



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА ПАЗАРДЖИК 2023Г.-2030Г.



СЪДЪРЖАНИЕ	
СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ	4
СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ	5
СПИСЪК НА ДИАГРАМИТЕ	5
ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	7
ВЪВЕДЕНИЕ.....	8
1. ПРИЛОЖИМО ЗАКОНОДАТЕСТВО И СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ В КОНТЕКСТА НА ПРОЕКТА	8
1.1. Преглед на приложимото европейско законодателство:.....	14
1.2. Национална нормативна рамка и стратегически документи.	15
1.3. Общински наредби.....	29
2. ОПИСАНИЕ НА НАСТОЯЩЕТО СЪСТОЯНИЕ	33
2.1 Пространствена структура	33
2.2 Демографска картина.....	35
2.3 Транспортна инфраструктура	43
Пътна мрежа	44
Железопътна инфраструктура	56
Въздушен транспорт	58
Достъп до пристанища	58
Обществен транспорт	58
Обществен градски транспорт.....	70
Улична мрежа	74
Кръстовища.....	76
Пешеходно движение	76
Велосипедно движение	76
Автомобилно движение	79
Паркиране	82
Основни инфраструктурни проекти	86
Интелигентни транспортни системи.....	87
2.4 Данни за околната среда.....	87
2.5. SWOT анализ на фактори, имащи отношение към ПУГМ.....	93
3. ТЕРЕННО И АНКЕТНО ПРОУЧВАНИЯ.....	98
4. ВИЗИЯ И ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ПУГМ	117
5. МЕРКИ ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ	123
<i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места ...</i>	<i>125</i>
<i>Повишаване на електромобилността</i>	<i>130</i>

<i>Пешеходно движение</i>	130
<i>Велосипедно движение</i>	133
<i>Паркиране</i>	135
<i>Градска логистика</i>	136
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	137
6. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2023 г – 2030 г	143
Институционална рамка	143
<i>Местно ниво</i>	143
<i>Регионално ниво</i>	143
<i>Национално ниво</i>	143
7. СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА	164

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1	Площ на Община Пазарджик.....	33
Таблица 2	Население по постоянен и настоящ адрес Област Пазарджик, Община Пазарджик, към 15.03.2023 година.....	35
Таблица 3	Гъстота на население по постоянен и настоящ адрес Област Пазарджик, Община Пазарджик към 15.03.2023 година.....	36
Таблица 4	Площ, гъстота на населението и населени места към 31.12.2021 г. по статистически зони, статистически райони и по области и общини.....	37
Таблица 5	Динамика в броя на населението в Община Пазарджик.....	38
Таблица 6	Механичен прираст на населението на Община Пазарджик за периода 2014-2020 г.....	39
Таблица 7	Полова структура на населението на Община Пазарджик.....	39
Таблица 8	Население към 31.12.2020 г. по възраст в Община Пазарджик.....	41
Таблица 9	Коефициенти на възрастова зависимост за Община Пазарджик, Област Пазарджик и в национален мащаб.....	41
Таблица 10	Съотношение мъже/ жени за Община Пазарджик за 2014-2020 г...	42
Таблица 11	Разпределение на населените места в Област Пазарджик според населението им към 7 септември 2021 г.....	43
Таблица 12	Републиканска пътна мрежа и транспортни средства – Община Пазарджик.....	46
Таблица 13	Състояние на пътищата от републиканската пътна мрежа по класове към 2016 г. на територията на Община Пазарджик.....	47
Таблица 14	Перспективи за развитие и проекти за републиканската мрежа на територията на Община Пазарджик 2014-2020 г.....	48
Таблица 15	Републиканска пътна мрежа на територията на Община Пазарджик, ремонтирана към 2020 г.....	49
Таблица 16	Общински пътища на територията на област Пазарджик, обслужващи община Пазарджик, съгласно чл. 4, ал. 2 от Правилника за прилагане на Закона за пътищата.....	51
Таблица 17	Дължина на железопътните линии към 31.12.2021 г. по статистически зони, статистически райони и области.....	58
Таблица 18	Наличен подвижен състав на „Юнион Ивкони“ ООД.....	59
Таблица 19	Обслужващи линии на „Юнион Ивкони“ ООД.....	60
Таблица 20	Описание на вътрешноградските тролейбусни линии.....	71
Таблица 21	Наличен подвижен състав на тролейбусните линии.....	71
Таблица 22	Описание на вътрешноградските автобусни линии.....	72
Таблица 23	Наличен подвижен състав на автобусните линии.....	72
Таблица 24	Регистрирани МПС по вид в Община Пазарджик за 2020, 2021 и 2022 г.....	79
Таблица 25	Данни за ПТП за 2020, 2021, 2022 г. на територията на Община Пазарджик.....	80
Таблица 26	Данни за ПТП по място на настъпване през 2022 г. на територията на Община Пазарджик.....	81
Таблица 27	Списък на местостоянките на таксиметровите автомобили на територията на гр. Пазарджик.....	82
Таблица 28	Списък на участъците за платено почасово паркиране „синя зона“ на ППС в гр. Пазарджик, Община Пазарджик.....	83
Таблица 29	Проекти за републиканската пътна мрежа на територията на Община Пазарджик 2014-2020 г.....	86

Таблица 30	Обекти от инвестиционната програма на Община Пазарджик за 2023 г.....	86
Таблица 31	Регистрани превози на ПС за СДН на ФПЧ10 в гр. Пазарджик през 2022.....	89
Таблица 32	Индикатори за наблюдение и оценка на изпълнението.....	89

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1	Републиканска пътна мрежа в Община Пазарджик	44
Фигура 2	Схема на ТЕН-Т пътна мрежа в България; Републиканска пътна мрежа в Община Пазарджик.....	45
Фигура 3	Пътна мрежа на Република България.....	56
Фигура 4	Превози на ПДК по показател ФПЧю.....	88

СПИСЪК НА ДИАГРАМИТЕ

Диаграма 1	Данни за ПТП през 2020, 2021 и 2022 г. на територията на Община Пазарджик.....	80
Диаграма 2	Разделение на анкетираните по пол.....	98
Диаграма 3	Разделение на анкетираните жени по възраст.....	99
Диаграма 4	Разделение на анкетираните мъже по възраст.....	99
Диаграма 5	Разделение на анкетираните жени по занятие.....	100
Диаграма 6	Разделение на анкетираните мъже по занятие.....	100
Диаграма 7	Разделение на анкетираните жени по нужда от обновяване в квартала/улицата.....	101
Диаграма 8	Разделение на анкетираните мъже по нужда от обновяване в квартала/улицата.....	102
Диаграма 9	Разделение на анкетираните жени по най-належащ проблем за решаване.....	103
Диаграма 10	Разделение на анкетираните мъже по най-належащ проблем за решаване.....	103
Диаграма 11	Разделение на анкетираните жени по отношение на пътуване с градски транспорт.....	104
Диаграма 12	Разделение на анкетираните мъже по отношение на пътуване с градски транспорт.....	105
Диаграма 13	Разделение на анкетираните жени по отношение на придвижване.....	105
Диаграма 14	Разделение на анкетираните мъже по отношение на придвижване.....	106
Диаграма 15	Разделение на анкетираните жени по отношение на общинския транспорт.....	107
Диаграма 16	Разделение на анкетираните мъже по отношение на общинския транспорт.....	107
Диаграма 17	Разделение на анкетираните жени по отношение на мотивите за общинския транспорт.....	108

Диаграма 18	Разделение на анкетираните мъже по отношение на мотивите за общинския транспорт.....	109
Диаграма 19	Разделение на анкетираните жени по отношение на нагласите за ползване на електромобили.....	109
Диаграма 20	Разделение на анкетираните мъже по отношение на нагласите за ползване на електромобили.....	110
Диаграма 21	Разделение на анкетираните жени по отношение на зарядните станции за електромобили.....	110
Диаграма 22	Разделение на анкетираните мъже по отношение на зарядните станции за електромобили.....	111
Диаграма 23	Разделение на анкетираните жени по отношение на ежедневното използване на личен автомобил.....	112
Диаграма 24	Разделение на анкетираните мъже по отношение на ежедневното използване на личен автомобил.....	112

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

- АМ – Автомагистрала
АПИ – Агенция „Пътна Инфраструктура“
ГИС - Географска информационна система
ГПОД - Генерален план за организация на движението
ЕК - Европейска комисия
ЕС - Европейски Съюз
ЕСИФ - Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСП - Европейска сметна палата
ЗООС – Закон за опазване на околната среда
ЗУТ – Закон за устройство на територията
ИКТ - Информационни и комуникационни технологии
ИСУН – Информационна система за управление и наблюдение на средствата на ЕС в България
ИТС - Интелигентни транспортни системи
КАВ – Качество на атмосферния въздух
МГОТ - Масов градски обществен транспорт
МОСВ – Министерство на околната среда и водите
МС – Министерски съвет
МТИТС – Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НКЖИ – Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“
НПВУ - Национален План за възстановяване и устойчивост
ОПРР - Оперативна програма „Региони в растеж“
ОУП - Общ устройствен план
ПИРО - План за интегрирано развитие на община
ПОС - Програма „Околна среда“ 2021 – 2027 г.
ПРР - Програма „Регионално развитие“ 2021 – 2027 г.
ПРСР - Програма за развитие на селските райони 2021 – 2027 г.
ПТС - Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.
ПУГМ - План за устойчива градска мобилност
РБ - Републикански бюджет
РПМ - Републиканска пътна мрежа
ФМ на ЕИП - Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
ЦГЧ - Централна градска част

ВЪВЕДЕНИЕ

Планът за устойчива градска мобилност /ПУГМ/ на община Пазарджик е нормативно обусловен документ с хоризонт за планиране 2023 – 2030 г., съответстващ на формулираните в международни и национални документи приоритети в областта на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Целта на настоящия документ е да представи План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на град Пазарджик и територията на общината, съгласно новите изисквания за стратегическо планиране на регионалното и пространственото развитие, политиките на ЕС, свързани с устойчивата градска мобилност.

Съгласно пбликваната **Препоръка (ЕС) 2023/550 на Комисията от 8 март 2023 година относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност¹**, основната цел на ПУГМ е да направи функционалната градска зона, за която е предназначен, по-достъпна и да се осигури висококачествена, безопасна и устойчива мобилност с ниски емисии към, през и в тази зона. Той подкрепя по-специално мобилността с нулеви емисии и реализирането на система за градски транспорт, която допринася за по-добра цялостна ефективност на транспортната мрежа, по-специално чрез развитието на инфраструктура за безпроблемно движение на превозни средства с нулеви емисии, както и на мултимодални пътнически центрове с цел улесняване на връзките през първия и последния километър и мултимодалните товарни терминали, обслужващи градските зони.

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

1. ПРИЛОЖИМО ЗАКОНОДАТЕСТВО И СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТИ В КОНТЕКСТА НА ПРОЕКТА

Планът е разработен съгласно „Ръководство за изготвяне и изпълнение на План за устойчива градска мобилност“, публикувано от “Европейска платформа за устойчиви планове за градска мобилност” на Европейската комисия, което е централният документ предоставящ насоки при разработване на планове за устойчива градска мобилност.

