирки;
2. Знаково стопанство (поставянена нови знаци и/или подмяна на стари;
3. Нови информационни табели с разписание;
4. Уширения за спиране ("джобове");
5. Организация на движението (хоризонтална маркировка и пешеходни пътеки);
6. Нови тротоари при спирки 12 х 3 = 36 м2;
7. Крайни спирки при обръщала;
8. Изпълнение на нови спиркови навеси;

09. Паркиране:

Етап 1:

1. Проучване и план за организиране, и контрол на паркирането;
2. Изпълнение на организация и контрол на паркирането в ЦГЧ:
   2.1. Маркиране на паркоместа и "синя зона" (500м^2);
   2.2. Сигнализиране на зоните с пътни знаци (100бр.);

2.3. Устройства за контрол (20бр.);
2.4. Организация и контрол на паркирането;
2.5. Доставка на репатриращ автомобил (1бр.);

Етап 2: не са предвидени дейности;

Етап 3:

1. Реконструкция на съществуващи паркинги;

10. Безопасност на движението:

Етап 1: не са предвидени дейности;

Етап 2: не са предвидени дейности;

Етап 3:

1. "Детайлно поучване и анализ на аварийността";
2. "Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ - проектиране";
3. "Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ - изпълнение";
4. "Подобряване на безопасността в близост да големи атрактори";
5. "Обезопасяване на немоторизиран транспорт- пешеходно и велосипедно дв." ;
6. "Обезопасяване на места с концентрация на ПТП";

11. Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда:

Етап 1: не са предвидени дейности;

Етап 2: не са предвидени дейности;

Етап 3:

1. Проучване и проектиране;
2. Изграждане на велосипедна мрежа (20км);
3. Велосипеднни паркинги (5бр.);

12. Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения:

Етап 1: не са предвидени дейности;

Етап 2:

1. Наредба за обществен превоз и условия на пътуване в Община Габрово;

Етап 3: не са предвидени дейности;

Таблица F.1. Финансиране по отделните проекти

Мярка	Проект	Необходимо финансиране (лв.).
1.1.	Монтаж на РИЕ - билбордове и информационни табели	2 000
1.2.	Система за управление на обществения транспорт - "Реновиране на Автогара"	722 000
1.2.	Система за управление на обществения транспорт - "Светлинно и гласово известяване"	994 500
1.2.	Система за управление на обществения транспорт - "Комуникационна среда"	327 600
1.2.	Система за управление на обществения транспорт - "Интерактивен интернет портал"	40 000
1.2.	Система за управление на обществения транспорт - Електронно таксуване	2 424 231
1.2.	Облагородяване на спирките на обществения транспорт	1 364 000
1.2.	Доставка на нови електроавтобуси -11/12 m	9 162 000
1.2.	Доставка на нови автобуси - CNG, 7/8 m	2 100 000
1.2.	Доставка на нови автобуси - CNG, 9/10 m	4 800 000
1.2.	Доставка на нови автобуси - CNG, 12 м	4 500 000
1.2.	Доставка на нови автобуси - CNG, 18 м	1 401 783
1.3.	Подлез при ул. „Д-р Никола Василияди“ и ул. "Брянска"	228 000
1.3.	Подлез при ул. „Д-р Никола Василияди“ и бул. "Стефан Караджа"	228 000
1.3.	Подмяна на светофарни секции	184 800
1.3.	Поставяне на камери за панорамен контрол – 12бр.	414 000
1.4.	Обособяване на "Синя зона" за паркиране в ЦГЧ	395 100
1.4.	Доставка на репатриращ автомобил	100 000
1.5.	Създаване на нови вело-алеи, маркировка и продължаващо благоустрояване на съществуващи.	1 811 360
1.5.	Изграждане на велосипедни паркинги – 5бр.	86 000
1.5.	Закупуване на Велосипеди, които да бъдат отдавани под наем 50бр.;	90 000
1.6.	Обучения по мобилност на общински специалисти	2 000
1.6.	Обучения по мобилност за малките ученици (под формата на занимателни игри, по примера на Traffic Shake Game);	2 000
1.6.	Велопаради за деца, в рамките на културни мероприятия на Общината;	2 000
1.7.	"Детайлно поучване и анализ на аварийността"	20 000
1.7.	Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ	133 500
1.7.	Подобряване на безопаснността в близост да големи атрактори	41 000
1.7.	Обезопасяване на немоторизиран транспорт- пешеходно и велосипедно движение	36 000
1.7.	Обезопасяване на места с концентрация на ПТП	85 000
1.8.	Изграждане на станция за зареждане на електромобили	180 000