¹ Публикувано в Официалени вестник на Европейския съюз № L 73/23 от 10.03.2023г

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

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

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

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

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

- Значителна промяна към постигането на устойчива градска мобилност не се е осъществила;
- Няма доказателства за ясна тенденция към по-устойчиви видове транспорт.

Въпреки че в градовете са въведени редица инициативи за увеличаване на качеството и количеството на обществения транспорт, като цяло не е намалено значително използването на лични автомобили. Емисиите на парникови газове, дължащи се на автомобилния транспорт, непрекъснато се увеличават. Пътуването с обществен транспорт често отнема повече време, отколкото с личен автомобил;

- Качеството на въздуха в градските възли се е подобрило, но замърсяването все още надвишава безопасните нива;
- Градската мобилност за участниците в пътното движение се влошава заради задръстванията;
- Покритието и достъпността на обществения транспорт в градовете се подобряват;

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

В доклада са изведени и следните заключения:

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

На основата на тези заключения Европейската сметна палата /ЕСП/ отправя следните препоръки към ЕК:

- **Препоръка 1** — Публикуване на данни за градската мобилност;
- **Препоръка 2** — Обвързване на финансирането с плановете за устойчива градска мобилност.

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

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

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

Определени са 10 основни етапа до 2050 г. (междинни цели до 2030 и 2035 г.), 3 ключови стълба, 10 водещи инициативи и 82 мерки, които ще помогнат постигане на целите. В стратегията са определени основните политически действия, очертани за всеки от трите ключови стълба: Устойчива мобилност, Интелигентна мобилност, Справедлива мобилност. Съгласно тази стратегия, всички видове транспорт трябва да станат по-устойчиви, с широко достъпни зелени алтернативи и правилни стимули. До 2030 г.: по европейските пътища следва да има поне 30 млн. коли с нулеви емисии; 100 европейски града да са неутрални по отношение на климата; високоскоростният железопътен трафик да се удвои в цяла Европа; колективното пътуване под 500 км да бъде неутрално спрямо въглерода; автоматизираната мобилност да бъде внедрена в голям мащаб. Това включва поетапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществения транспорт (градски и междуградски), и придружаващи интегрирани мерки като зарядни станции, интелигентни транспортни системи и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефективността, по-добра свързаност и засилване на връзките между градските и селските райони, което ще има принос за изпълнение на националните цели за декарбонизация и енергийна ефективност.

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

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

Основната цел на политиката ще продължи да бъде осигуряването на по-добра свързаност между и достъпност на населените места в страната. Усилията за подобряване на съществуващата инфраструктура за железопътен, автомобилен и воден транспорт ще доведат до подобряване на условията за бизнес и търговия, като същевременно способстват и за постигането на по-високо ниво на безопасност в транспортната система на страната. Освен към подобряване на качеството на наличната транспортна инфраструктура, следва да продължи работата по внедряване на интелигентни транспортни системи в сектора, както и по въвеждане на цифрово предаване на информация за товарни превози, което ще допринесе за намаляване на административната тежест и подобряване на логистичните операции.

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

Стратегически цели на националната транспортна политика:

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

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

За осигуряването на последното, както и с цел да се постигне ограничение на търсенето на пътувания с автомобили, има нужда от осигуряване на значителни, добре планирани и интегрирани услуги, предоставяни от масовия градски транспорт. Тези услуги трябва да бъдат финансово обезпечени и да са оперативно ефективни, така че да се осигури жизнеспособна алтернатива на придвижването с автомобил. За реализиране на заложените цели и приоритети българското правителство стартира мерки за насърчаване използването на ИТС на местно ниво, започвайки от големите общини. В рамките на Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г., в съответствие с Приоритетна област II на Директива 2010/40/ЕС се изпълнява операция 1.5. „Системи за устойчив градски транспорт“.

Операцията подпомага изпълнението на дейности, свързани с „Разработване на планове за управление на трафика и внедряване на автоматизирани системи за управление и контрол, чрез въвеждане и подобряване на системите за управление и информационно обслужване”. Конкретните бенефициенти по тази операция са седемте големи града на България: София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе и Плевен.

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

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

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

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

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

ПРЕГЛЕД НА ДЕЙСТВАЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

С цел формулиране на изводите и препоръките във връзка с изработването на План за устойчива градска мобилност на община Пазарджик, в анализа са разгледани редица актове, в това число и с незадължителен характер, от европейското и националното законодателство, както и на регионално и местно равнище в областта на устойчивото развитие на градската мобилност и среда, които имат отношение към разработването на ПУГМ:

1.1. Преглед на приложимото европейско законодателство:

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ - 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и авто-мобилен транспорт;
- Регламент (ЕС) 2021/1153 за създаване на Механизъм за свързване на Европа;
- Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 55/1 от 28 февруари 2011 г.);
- Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета;
- Директива (ЕС) 2021/1187 се рационализират мерките за напредък в реализацията на трансевропейската транспортна мрежа чрез

хармонизиране на процедурите за издаване на разрешителни, необходими за изпълнение на определени проекти;

- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност - 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система" на Европейската комисия - 2011 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите" на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа” – 2013 г.;
- Работен документ на службите на Комисията „Политическата рамка на ЕС за пътна безопасност 2021-2030 – Следващи стъпки към „Визия нула“, определяща акцентите на политиката в областта на безопасността на движението по пътищата за десетилетието 2021 – 2030 г.;
- Стратегия „Транспорт 2050" на ЕС;
- Европейска зелена сделка - 2019 г.;
- Стратегия „Европа 2020“ на ЕС;
- Програма „Хоризонти 2020“ на ЕС;
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие - 2020 г.;
- Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.;
- Сближаването в Европа до 2050 г. Осми доклад за икономическо, социално и териториално сближаване;
- Европейско споразумение за главните международни пътни артерии (AGR);
- Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество;
- Резолюция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. относно изоставащите региони в ЕС (2017/2208(INI)).

1.2. Национална нормативна рамка и стратегически документи.

- Национална програма за развитие „България 2030”;

- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. както и План за действие 2021 – 2023 г. с приложения към него;
- Актуализирана национална концепция за пространствено развитие (2013- 2025 г.);
- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата – 2019г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Програма „Развитие на регионите” 2021-2027 г. (проект);
- Програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г. (проект);
- Програма „Околна среда” 2021-2027 г. (проект);
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;
- Закон за обществените поръчки;
- НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2002 г. за транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсирание 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 превода 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 №7/2003 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 №2/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба №17/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството 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 приета;
- Наредба № РД-02-20-10 от 05.07.2012г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях;
- Наредба № РД-02-20-22 от 20.12.2017г. за планиране и проектиране на комуникационно транспортната системи на урбанизираните територии
- Наредба № РД-02-20-2 от 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията (ДВ, бр. 12 от 2021 г.)“;
- Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.;
- Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Република България (2012 – 2030 г.);
- Актуализирана Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2014 – 2030 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с РМС №336/23.06.2017;
- Национална концепция за насърчаване на активния живот на възрастните хора в България (2012 – 2030 г.);
- Национална програма за развитие: „България 2030“;
- Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени, МОСВ, 2018 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Програма „Развитие на регионите” 2021-2027 г.;
- Програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г.;
- Програма „Околна среда” 2021-2027 г.;

Най-важният документ, касаещ обществените превози, е Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Новият Регламент влиза в сила от

03.12.2009 г. и поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ:

- уводни разпоредби (цел и обхват на договора; дейности на превозвача; финансови отговорности; общо транспортно планиране);
- права и задължения на превозвача (обществени превозни услуги; превозни средства; безопасност; качество на услугите; тарифен план; продажба на билети и билетни системи; информация за пътувания; маркетингови дейности; контрол на пътниците; обезщетения);
- права и задължения на възложителя (плащания за превозни услуги, формула за изчисление на плащанията; контрол на законовите и договорни задължения; транспортна инфраструктура и мерки за контрол на движението; оплаквания от пътници);
- общи разпоредби (срок; надзор и управление на договора; корпоративна информация; контрол и одит; фактуриране и плащане; изменения на договора; форс мажорни обстоятелства; разрешаване на спорове; прекратяване);
- приложения към договора (референтен план за обслужване; експлоатационен план; подвижен състав, технически и екологични изисквания; показатели за качество на услугите; показател за удовлетвореност на клиентите; тарифен план; стимули и санкции; формула за индексация на цените; първоначална цена на км пробег; списък на обектите за продажба на билети).
- Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. По-специално, по този регламент сключването на договори за обществени услуги между органа и оператора почти навсякъде е задължително. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Това се регламентира в чл. 5 т. 2, а също при определени условия и в чл. 5 т. 4., която обаче изрично е определена в Закон за автомобилните превози като неприложима (чл. 19 ал. 3). Въпреки това, тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Основни понятия, използвани в регламента са:

- компетентен орган: всяка публична власт или група от обществени органи в една или повече държави-членки, които могат да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район, или всеки орган, на който е предоставено такова право;
- задължение за извършване на обществена услуга: изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да се гарантират

услугите от общ интерес по отношение на пътническите превози, които даден оператор, ако изхожда само от своите търговски интереси, не би поел или не би гарантирал в една и съща мярка или при същите условия без право на възнаграждение;

- обществена поръчка за услуги: всички споразумения, сключени между един или повече транспортни оператори с един или повече компетентни органи за всички права и задължения на въпросната услуга, включително всякакви едностранни публични актове.

Регламент (ЕС) 2021/1153 за създаване на Механизъм за свързване на Европа

За срока на действие на многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2021—2027 г., с регламента се създава Механизъм за свързване на Европа за периода 2021—2027 г. (МСЕ 2.0), определят се неговите цели и бюджет и се очертават формите на финансирането от Европейския съюз (ЕС) и правилата за допустимост. Основните аспекти на регламента са: устойчивостта, декарбонизацията и намаляването на емисиите, взаимното допълване между всички видове транспорт (както и полезните взаимодействия между секторите на транспорта, енергетиката и цифровите технологии), подобряване на военната мобилност в целия ЕС.

Общата цел на Механизма е да се изградят, развият, модернизират и допълват трансевропейските транспортни мрежи в секторите на транспорта, енергетиката и цифровите технологии и да се улесни международното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници, по-специално като се допринесе за 3 области, сред които и транспорт.

Област Транспорт, съгласно Механизма предвижда:

Ефикасни, взаимосвързани и мултимодални трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T) и инфраструктурни проекти за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност. Адаптиране на части от инфраструктурата на TEN-T с оглед подобряването както на гражданската, така и на военната мобилност (при спазване на специфични правила за допустимост).

Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) представлява механизъм на ЕС, който обединява в един фонд финансирането от ЕС за трите набора от трансевропейски инфраструктури — енергийната, транспортната и цифровата. Проектите за трансевропейските мрежи (TEN) осигуряват липсващите звена в енергийните, транспортните и цифровите опорни мрежи на ЕС. Дял XVI от Договора за функционирането на ЕС осигурява правното основание за трансевропейските мрежи. Проектите за трансевропейските мрежи се финансират отчасти от ЕС и отчасти от участващите държави от ЕС. Първоначално механизъмът беше създаден за периода 2014—2020 г., за да се насърчат инвестициите в трансевропейските мрежи и да се привлече финансиране както от частния, така и от публичния сектор. Неговото действие беше удължено за периода на финансовата многогодишна рамка за 2021—2027 г. От бюджета на ЕС са разпределени следните суми за програмата Транспорт: 11,4 млрд. евро (плюс 10 млрд. евро от Кохезионния фонд), от които 1,4 млрд. евро са за основните

липсващи трансгранични железопътни връзки между държавите — бенефициери на Кохезионния фонд;

Основните цели на МСЕ са следните:

- Да се разработят проекти от общ интерес за изграждане на ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност;
- Да се адаптират части на трансевропейската транспортна мрежа така, че транспортната инфраструктура да стане с двойно предназначение с оглед подобряване на гражданската и военната мобилност.

Трансевропейски мрежи (TEN)

Трансевропейските мрежи (TEN) имат за цел създаване на модерна и ефективна инфраструктура, която да свързва европейските региони и националните мрежи. Трансевропейските мрежи са важни за правилното функциониране на единния пазар на Европейския съюз (ЕС) и за заетостта, тъй като те осигуряват свободното движение на стоки, хора и услуги. Членове 170, 171, 172 и член 194 от Договора за функционирането на Европейския съюз предоставят правното основание за трансевропейските мрежи, които съществуват в три сектора на дейност. Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) обхващат проекти от общ интерес за създаване на нова транспортна инфраструктура или за модернизиране на съществуващата, за запълване на липсващите връзки, за премахване на задръстванията и за отстраняване на техническите пречки пред транспортните потоци между държавите членки на ЕС. Трансевропейските енергийни мрежи (TEN-E) обхващат секторите на електроенергията и природния газ. Те имат за цел свързване на енергийната инфраструктура на държавите членки на ЕС, за да се спомогне за създаването на единен енергиен пазар и да се допринесе за сигурността на доставките. Трансевропейските далекосъобщителни мрежи (eTEN) имат за цел премахване на цифровите пречки, които спъват завършването на цифровия единен пазар, и постигане на целите на ЕС за свързване на всички домакинства в Европа към интернет. Механизмът дава възможност за финансиране и на градски компонент с приоритет bottlenecks на транспортната мрежа в големите градски центрове по TEN-T мрежата Транспорт. 11,4 млрд. евро (плюс трансфер от 10 млрд. евро от Кохезионния фонд), от които 1,4 млрд. евро са за основните липсващи трансгранични железопътни връзки между държавите — бенефициери на Кохезионния фонд.

Директива (ЕС) 2021/1187

С Директива (ЕС) 2021/1187 се рационализират мерките за напредък в реализацията на трансевропейската транспортна мрежа чрез хармонизиране на процедурите за издаване на разрешителни, необходими за изпълнение на определени проекти. Новите правила за „интелигентни TEN-T“ изясняват процедурите, които организаторите на проекти трябва да следват по отношение на предоставянето на разрешителни и обществените поръчки за трансгранични проекти. Директивата обхваща проекти, които са част от предварително определени участъци от основната мрежа на

TEN-T. Освен това тя обхваща и други проекти в коридорите на основната мрежа, чиято обща стойност надхвърля 300 милиона евро. Проекти, свързани изключително с телематика и други нови технологии, не са обхванати от директивата, тъй като тяхното разполагане не е ограничено до основната мрежа на TEN-T. Въпреки това държавите членки могат да прилагат директивата за други проекти в основната и всеобхватна мрежа на TEN-T като част от по-широк, по-хармонизиран подход към проектите в областта на транспортната инфраструктура.

Директива 2009/33/ЕС

Директива 2009/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства има за основа да стимулира пазара за чисти и енергийно ефективни превозни средства, с цел намаляване на вредните емисии в транспортния сектор.

Тя изисква възлагащите органи, възложителите, както и определени оператори да взимат предвид въздействията върху живота на енергията и околната среда, включително потреблението на енергия и емисиите на CO₂ и на определени замърсители, при покупката на пътни превозни средства с цел да насърчава и стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства и подобряването на приноса на транспортния сектор за околната среда, климата и енергийната политика на Общността.

Въвежда се изискване, че органите и операторите ще вземат разхода на енергия и въздействието върху околната среда под внимание при покупка на превозно средство. Що се отнася до приложното поле, директивата обхваща пътните превозни средства, закупени от възлагащи органи и възложители, независимо от това дали тези органи и лица са публични или частни. Освен това, директивата обхваща покупката на пътни превозни средства, използвани за извършване на обществени услуги за пътнически превоз в рамките на обществена поръчка за услуги, като държавите-членки имат свободата да изключат малки покупки с цел да се избегне ненужната административна тежест. В съответствие с Директива 2007/46/ЕО и с цел да се избегне ненужната административна тежест, държавите-членки могат да освобождават органите и операторите от изискванията, определени в директивата при закупуване на превозни средства, проектирани и конструирани за специално ползване.

Държавите-членки трябва да гарантират, че от 4 декември 2010 г. всички възлагащи органи, възложители и оператори в обхвата на директивата, при закупуване на пътни превозни средства, ще вземат под внимание въздействието върху околната среда на базата на оценка, която трябва да включва най-малко следните критерии: (а) потребление на енергия; (б) емисиите от CO₂, и (в) емисии на NO_x, NMHC и прахови частици.

Държавите-членки трябва да приложат една от следните опции:

(А) чрез определяне на технически спецификации за енергийните и екологичните характеристики в документацията за покупка на пътни превозни средства на всеки от разглежданите въздействия, както и всички допълнителни въздействия върху околната среда; или

(Б) чрез включване на енергетиката и околната среда в решението за покупка, при която:

- в случаите, когато се прилага процедурата за обществена поръчка, това се извършва с помощта на тези последици, като критерии за възлагане; и

- в случаите, когато тези въздействия са в парично изражение, те трябва да бъдат използвани в методиката за изчисляване на експлоатационните разходи за включване в решението за покупка.

✚ Закон за автомобилните превози - в сила от 17.09.1999 г.

Този закон урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи; превозите за собствена сметка; контрола при осъществяването на превозите и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.

Относно обществения превоз на пътници по автобусни линии изискването е той да се извършва съгласно утвърдените транспортни схеми – републиканска, областни и общински. Общинските транспортни схеми включват следните видове автобусни линии:

- градски основни и допълнителни - за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план;
- междуселищни-за превози, свързващи две или повече населени места в границите на общината.

Общинските транспортни схеми се утвърждават от съответните общински съвети. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на регионалното развитие и благоустройството с наредба определя условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси.

Законът третира взаимодействието между маршрутите на линиите от областните транспортни схеми и на линиите от републиканската транспортна схема, както и регламентира интервалите между часовете на тръгване.

Превозите по автобусни линии се възлагат на лицензирани превозвачи чрез конкурс след проведена процедура по Закон за концесиите или Закон за обществените поръчки и в съответствие с Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.), когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга.

Законът изисква превозвачите да изпълняват възложените им автобусни линии и разписания в съответствие с изискванията и на Закон за движението по пътищата, подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на тях, и постигнатите договорености с възложителя. Превозите по автобусни линии се извършват само от превозвачи, сключили договор с възложителя.

✚ Закон за устройство на територията – в сила от 31.03.2001 г.

Територията на Република България е национално богатство. Нейното устройство гарантира устойчиво развитие и благоприятни условия за живеене, труд и отдих на населението. 1. Този закон урежда обществените отношения, свързани с устройството на територията, инвестиционното проектиране и строителството в Република България, и определя ограниченията върху собствеността за устройствени цели.

✚ **Законът за местното самоуправление и местната администрация- в сила от 17.09.1991 г..** Този закон урежда обществените отношения, свързани с местното самоуправление и местната администрация.

✚ **Закон за общинската собственост- в сила от 01.06.1996 г.** С този закон се уреждат придобиването, управлението и разпореждането с имоти и вещи – общинска собственост, освен ако в специален закон е предвидено друго.

✚ **Закон за пътищата - обн. ДВ. бр.26 от 29 Март 2000 г.**

1. чл. 1. (1) (Доп. - ДВ, бр. 39 от 2011 г.) С този закон се уреждат обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България.

2. (2) Този закон не се прилага за: 3. (доп. - ДВ, бр. 75 от 2009 г.) улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища; 4. селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи; 5. горските пътища; 6. частните пътища, неотворени за обществено ползване. ал. 2. (1) Пътищата образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари.

(2) Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението.

✚ **Закон за опазване на околната среда- обн. ДВ. бр.91 от 25 Септември 2002г.**

Чл. 1. Този закон урежда обществените отношения, свързани с:

- опазването на околната среда за сегашните и бъдещите поколения и защитата на здравето на хората;
- съхраняването на биологичното разнообразие в съответствие с природната биогеографска характеристика на страната;
- опазването и ползването на компонентите на околната среда;
- контрола и управлението на факторите, които увреждат околната среда;
- осъществяването на контрол върху състоянието на околната среда и източниците на замърсяване;
- предотвратяването и ограничаването на замърсяването;
- създаването и функционирането на Националната система за мониторинг на околната среда;
- стратегиите, програмите и плановете за опазване на околната среда; събирането и достъпа до информацията за околната среда;
- икономическата организация на дейностите по опазване на околната среда;
- правата и задълженията на държавата, общините, юридическите и физическите лица по опазването на околната среда.

✚ **Закон за движението по пътищата-обн. ДВ бр.20 от 05.03.1999 г.**

Този закон урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и

длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

✚ Закон за чистотата на атмосферния въздух. Обн., ДВ, бр. 45 от 28.05.1996 г., в сила от 29.06.1996 г .

Със закона се уреждат: определянето на показатели и норми за качеството на атмосферния въздух; ограничаването на емисиите; правата и задълженията на държавните и общинските органи, на юридическите и физическите лица по контрола, управлението и поддържането на качеството на атмосферния въздух; (нова - ДВ, бр. 102 от 2001 г., доп., бр. 99 от 2006 г.) изискванията за качеството на течните горива, в това число контролът за спазване на изискванията за качеството на течните горива при пускането им на пазара и тяхното разпространение, транспортиране и използване; (нова - ДВ, бр. 99 от 2006 г.) ограниченията в емисиите на серен диоксид при използването на течни горива, ограниченията за допустимо сярно съдържание на петролните деривати и начинът на тяхното изгаряне от плавателни средства, които се намират в пристанищата на република България в българския участък на р. Дунав, вътрешните морски води, териториалното море и в изключителната икономическа зона

✚ Закон за защита от шума в околната среда – в сила от 01.01.2006 г.