Таблица F.2. Стойност на отделните компоненти

Компонент	стойност
01 Система за управление на обществения транспорт	1,762
02 Система за електронно таксуване	2,020
03 Организация и управление на трафика	0,606
04 Нови тролейбусни линии и/или оптимизиране на съществуващите	0,000
05 Подмяна на подвижен състав	18,303
06 Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт	0,674
07 Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура	1,455
08 Облагородяване на спирките на обществения транспорт	1,137
09 Паркиране	0,413
10 Безопасност на движението	0,263
11 Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда	1,657
12 Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения	0,017
мил. BGN без ДДС	**26,63**

Таблица F.3. Процентно съотношение на отделните компоненти

Компонент	стойност
01. Система за управление на обществения транспорт	6,62%
02. Система за електронно таксуване	7,59%
03. Организация и управление на трафика	2,27%
04. Нови тролейбусни линии и/или оптимизиране на съществуващите	0,00%
05. Подмяна на подвижен състав	68,73%
06. Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт	2,53%
07. Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура	5,46%
08. Облагородяване на спирките на обществения транспорт	4,27%
09. Паркиране	1,55%
10. Безопасност на движението	0,99%
11. Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда	6,22%
12. Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения	0,06%
Общо:	**100%**

Приложение 1

ДЕКЛАРАЦИЯ
на Община Габрово
относно приемане на План за Устойчива Градска мобилност 2015-2020

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на Габрово е разработен в рамките на Проект BUMP на ЕК, като резултат от сътрудничеството между Общината и Експертния екип на българския партньор по проекта Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество". Планът е отворен документ, който може да бъде допълван, оптимизиран и променян, в съответствие с принципите на Стратегическото планиране.

Ръководството на Община Габрово ще работи за това реализацията на ПУГМ да допринесе за намаляване на замърсяването на въздуха, намаляване на шума, гарантиране на достъпа до стоки и услуги за всички, повишаване на сигурността, превръщането на транспорта в ресурсно ефективен отрасъл, разкриване на нови работни места и подобряване привлекателността и качеството на живот на Габрово.

Община Габрово ще бъде сред **Първите български общини**, въвеждаща принципите и философията на устойчивата мобилност в своите политики за управление, чрез разработването на План за устойчива градска мобилност.

Ръководството на Общината създава необходимите условия и ресурси за прилагането на Плана за устойчива градска мобилност, за въвличане на всички заинтересовани страни за постигането на планираните дългосрочни цели.

В изпълнение на декларираните политики и отговорности, са формулирани следните цели и приоритети, заложени в Плановия документ:

Основна стратегическа цел:

Габрово ДА СТАНЕ ПО-АТРАКТИВНА ЕКОЛОГИЧНА ДЕСТИНАЦИЯ ЧРЕЗ РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ.

Специфичните цели на ПУГМ са:

1. Чрез интензивна информационна и промоционална кампания да се въведе и наложи концепцията Габрово – ГРАД НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ.
2. Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението.
3. Да се подобри връзката между транспорт и туризъм, като общината реализира приходи от туристическия поток, използвани за подобряване на транспортната инфраструктура.

Ползите за Габрово от реализирането на плана ще бъдат в няколко аспекта:

- **Подобрен имидж на града** - град, ангажиран в ПУГМ, може да се рекламира като иновативен и гледащ в бъдещето;
- **Подобрена мобилност и достъпност** – насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа да градските части и услуги;

- **Потенциал за привличане на повече хора** – планирането за устойчива градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните нужди;
- **По-добро качество на живот** – ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата;
- **Ползи за здравето и околната среда** – постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване;
- **Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица** – планирането за хората означава планиране с хората. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.

С настоящия документ, община Габрово декларира своята готовност за приемане и реализация на План за Устойчива Градска мобилност (ПУГМ), за периода 2015 – 2020 година.

КМЕТ НА ОБЩИНА ГАБРОВО:_____