Този закон урежда: 1. оценката, управлението и контрола на шума в околната среда, причинен от автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт, както и от промишлените инсталации и съоръжения, включително за категориите промишлени дейности по приложение № 4 към чл. 117, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда, и от локални източници на шум; 2. определянето на степента на шумовото натоварване в околната среда чрез измерване, оценка и картотекиране на шумовите нива в околната среда и разработването на стратегически карти за шум; 3. акустичното планиране чрез разработването на планове за действие въз основа на резултатите от картотекирането с оглед предотвратяване и намаляване на шума в околната среда, най-вече в случаи, при които превишаването на стойностите на даден показател за шум може да предизвика вредно въздействие върху здравето на хората, или за запазване стойностите на показателите за шума в околната среда в районите, в които стойностите не са надвишени; 4. достъпа и предоставянето на информация на обществеността за шума в околната среда и неговото въздействие; 5. компетенциите на държавните органи и органите на местното самоуправление, правата и задълженията на юридическите лица и едноличните търговци, свързани с оценката, управлението и контрола на шума в околната среда

✚ Закон за регионалното развитие – в сила от 31.08.2008 г.

С този закон се уреждат: 1. планирането, програмирането, управлението, ресурсното осигуряване, наблюдението, контролът и оценката по изпълнението на стратегиите, планове и програмите за провеждане на държавната политика за регионалното развитие; 2. (изм. - ДВ, бр. 15 от 2016 г.) планирането на пространственото развитие на територията на национално и регионално равнище. 3. Държавната политика за регионално развитие създава условия за балансирано и устойчиво интегрирано развитие на районите и общините и обхваща система от нормативно регламентирани документи, ресурси и действия на компетентните органи, насочени към: 4. намаляване на междурегионалните и вътрешнорегионалните различия в степента на икономическото,

социалното и териториалното развитие; 5. осигуряване на условия за ускорен икономически растеж и високо ниво на заетост; 6. развитие на териториалното сътрудничество.

НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

С нея се транспонират разпоредбите на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

С нея са регламентирани нормите за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии при тяхното изграждане, реконструкция и преустройство. Тези системи обхващат уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното движение, велосипедното движение, паркирането и гарирането, съоръженията за обслужване на транспорта, като сервиси, бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, автогари, автостопанства и др., както и средствата за регулиране и управление на движението. Те следва да се проектират обвързано със структурата на урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи. Основната цел на комуникационно-транспортната система е осигуряването на бърз, удобен, безопасен и икономичен транспорт за пътниците и товарите при спазване на изискванията за опазване на здравето на населението и на околната среда от наднормен шум, опасни газове, пари и/или вещества. При планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система и нейните елементи се правят проучвания и прогнози за степента на моторизация, транспортните навици и потребности на населението, използваемостта и дела на ползващите различните форми на обществен транспорт за превоз на пътници, дела на пешеходното и велосипедното движение и др.

С наредбата са регламентирани и изискванията към обществения транспорт за превоз на пътници. Според тези изисквания, мрежата на обществения транспорт за превоз на пътници се проектира в съответствие със структурата на урбанизираната територия и с първостепенната улична мрежа, като пътническият транспорт поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението и икономична експлоатация.

Регламентирано е и пешеходното движение. Организацията на пешеходното движение е неразделна част от плана на комуникационно-транспортната система и е свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план. С наредбата е предвидена възможността да се създават пешеходни зони, транспортно обезопасени пешеходни маршрути - пешеходни и велосипедни алеи, уширени тротоари по обслужващи улици, оградни съоръжения, напречни неравности за намаляване на скоростта на превозните средства, пътни знаци, маркировка и др., насочени към повишаване на безопасността на пешеходното движение и отделянето му от моторното движение

С наредбата, в съответствие с Директива 2014/94/ЕС, се урежда режима за паркиране и гариране. Регламентиран е начинът за определяне на необходимия брой на местата за паркиране и гариране на МПС и велосипеди, разработването и проучването за въвеждане на системата "П + П" ("Паркирай и пътувай"), съобразена със системата на обществения транспорт за превоз на пътници, за ограничаване на паркирането по време ("синя зона") и/или за въвеждане на платено паркиране. Обществени велосипедни паркинги се проектират и изпълняват в съответствие с плана за развитие на велосипедния

транспорт и/или ПУГМ на съответната община. Въведени са и изискванията за велосипедното движение. То се планира и проектира като цялостна система, като се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски, екологични и здравно-хигиенни особености, както и навиците, традициите и нагласите на населението, предвижданията на общия устройствен план и при спазването на принципите за безопасност, директност, непрекъснатост, привлекателност и удобство. Изборът на подходящия начин на провеждане на велосипедното движение се извършва в съответствие с предвижданията на ОУП и с ПУГМ на съответната община.

С тази наредба се определят принципите, критериите, нормите и правилата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС) в урбанизираните територии. Изискванията на наредбата се прилагат при планиране и проектиране на нови КТС, както и при реконструкция, основен и текущ ремонт на съществуващи улици.

При извършване на основни и текущи ремонти на съществуващи улици, чиито функционални, транспортни и технически характеристики не могат да бъдат приведени в съответствие с изискванията на тази наредба, се предвиждат организационно-технически мероприятия за осигуряване на безопасността на движението.

✚ Комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии обхваща:

1. уличната мрежа, в т.ч. системата от тротоари, алеи, пешеходни зони и други, осигуряващи пешеходното движение, включително в парковете и градините;
2. системата на обществения транспорт за превоз на пътници, включително мрежата на релсовия селищен транспорт;
3. системата от велосипедни трасета и велопаркинги, осигуряващи велосипедната инфраструктура, включително в парковете и градините;
4. системата от автомобилни паркинги и гаражи, осигуряващи паркирането и гарирането на леките и другите видове автомобили, включително и уличните паркинги;
5. съоръженията за обслужване на транспорта - спирки, сервиси, станции за зареждане (бензиностанции, газостанции, електрозарядни станции, в т.ч. за електробуси и др.), гари (жп, морски, речни и аерогари), интермодални терминали, стопанства на подвижния състав (депа за трамваи, локомотиви, вагони, автобуси, тролей и др.), пристанища;
6. бази и комплекси за обучение на водачи на ППС, велосипедисти и на деца - предучилищна възраст и ученици;
7. средствата за регулиране и управление на движението.

Комуникационно-транспортната система и нейните елементи се планират и проектират обвързано със структурата и нуждите на населеното място или урбанизираната територия, прилежащата територия и извънселищните транспортни системи в съответствие с предвижданията на концепциите и схемите за пространствено развитие и устройствените планове.

Изчисляването на транспортните потоци по уличното платно в урбанизираните територии след анализите и прогнозите се извършва в транспортни единици, приведени към лек автомобил (ЕЛА). Коефициентите за приравняване на различните видове МПС към разчетната единица лек автомобил са посочени в приложение № 1 и влизат в сила от 06.04.2023 г.

Планирането и проектирането на КТС на урбанизираните територии се осъществява на три равнища:

1. общ устройствен план (ОУП);
2. подробен устройствен план (ПУП);
3. инвестиционен проект (ИП).

Системата на обществения транспорт за превоз на пътници се планира и проектира въз основа на проучвания, анализи, оценки, модели и прогнози в съответствие със структурата на урбанизираната територия, нейните топографски и екологични особености и наличната и проектна улична мрежа. С ПКТС се осигурява възможност за въвеждането в експлоатация на мрежата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници. При планирането на градската мобилност общественият транспорт за превоз на пътници поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението, екологична среда и икономична експлоатация.

При планиране на мрежата и инфраструктурата на обществения транспорт за превоз на пътници се спазват следните принципи:

1. достъпност;
2. интегрираност;
3. безопасност;
4. ефективност;
5. привлекателност;
6. удобство.

Принципите се приоритизират в зависимост от целта на мрежата на обществения транспорт, зададена от общините, като достъпността и интегрираността са с най-висок приоритет. Делът на пътуващите с обществен транспорт за превоз на пътници и неговите различни форми се определя и обосновава чрез разработване на План за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и Програма за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници и се осигурява чрез изработване на подробни устройствени и комуникационно-транспортни планове.

НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт.

С наредбата се определят условията и редът за внедряване и използване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. Наредбата се прилага за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и техните интерфейси с други видове транспорт, без да се засягат въпросите, свързани с националната сигурност или които са в интерес на отбраната.

Внедряването на приложения и услуги по чл. 2 на територията на Република България се осъществява в съответствие с приетите от Европейската комисия спецификации за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи и приетите от органите по стандартизация стандарти.

По смисъла на наредбата: "Интелигентни транспортни системи (ИТС)" са системи, при които се прилагат информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства

и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността, както и за интерфейси с останалите видове транспорт.

Спецификациите за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи, приети от Европейската комисия, и стандартите, приети от съответните органи по стандартизация, се предоставят за използване в следните приоритетни области:

1. оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията;
2. непрекъснатост на услугите в сферата на интелигентните транспортни системи за управление на движението и товарните превози;
3. приложения относно интелигентните транспортни системи за пътна безопасност и сигурност;
4. свързване на превозното средство с транспортната инфраструктура.

Приоритетните действия по съответните приоритетни области по чл. 4 включват предоставяне на:

1. информационни услуги за мултимодални превози;
2. информационни услуги в реално време за движението по пътищата;
3. минимална универсална информация за движението, свързана с безопасността на движението по пътищата, когато е възможно, безплатна за потребителите, както и събиране на данни и изработване на процедури за предоставяне на такава информация;
4. оперативно съвместима система "eCall";
5. информационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили;
6. резервационни услуги за места за безопасно и сигурно паркиране на товарни автомобили.

За да се идентифицират проблемните области в транспортната система е нужно да се определят нейните параметри във функция на времето, мястото и различни смущаващи събития, като лоши атмосферни условия, аварийни и ремонтни дейности и различни икономически фактори. Измерването на натоварването, определянето на местата с чести задръствания и ПТП и идентифицирането на основните автомобилни потоци и пикови часове, ще помогнат значително при откриването на причините и решаването на съществуващите транспортни проблеми.

Основните принципи, заложи в Директива 2010/40/ЕС рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспортно отношение на прилагането на спецификации и за внедряването на ИТС, са:

- Ефективност;
- Икономическа изгода – съотношението разходи – крайни резултати;
- Пропорционалност;
- Непрекъснатост на услугите;
- Спазване на съществуващите характеристики на националните инфраструктури и мрежи;
- Насърчаване на равните възможности за достъп;
- Осигуряване на възможности за достигане на зрялост;

- Осигуряване на качествено определяне на времето и местоположението чрез инфраструктури на спътникова или друга основа;
- Улесняване на интермодалността;
- Съгласуваност при реализацията на проекти за внедряване на ИТС между страните – членки на ЕС.

1.3. Общински наредби.

Общините имат законово право да възлагат предоставянето на обществен транспорт на тяхната територия. Общините нямат права извън собствената им територия, с изключение на линни до съседни общини, но те могат да се обединят, за да осигурят координирани услуги в рамките на други обединени територии.

Общините могат да издават местни разпоредби за управление на обществения транспорт. Такива локални регламенти съществуват и регулират условията за превоз на пътници, като например задължението за закупуване на билет, глобите, размерът и видът на багажа, който може да се транспортира, различните видове билети и правата на контролорите.

Документи на местно и регионално ниво:

- Общ устройствен план на гр. Пазарджик (2020 г.);
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Пазарджик (2014-2020 г.);
- Наредба за организация на движението на територията на Община Пазарджик;
- Програма за енергийна ефективност на Община Пазарджик за периода 2018 – 2028 г.;
- План за интегрирано развитие на Община Пазарджик 2021 – 2027 г.;
- Програма за управление на Община Пазарджик 2019-2023 г.;
- Наредба за организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на Община Пазарджик;
- Наредба за организацията на движението и паркирането на територията на община Пазарджик;
- Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на община Пазарджик;
- Наредба за организация на движението на територията на Община Пазарджик;
- Наредба за управление на общинските пътища в Община Пазарджик;
- Наредба на общинската собственост;
- Наредба за насърчаване на инвестициите с общинско значение в Община Пазарджик;
- Наредба за реда на учредяване на търговски дружества с общинско имущество и за упражняване на правата на собственост на Община Пазарджик в търговските дружества;
- Наредба за създаване, функциониране, преобразуване, контрол и закриване на общински предприятия по смисъла на чл. 52 от ЗОС;
- Наредба за изграждане, управление и опазване на зелената система в Община Пазарджик;

✚ Наредба за организацията и безопасността на движението, дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците в община Пазарджик, приета с Решение № 41/ 06.04.2000 г., Протокол № 7 на Общински съвет – Пазарджик

Тази наредба урежда основните правила, правата и задълженията на Община Пазарджик, на физическите и юридически лица, свързани с организацията, управлението и безопасността на движението на водачите на ППС и пешеходците на територията на Община Пазарджик.

Съгласно наредбата територията на гр. Пазарджик се разделя на зони, както следва:

- **зона “Ц”** - централна градска част, с граници булеварди и улици: “Княгиня Мария Луиза”, “Болнична”, “Ст. Караджа”, “Кочо Честименски”, “Цар Освободител”;
- **зона “А”** - включва останалата част от територията на града.

Улиците на града се класифицират, както следва:

- **главна улична мрежа:** булевардите и улиците “Родопи”, “Христо Касапвелев”, “Д-р Никола Ламбрев”, “Мильо войвода”, “Стефан Стамболов”, Любен Боянов”, “Христо Ботев”, “Ал. Стамболийски”, “Стоян Ангелов”, “Георги Бенковски”, “Свобода”, “Стефан Караджа”, “Васил Левски”, “Пловдивска”, “Генерал Гурко”, “България”, “Княгиня Мария Луиза”, “Цар Иван Шишман”, “Хан Крум”, “Екзарх Йосиф”, “Цар Освободител”, “Кочо Честименски”, “Петър Бонев”, “Константин Величков”, “Райко Алексиев”.
- **второстепенна улична мрежа:** останалите улици на града.

✚ Наредба за организацията на движението на територията на Община Пазарджик

Тази Наредба урежда въпросите на изискванията за ограничения, забрани, санкции и контрол, свързани с организацията на движението на пътни превозни средства (ППС) на територията на Община Пазарджик. Стопанинът на пътя възлага проектирането на организацията на движението и отговаря за изпълнението и поддържането ѝ в съответствие с проекта.

За организиране на движението по пътищата на територията на Община Пазарджик се изготвят:

1. генерален план за организиране на движението (ГПОД) в гр. Пазарджик;
2. план за организация на движението (ПОД) за част от територията на Община Пазарджик (ПОД);
3. проект за организация на движението (ПрОД) - извън границите на града;
4. проект за временна организация и безопасност на движението (ВОБД).

✚ **ГПОД** обхваща всички площи, обслужващи движението на ППС, маршрутите на превозните средства по линиите за обществен превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение и паркирането.

Комуникационно-транспортната система на град Пазарджик се планира и проектира така, че да осигурява достъпност и безопасност на всички участници в движението,

включително на хората с намалена подвижност, както и оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в Община Пазарджик при подреждане по приоритет, както следва:

1. пешеходно движение;
2. обществен транспорт;
3. велосипедно движение;
4. движение на леки автомобили;
5. товарно автомобилно движение;
6. транзитно движение на автомобили.

При възникнала необходимост се допуска изработването на План за организация на движението (ПОД) за част от територията на Община Пазарджик. Планът съдържа всички елементи, изискващи се за ГПОД, но специфични за частта, за която се изработва. Този план няма ограничение на срока за действие. При изработването на ГПОД и ПОД трябва да бъдат спазени изискванията на Наредба № 1/17.01.2001 г. на МРРБ, за организиране на движението по пътищата. Кметът на Общината възлага изработването на плановете за ГПОД и ПОД за части от територията на Община Пазарджик. Плановете се разглеждат, обсъждат и съгласуват в Общинския експертен съвет по устройство на територията (ОЕСУТ), по предложение на Общинската комисия по безопасност на движението. Плановете за ГПОД и ПОД се одобряват от Кмета на Община Пазарджик. ПрОД и проект за ВОБД могат да бъдат възлагани от Кмета на Община Пазарджик или от заинтересованите лица. Проектите се одобряват от Кмета на Община Пазарджик. ГПОД, ПрОД и ПОД се съхраняват в Дирекция „Строителство, транспорт и околна среда” при Община Пазарджик.

Организацията на пешеходното движение е неразделна част от ГПОД, ПрОД и ПОД. Пешеходното движение в населените места на територията на Община Пазарджик се осигурява чрез:

1. пешеходни зони - улици със статут за движение на пешеходци в цялата си ширина;
2. пешеходни тротоари - зони в улиците, определени само за пешеходно движение извън платното за движение;
3. пешеходни алеи - трасета извън улиците, осигуряващи пешеходното движение в паркови, вътрешноквартални и други озеленени пространства.

В зависимост от организацията на движение на ППС, пешеходните зони в населените места могат да бъдат:

1. зони с пълна забрана на движение на ППС;
2. зони с ограничаване на достъпа на ППС по време;
3. зони с ограничаване на достъпа на ППС по видове;
4. зони за споделено пешеходно, велосипедно и автомобилно движение.

Забранява се:

1. движението на ППС в пешеходните зони, върху тротоари, в паркове, градини, зелени площи, детски и спортни площадки, на територията на детски ясли, детски градини и училища.

2. движение на ППС с допустима максимална маса над 5 тона в зоната, ограничена от следните улици в гр. Пазарджик: ул. „Кочо Честименски”, ул. „Цар Освободител” до бул. „Княгиня Мария Луиза”, ул. „Болнична”, ул. „Стефан Караджа”. Изключения се допускат за ППС с издадено разрешение от Община Пазарджик;
3. движение на непочистени и замърсяващи пътя ППС;
4. превозване на насипни материали с превозни средства, позволяващи тяхното разпиляване.

Движението на извънгабаритни и/или тежки ППС се извършва, съгласно Наредба № 11 от 3.07.2001 г., издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството.

Основания за разработване на ПУГМ:

От друга страна, поради важноста на тази тема, през последните години Европейската Комисия (ЕК) работи целенасочено в посока осигуряване на условия за създаване на устойчива градска мобилност. Основните документи, които е приела са както следва:

- През 2006 г.: „Тематична стратегия за градската среда“;
- През 2007 г.: Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност“;
- През 2009 г.: „План за действие за градска мобилност“. Това е първият всеобхватен пакет от мерки за подкрепа относно градската мобилност, с който се създава рамка за инициативите на ЕС в областта на градската мобилност;
- През 2011 г.: Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“;
- През 2013 г.: „Пакет за градска мобилност: „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“. С този пакет Комисията поставя рамка за поетапна промяна в подхода към градската мобилност. Целта е да се гарантира, че градските райони ще се развиват по устойчив начин и че приоритетите на ЕС за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система ще бъдат изпълнени;
- През 2016 г.: Насоки за държавите членки относно интегрираното устойчиво градско развитие, както и Програма за градовете, приета на неформална среща на министрите от ЕС, отговарящи за въпросите на градоустройството, на 30 май 2016 г. в Амстердам, Нидерландия;
- През 2017 г.: Програма „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“. В тази програма се съдържа набор от инициативи за модернизирани на европейската мобилност и транспорт;
- През 2020 г.: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“.
- Естествено продължение на политиката на ЕС във връзка с устойчивата градска мобилност е Докладът на Съвета на ЕС от 2021 г., с който одобрява последният от гореизброените документи: „Стратегия за устойчива и интелигентна

мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ и подкрепя визията на Комисията за промяна на европейския транспорт.

2. ОПИСАНИЕ НА НАСТОЯЩЕТО СЪСТОЯНИЕ

2.1 Пространствена структура

Община Пазарджик е разположена в Южна България, в централната част на Горнотракийската низина, на север от планината Родопи, по поречието на река Марица. Общината граничи със седем общини от Пазарджишка област, в т.ч.: общини Стрелча, Панагюрище, Лесичово, Септември, Ракитово, Пещера и Брацигово, както и с четири общини от Пловдивска област - Съединение, Стамболийски, Марица, Родопи.

Територията на общината има предимството да се обслужва от трансевропейските коридори № 4, № 8 и № 10, а Пазарджишка област – от коридор № 9. Това позволява отлична свързаност и пренос на стоки към и от Европейския съюз и Централна Азия. Летище Пловдив е само на 36 км от града, пристанище Бургас – на 310 км, а столицата София - на 108 км. Близостта и добрата свързаност до двата най-развити центъра на страната София и Пловдив и транснационалната транспортна инфраструктура са категорично предимство за общината по линия на общите предпоставки за развитие. Пазарджик е вторият най-важен културен и административен център в Южна Централна България.

Община Пазарджик обхваща 32 населени места, в т.ч. един град - град Пазарджик, който е общински и областен административен център, 27 населени места, представляващи кметства и 4 населени места с кметски наместници, с население под 350 души.

Община Пазарджик заема 14,3% от територията на област Пазарджик, 2,8% от територията на Южен централен район и 0,58% от тази на Република България. Общината се състои от 32 населени места, включително областния и общински център – град Пазарджик.

Община Пазарджик заема 14,3% от територията на област Пазарджик, 2,8% от територията на Южен централен район и 0,58% от тази на Република България.

Територията на общината е трета по площ в област Пазарджик – 639,8 кв. км. Преобладават земеделските земи, които заемат 72,00 % от общата площ на общината. Независимо че горските територии са само 12,25 % в комбинация със земеделските, те осигуряват благоприятни предпоставки за разнообразни функции и икономически дейности. Урбанизираните и промишлените територии са 8,76 %.

Площта на общината и относителния дял спрямо Пазарджишка област и територията на страната са представени в следващата таблица:

Таблица 1 Площ на Община Пазарджик

ОБЩИНА ПАЗАРДЖИК ²	ТЕРИТОРИЯ /КВ. КМ./
Община Пазарджик	639,8

² Община Пазарджик

Дял на територията на Община Пазарджик от територията на Пазарджишка област	14,2 %
Дял на територията на Община Пазарджик от територията на Република България	0,5 %
Пазарджик - област	4458,0
Република България	110630,9

Община Пазарджик е с добре развит сухопътен транспорт – шосеен и жеззопътен. През територията на общината преминават 3 трансевропейски коридора, а през територията на областта – още 1. Този факт предпоставя отличната свързаност на територията със страните-членки на ЕС и е най-краткият път за сухопътния транспорт към страните от Западна и Средна Азия.

Отстоянието от общинския център до летище София е 108 км, а до втория по големина град в България - Пловдив, с функциониращо летище на – 36 км, до пристанище, летище и град Бургас – 310 км. Шосейното придвижване на стоки, товари и пътнически поток се осъществява по стандартни магистрални пътища, а огромната част от ж. п. мрежата е модернизирана и електрифицирана. Това месторазположение със съпътстващата го инфраструктури предопределя значително стратегическо предимство на общината от гледна точка на разходи, време и свободно движение на стоки и капитали.

РЕЛЕФ

Релефът на общината е равнинен. Надморското равнище варира от 190 до 370 м., като надморската височина на град Пазарджик е 205 м. На изток от Пазарджик е най-ниската част на полето - под 200 м надморска височина. Полето е бедно откъм речни тераси, защото е хлътноло. Това е допринесло за равнинния характер на Пазарджишкото поле. От двете страни на Марица и притоците ѝ се е образувала ниска, но широка незаливна тераса. Тук са най-хубавите алувиални почви на полето.

КЛИМАТ

Община Пазарджик има благоприятен преходно- континентален климат, който се характеризира с летни засуhi. Този климат е преходен между умерено континенталния климат на Дунавската равнина и преходно- средиземноморския климат на Югоизточна България. Отрицателните температури в Тракийската низина са характерни за най-типичния зимен месец - януари. Поради защитата на Стара планина и влиянието на Средиземно море, средната януарска температура на Пазарджик е положителна. Летните температури на Пазарджик не са по-високи от тези на Дунавската равнина. Средната юлска температура е 23.3°C. Дългото лято, често от април до октомври, е достатъчно топло. Това е удобно както за отглеждане на две култури от обработваемата земя, и то с добив на зърно, така и за по-добро развитие на някои едногодишни култури, които виреят по на юг - ориз, тютюн, памук и др. В низините физико- географските условия се проявяват по-силно върху режима на температурата и по- специално върху продължителността на мразовете и горещините. В Пазарджишкото поле през зимата поради температурната инверсия е по- студено и има по- продължителни мразове, отколкото по средногорските и родопски склонове и разклонения.

Ранната пролет позволява ранно засаждане на летните култури, а късната есен е твърде благоприятна за доброто узряване и беритба на гроздето, тютюна, ориза, памука, и др., както и за доузряване на вторите реколти. В сравнение със Северна България през пролетта в Пазарджишко по-рано престава да пада слана, а през есента - по-късно.

Валежите в областта зависят от циклоналните ветрове, северозападен, югозападен и южен, североизточен и източен. Стара планина и Средна гора пречат на свободното проникване на валежите от циклоналните ветрове от север и северозапад, а Родопите на южните - средиземноморски валежи. По този начин Тракийската низина се ползва от по-малко валежи, отколкото е средната валежна сума на България. Така Пазарджик се намира под влажна сянка от околните му планини, затова годишната сума на валежите му е едва 515 мм. В Пазарджик най-много валежи падат през лятото - 142 мм (27.6%), а пролетно време - 27%. Летните валежи дори и най-големи, често пъти са поройни и са недостатъчни за земеделските култури, особено за вторите култури.

2.2 Демографска картина

Таблица 2 Население по постоянен и настоящ адрес Област Пазарджик Община Пазарджик, към 15.03.2023 година³

Населено място	Постоянен адрес общо	Настоящ адрес общо	Постоянен и наст.адрес в същото НМ
ГР.ПАЗАРДЖИК	82854	74613	70581
С.АЛЕКО КОНСТАНТИНОВО	3348	3278	3098
С.АПРИЛЦИ	479	505	428
С.БРАТАНИЦА	2230	2148	2016
С.ВЕЛИЧКОВО	835	836	707
С.ГЕЛЕМЕНОВО	663	699	583
С.ГЛАВИНИЦА	2359	2228	2016
С.ГОВЕДАРЕ	1416	1410	1278
С.ДЕБРЪЩИЦА	779	823	636
С.ДОБРОВНИЦА	1628	1710	1488
С.ДРАГОР	1492	1427	1353

³ Община Пазарджик

С.ЗВЪНИЧЕВО	1837	1727	1588
С.ИВАЙЛО	3164	3006	2795
С.КРАЛИ МАРКО	146	193	130
С.ЛЯХОВО	387	423	342
С.МАЛО КОНАРЕ	3978	3853	3639
С.МИРЯНЦИ	518	584	464
С.МОКРИЦЕ	1892	1820	1678
С.ОВЧЕПОЛЦИ	843	954	720
С.ОГНЯНОВО	2456	2362	2193
С.ПАТАЛЕНИЦА	1053	1051	880
С.ПИЦИГОВО	913	913	819
С.РОСЕН	447	497	377
С.САРАЯ	1413	1445	1281
С.СБОР	161	179	129
С.СИНИТОВО	1891	1757	1675
С.ТОПОЛИ ДОЛ	161	179	127
С.ХАДЖИЕВО	1063	1110	968
С.ЦАР АСЕН	219	230	173
С.ЦРЪНЧА	955	985	826
С.ЧЕРНОГОРОВО	2005	1944	1837
С.ЮНАЦИТЕ	1520	1489	1391
Всичко за общината	125105	116373	108216

Таблица 3 Гъстота на население по постоянен и настоящ адрес Област Пазарджик, Община Пазарджик към 15.03.2023 г.⁴

⁴ Източник: НСИ

NUTS	EКАТ TE	Статистиче ски зони, Статистиче ски райони, Области, Общини	Площ , кв.км	Гъстота на населен ието на 1 кв. км	Насе лени места бр.	Гра дове бр.	Села бр.	Кмет ства бр.
BG423	PAZ19	Пазарджик	637,0	162,8	32	1	31	31

Данни за движението на населението на общината

Таблица 4 Площ, гъстота на населението и населени места към 31.12.2021 г. по статистически зони, статистически райони и по области и общини⁵

Област, община, населено място	Налично население към				Постоянно население към					Текущо	
	1934	1946	1956	1965	1975	1985	1992	2001	2011	2015	2020
Общ. Пазарджик	65067	78671	88904	106559	118160	128974	133685	127900	114817	110302	105161
с. Алеко Константиново	1313	1659	1753	1983	2302	2531	2602	2913	2714	2729	2743
с. Априлци	797	902	808	798	770	537	569	510	526	491	476
с. Братаница	1359	1599	1802	1954	2129	2286	2205	2204	2093	2034	1971
с. Величково	2219	2442	2231	1857	1763	1567	1367	1271	1020	929	827
с. Гелеменово	813	940	968	925	833	808	781	786	695	698	658
с. Главиница	1035	1183	1259	1756	2146	2351	2740	2619	2282	2182	2015
с. Говедаре	1073	1363	1529	1536	1598	1656	1539	1670	1634	1561	1441
с. Дебръщица	1503	1725	1734	1469	1656	1407	1237	1092	910	851	762
с. Добровница	1130	1348	1364	1410	1541	1596	1526	1516	1380	1321	1380
с. Драгор	532	609	703	853	1097	1170	1432	1408	1422	1397	1340
с. Звъничево	1154	1479	1655	2166	2464	2551	2450	2260	1899	1762	1670
с. Ивайло	1086	1314	1592	2478	2883	3164	3366	3229	2841	2750	2574
с. Крали Марко	469	549	460	390	307	263	245	240	190	173	175
с. Ляхово	493	603	578	598	708	518	475	517	391	360	344
с. Мало Конаре	4514	5055	4902	5282	5325	4732	4890	4963	4353	4145	3792
с. Мирянци	522	591	630	627	690	681	686	633	568	545	548
с. Мокрище	559	725	826	1667	2049	2203	2196	2097	1851	1765	1721
с. Овчеполци	1944	2084	2026	1898	1621	1508	1350	1171	972	978	871
с. Огняново	1633	2035	2434	2515	2439	2666	2759	2661	2353	2302	2160
гр. Пазарджик	23228	30376	39499	55430	65727	77278	82578	78855	71979	69384	66690
с. Паталеница	2657	2930	2809	2412	2246	2064	1904	1583	1228	1119	1004
с. Пищигово	1756	1929	1898	1744	1663	1501	1454	1338	1037	947	882
с. Росен	1025	1194	1208	1138	1037	874	753	702	516	513	461
с. Сарая	957	1134	1276	1340	1503	1552	1507	1469	1356	1353	1286

⁵ Източник: НСИ

с. Сбор	1154	1266	983	741	648	550	447	333	249	218	184
с. Синитово	1628	1908	2114	2192	2352	2524	2440	2258	1950	1839	1688
с. Тополи дол	685	776	799	785	675	496	415	359	268	214	177
с. Хаджиево	987	1258	1375	1385	1347	1312	1372	1271	1027	1006	952
с. Цар Асен	761	872	848	712	539	452	439	432	281	293	231
с. Црънча	1907	2119	1968	1741	1738	1741	1625	1382	1107	981	878
с. Черногорово	2604	2974	3137	3061	2656	2688	2575	2429	2203	2024	1857
с. Юнаците	1570	1730	1736	1716	1708	1747	1761	1729	1522	1438	1412

Таблица 5 Динамика в броя на населението в община Пазарджик⁶

Община	Заселени			Изселени			Механичен прираст		
	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
Пазарджик	2137	1187	950	1347	640	707	790	547	243

Отражение върху броя на населението оказва неговото естествено и механично движение. Естественото възпроизводство на населението е фактор за демографската жизненост на населените места. Компонентите на естественото възпроизводство оказват влияние и върху възрастовата структура на населението. От равнището на раждаемостта се влияят и някои от специфичните възрастови контингенти, които са определящи за оразмеряване на обекти на образователната инфраструктура - детски заведения, училища и др.

Естественият прираст на населението е резултативна величина от раждаемостта и смъртността на населението. Състоянието на раждаемостта е един от индикаторите за демографската характеристика на населените места и териториалните единици.

Демографските параметри, градящи фундамента на човешкия потенциал в общината, са напълно съпоставими с тези на държавата, плановия район и областта. Броят на населението на областта за периода 2014 – 2020 г. бележи лек спад с общо 13 773 души, което представлява 5,2% намаление. Намалението на българските граждани в национален мащаб за същия период представлява 4,5%, или общо 250 716 души. Констатираният по-горе спад на общинско ниво от 5,3% е напълно сравним с общия демографски спад в страната.

За Община Пазарджик тя спада с 2,3 пункта, като за 2014 год. е била 9,6 и през годините постепенно спада до 7,3. Без да са посочени подобни цифри за областта и страната, същите тенденции важат и за тях с еднаква значимост. Основание за подобно заключение се намират в посочените цифри като абсолютни стойности в таблица по-долу.

⁶ Източник:НСИ

Смъртността в общината е с устойчиви темпове, като началото на периода – 2014 год., тя е величина от 13,6 и е по-ниска от тази – в областен и републикански мащаб, съответно с 15 и 15,1 пункта. Ръстът постепенно се повишава и достига своеобразен пик през 2020 год. – 18,4. Не могат да се направят сравнения в областен и национален мащаб, поради липса на подобна информация. Очевидно е, COVID епидемията дава сериозно отражение на този показател.

Ниската раждаемост и високата смъртност на населението на община Пазарджик са причина и за **отрицателния естествен прираст на населението**. Данните показват, че само по пътя на естественото движение на населението броят на населението в общината намалява.

Върху броя на населението, освен естественият, важна роля играе и **механичният прираст**. Той се формира от броя на заселените и изселените лица. След интензивната миграция на населението, свързана и с емиграция на част от него, през последните няколко години тези процеси не са с висока интензивност. . От 2014 до 2020 год. изселеното население от територията на общината надвишава броя на заселеното общо с 2 591. Броят на изселените бележи пик през 2020 год. с 2 167 души, съвпадащ като пикова година с брой на заселените 1 979 души. През целия период от време се наблюдава отрицателен механичен прираст, който за 7-годишният период от време оформя числото 2 591 год. като разлика между изселените и заселени лица.

Таблица 6 Механичен прираст на населението на община Пазарджик за периода 2014-2020 г.⁷

Териториални нива	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020 г.	2014-2020 г. Общ брой
Заселени	1057	1276	1199	1399	1389	1653	1979	9952
Изселени	1425	1974	1567	1737	1726	1947	2167	12543
Механичен прираст	-368	-698	-368	-338	-337	-294	-188	-2591

Структура на населението

Различните структури на населението (полова, възрастова, образователна и етническа) са представени чрез данни от резултатите от преброяването през 2011 г. **Половата структура** на населението на община Пазарджик е с пропорции, които са характерни за страната. Преобладава броят на жените, които са 52 % от населението.⁷

⁷ Източник:НСИ

⁸ Източник:НСИ

Таблица 7 Полова структура на населението на община Пазарджик ⁸

Показатели	2011	2016	2022
Население - общо	114817	109413	138 966
мъже	56618	53538	66 520
жени	58199	55875	72 446

Възрастовата структура на населението е съществен демографски и социален въпрос с множество здравни, икономически показатели и относимост към производителността на труда, обема на произведена продукция, разпределение на добавената стойност на глава от населението и обуславя общите перспективи за стопанско-икономическо развитие с оглед икономическата активност на населението.

През периода 2014-2020 год., както и в цялата страна, в община Пазарджик се отчита тенденция за застаряване на населението. През 2014 год. абсолютният брой на населението в общината на възраст над 65 години е 13 513 души, което представлява 12,1% /отбелязва се рязък спад от предходната 2013 год./, а за 2020 год. броят на населението в посочената възрастова група е 21 393 души, представляващо 20,3% от общия брой население към този момент. Предоставената информация, очертаваща по-дълъг период от време позволява да се направят по-пълни и достоверни дългосрочни тенденции. За седем годишен период от време, а и преди него се доказва тенденцията за абсолютното и процентно нарастване на населението от тази възрастова група.

Като най-актуален прочит на демографската ситуация за община Пазарджик в края на календарната 2020 год. се очертава неблагоприятна демографска картина:

21 393 граждани над 64 годишна възраст, представляващи 20,3% от общото население и 16 220 лица от 0-14 години, представляващи 15,4% от общото население. Или, общо 37 613 граждани, представляващи 35,7% са в нетрудоспособна възраст.

Населението в трудоспособна възраст /15-64 год./ е 67 548 граждани, представляващи 64,3% от общия брой на населението. Това е относително добър демографски и икономически показател, при наличието на достатъчни като брой и относителна тежест други социално-икономически измерения, извън посочените дотук – безработица, трудова заетост и активност, размер на работната заплата, социална осигуреност, дял на трудоспособните контингенти и младите генерации. Погледнато от този последен зрителен ъгъл за 2020 год., дял на трудоспособните контингенти в абсолютни цифрови показатели и процентно съотношение спрямо настоящото трудоспособно население е, както следва:

- лидерското място е на възрастовата група 40-44 год. – 7 970 граждани, представляващи 7,6% от общото население на общината и 11,8% от населението в трудоспособна възраст;
- сходно е мястото на възрастовата група 45-49 год. – 7 924 граждани, представляващи 7,5% от общото население на общината и 11,79% от населението в трудоспособна възраст;

- следващото място е на възрастовата група 50-54 год. – 7 897 граждани, представляващи 7,51% от общото население и 11,7% от трудоспособното население към този момент;
- следва възрастовата група 60-64 год. – 7 710 граждани, представляващи 7,33% от общото население и 11,41% от трудоспособното население понастоящем.

Изложената статистика сочи, че в средносрочен и относително дългосрочен план – 15-20 год., Община Пазарджик ще разполага с достатъчен брой население в трудоспособна възраст. Смушаващо обстоятелство е, че след възрастовата група 30-34 год., наброяваща сега 6 838 граждани, представляващи 6,5% от общото население и 10,1% от трудоспособното население, следват възрастови групи - по-малобройни като численост, съответно и като процентно съотношение.

Наблюдават се териториални различия във възрастовия състав на населението на община Пазарджик по населени места, като общинският център се характеризира със стационарен тип възрастова структура – с по-равномерно между трите основни възрастови групи, а при селското население на общината като цяло е налице процес на застаряване.

Таблица 8 Население към 31.12.2020 г. по възраст в община Пазарджик 9

Възраст (в навършени години)	Години						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Общо	111551	110302	109413	108376	107505	106526	105161
0-4	5561	5373	5328	5274	5196	5044	4773
10-14	5424	5448	5507	5466	5592	5684	5846
15-19	5193	5119	5128	5220	5206	5175	5221
20-24	5520	5046	4725	4415	4153	4208	4226
25-29	7185	6966	6573	6181	5814	5308	4887
30-34	7643	7478	7408	7302	7158	7007	6838
35-39	8239	8158	7948	7746	7613	7420	7361
40-44	8234	8082	8058	8115	8096	7991	7970
45-49	8079	8150	8215	8325	8132	7997	7924
50-54	8221	7906	7729	7457	7621	7811	7897
55-59	8480	8414	8386	8329	8137	7839	7514
60-64	7438	7319	7494	7568	7624	7827	7710
65-69	7125	7411	7073	6970	6934	6690	6492
70-74	5114	5172	5528	5681	5814	6106	6267
75-79	4040	3996	3969	3989	4082	4066	4066
80+	4354	4436	4542	4499	4538	4614	4568

Общите изводи се свеждат до следното: видимо застаряване на населението, намаляване на общия му брой и свиване на възрастовата група 15-64 год.

Таблица 9 Коефициенти на възрастова зависимост за Община Пазарджик, Област Пазарджик и в национален мащаб ¹⁰⁸

Териториални нива	Коефициент на възрастова зависимост в %						
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Област Пазарджик	51,6	52,8	53,6	54,4	55,5	56,2	56,58
Община Пазарджик	50,3	51,9	52,7	53,4	54,6	55,3	55,7
Р България	51,2	52,4	53,4	54,5	55,5	56,4	56,7

Констатираното намаление на броя на населението е 5,3%. От тях 53 933 (51,3%) са жени и 51 228 души (48,7%) са мъже, или на 100 мъже се падат 105,3 жени.

Таблица 10 Съотношение мъже/жени за община Пазарджик за 2014-2020 г. ¹⁰⁹

Териториални нива	ОБЩИНА ПАЗАРДЖИК						
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Общ брой	111551	110302	109413	108376	107505	106526	105161
Мъже	54728	54027	53538	52961	52509	51965	51228
Жени	56823	56275	55875	55415	54996	54561	53933
Бр. жени/ 100 мъже	103,8	104,2	104,4	104,6	104,7	105,0	105,3

В община Пазарджик преобладава населението със средно образование 43790 души (40,98%), следвано от това с основно образование 25840 души (24,18%). Хората завършили висше образование на територията на общината са едва 16783 (15,7%). Населението незавършило начално образование и никога непосещавало училище се равнява на 7,85%.

Етническата структура на населението в община Пазарджик, на база 93,08% от доброволно отговорилите показва, че преобладаващата етническа група е българската. Като българи се самоопределят 84% от населението на общината. Като турци се самоопределят 5,3% от отговорилите, а като роми 9,5%.

Гражданството се определя като специфична правна връзка между едно лице и неговата държава, придобито по рождение или чрез натурализация, независимо дали това е станало посредством декларация, по избор, брак, или друг начин, в съответствие с националното законодателство.

Към 7 септември 2021 г. 99.5% от населението на страната е с българско гражданство. От тях 0.2% са с двойно гражданство - българско и друго.

⁹ Източник: НСИ

¹⁰ Източник: НСИ

¹¹Източник: НСИ

Гражданите на Европейския съюз, които пребивават постоянно в област Пазарджик, са 155. Преобладаващата част от тях са граждани на Италия, Гърция, Полша и Германия.

Гражданите на трети страни са 912, или 0.4%, като 45.6% от тях са граждани на Руската федерация, като следват гражданите на Украйна и Република Молдова. Лицата без гражданство са 24.

Към 7 септември 2021 г. населените места в област Пазарджик са 118, от които 13 са градове и 105 - села. В съответствие с административно-териториалното устройство областта е разделена на 12 общини.

Таблица 11 *Разпределение на населените места в област Пазарджик според населението им към 7 септември 2021 г.*^{12 10}

Размер на населеното място	Населени места (брой)	Население (брой)
1 - 199	16	1748
200 - 499	27	8833
500 - 999	26	19762
1000 - 1999	31	44145
2000 - 4999	12	37591
5000 - 9999	2	13199
10000 - 19999	2	28562
20000 - 49999	1	20258
50000 - 99999	1	55716
Общо	118	229814

С население над 10 хил. души са шест общини в областта, в които живее 85.5% от населението. Най-малка по брой на населението е община Сърница, в която живеят 4 732 души, или 2.1% от населението на областта, а най-голяма е община Пазарджик - 91 368 души (39.8%). В шест населени места, или в 5.1% живеят от 1 до 50 души. В най-малките населени места с. Долно вършило и с. Сребриново живеят съответно 5 и 9 души. От селата с най-голям брой жители са с. Драгиново с 4 759 и с. Мало Конаре с 3 031 души.

2.3 Транспортна инфраструктура

¹² Източник: НСИ

Пътна мрежа

Пътната мрежа в община Пазарджик е сравнително добре изградена. До всяко населено място в общината има път, но някои от пътищата или части от тях не са добре поддържани.

Повечето села не са много отдалечени от общинския център на гр. Пазарджик, който е с много добра транспортна достъпност. Развити са междуселищините автобусни линии в общината, които осигуряват превоз до всички населени места. От Пазарджик има редовни автобусни линии до София, Пловдив и др. градове. Републиканската пътна мрежа на територията на общ. Пазарджик, чиято обща дължина е 400,8 км. в последните години е останала непроменена. Разделянето по класове на републиканската пътна мрежа е: - пътища I клас – 59 км.- пътища II клас – 53,2 км.- пътища III клас -163,6 км.- пътища IV клас -125,0 км.- Общински път.

Фигура 1 Републиканска пътна мрежа в Община Пазарджик ¹³¹



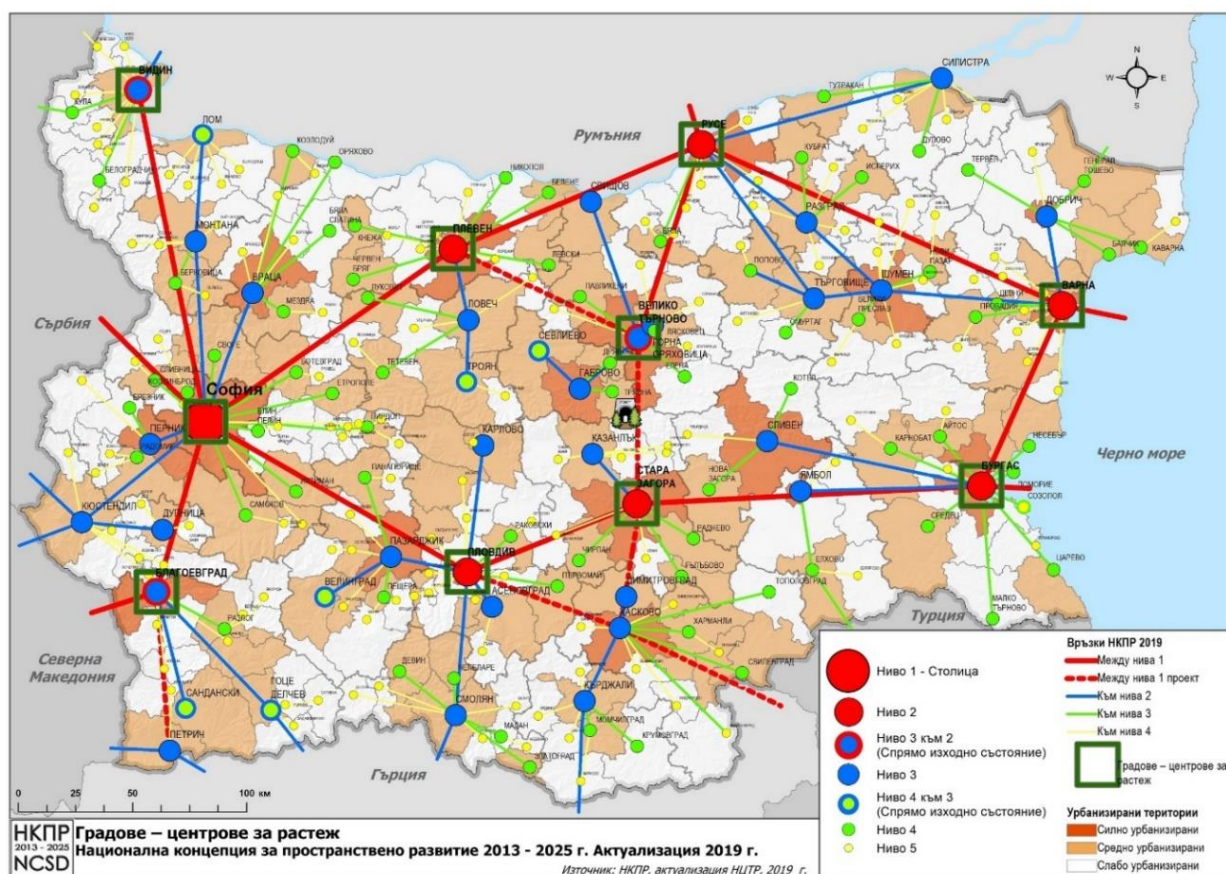
Най-голямо значение за интегрирането на община Пазарджик с националната и европейска пътна мрежа имат автомагистрала „Марица” и път Е-80 като част от европейския транспортен коридор № 4, автомагистрала „Тракия” и път - Е 773, като част

¹³ Източник: Община Пазарджик

от коридор №8. Това е възможност за бързо и ефикасно транспортиране на произведените в общината стоки, предвидени за износ по направление на ЕС или Централна Азия, като същевременно представлява и предпоставка за развитие на услугите, логистика и нови предприятия. Интензивният трафик на товари, автомобили, хора, капитали, информация и услуги стимулират изграждане на транзитни складове, обслужващи дейности, сервиси, търговски обекти, тържища, интернет центрове, като някои от тези дейности вече се развиват.

На спирките в града има изградени заслони, с поставени табла, които информират пътниците за маршрутите и разписанията. Новата съвременна автогара в град Пазарджик, е реализирана въз основа на успешен ПЧП проект между общината и частния сектор. Приемното здание на автогарата е на два етажа с РЗП 865,05 кв.м., разположено в близост с ул. „Христо Касабвелев“. Новата автогара е ситуирана в общински терен граничещ с първокласен път София - Пловдив, в близост е до жп. гарата и кръговото кръстовище на моста на река Марица .

Фигура 3 Схема на ТЕН-Т пътна мрежа в България; Републиканска пътна мрежа в община Пазарджик¹⁴¹²



На територията на общината действа сухопътният транспорт – шосеен и железопътен. Община Пазарджик разполага с очевидното предимство да обслужва пряко общоевропейски транспортни коридори (ОЕТК) № 4 и № 8 и № 10, а именно:

¹² Източник: Община Пазарджик

- № 4 - Дрезден - Прага - Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Крайова - София - Пловдив - Истанбул, с разклонение София - Кулата - Солун е път, свързващ страните от Централна Европа с Егейско море/ пристанище Солун;
- № 8 - Дурас - Тирана - Кафтан/Кафасан - Скопие - Деве Баир - Гюешево - София - Пловдив - Бургас - (Варна), който прави връзка между Адриатическо море и страните от черноморския регион, Русия и страните от Централна Азия и пресича Албания, Македония и България, както и
- № 10 - Залцбург - Любляна - Загреб - Белград - Ниш - Скопие - Велес - Солун, с разклонения: Грац - Марибор - Загреб; Будапеща - Нови Сад - Белград; Ниш - София - Димитровград – Истанбул.

Най-голямо значение за интегрирането на община Пазарджик с националната и европейска пътна мрежа имат автомагистрала „Марица” и път Е-80 като част от европейския транспортен коридор № 4, автомагистрала „Тракия” и път - Е 773, като част от коридор № 8. Това е възможност за бързо и ефективно транспортиране на произведените в общината и областта стоки, предвидени за износ по направление на ЕС или Централна Азия, като същевременно представлява и предпоставка за развитие на услугите, логистиката и на нови предприятия. Интензивният трафик на товари, автомобили, хора, капитали, информация и услуги стимулират изграждане на транзитни складове, обслужващи дейности, сервизи, търговски обекти, тържища, интернет центрове, като част от тези дейности се развиват достатъчно бързо и ефективно.

Транспортната схема е отворена и има възможност за развитие – при формирането на допълнителен товарен, или пътникопоток.

Талица 12 Републиканска пътна мрежа и транспортни средства - Община Пазарджик¹³

Показатели	Мерна единица	2021	2022	2023
Републиканска пътна мрежа към 31.12.22- общо				
Според вида на настилката				
асфалтова	Километри	14.432 км.	14.432 км.	14.432 км.
паважна	Километри	-----	-----
Трошено каменно	Километри
баластрена	Километри			
Пътища без настилка	Километри
Според класа на пътя				
Автомагистрали	Километри			
Първокласни	Километри	I-8 =5.390км.		
Второкласни	Километри	II-37 =6.580км.		
Третокласни	Километри	III-37.04; III-3703 =1.562		

¹³ Източник: Община Пазарджик

		км.+0.900 км =2.462 км.		
--	--	----------------------------	--	--

Важните оси на урбанизация са София - Пазарджик - Пловдив, Пазарджик - Пещера, Пазарджик - Панагюрище, които формират основните вътрешно транспортни потоци и обходни трасета за изнасяне на транзитния трафик извън централната градска част и жилищните квартали на град Пазарджик. Градската територия е свързана с производствената зона с два моста на р. Марица, като е изграден и третият мост в западната част на града. Същият ще се свързва с новопредвиденият западен обход от АМ-"Тракия" в посока гр. Пещера. Половината от дължината на пътната мрежа през 2016 /2020 г. е с добри и по-високи характеристики, което позволява безаварийното предвижване по нея. Пътищата със средно състояние са 25%, а в лошо състояние - също 25%.

ОБЩ УСТРОСТВЕН ПЛАН НА ГР.ПАЗРДЖИК

Таблица 13 Състояние на пътищата от републиканската пътна мрежа по класове към 2016 г. на територията на Община Пазарджик¹⁴

Път, №, наименование	Дължина на територията на общината, км	Състояние на пътната настилка, км			Вид настилка
		Добро	Средно	Лошо	
Пътни възли	3,000		3,000		асфалто - бетонна
Първи клас					
Път 1-8 гр. Сърбия-Калотина- Драгоман-ок.п. София-о.п. Ихтиман-Костенец-Белово- Пазарджик-Пловдив-Поповица- о.п. Хасково-Хармални- Любимец-Свиленград-Капитан Андреево-гр. Турция	27,396	9,221	3,855	14,32	асфалто - бетонна
Втори клас					
Път 11-37 /Ябланица- Ботевград/- Джурово-Етрополе- Пирдоп-Панагюрище- Пазарджик-Пещера-Батак- Доспат-Барутин	29071	15,625	7,194	6,252	асфалто - бетонна
Път II-84 /Белово- Пазарджик/Звъничево-Ветрен дол-Велинград-Юндола- Якоруда-о.п. Разлог	5,873	5,873			асфалто - бетонна
Трети клас					
Път III-803 /о.п. Ихтиман- Костенец/-Мухово- яз. Тополница-Лесичево- Калугерово-Динката- /Панагюрище-Пазарджик	7,458		1,530	5,928	асфалто - бетонна

¹⁴ Областно пътно управление - Пазарджик

Път III-3703 Пазарджик-Добровница-/М.Конаре-Пищигово/	10,367	4,440	3,867	2,06	асфалто - бетонна
Път III-3704 Пазарджик-Бошуля-Ветрен-АМ „Тракия“	9,381	1,65	4,731	3,000	асфалто - бетонна
Път III-3706 /Пазарджик-Пещера-/Дебращица-Црънча-Паталеница-Ветрен дол	13,112	3,600	8,312	1,200	асфалто - бетонна
Път III-6062 /Красново-Строево/Любен-Правище-Съединение-Пещигово	5,110	3,600		1,510	асфалто - бетонна
Път III-8003 /Пазарджик-Пловдив-Мало Конаре-Пищигово-Черногорово-Овчеполци-Блатница-Смилец-Дюлево-/Стрелча-Къстевич/	22,064	18,484	1,18	2,400	асфалто - бетонна
Път III-8004 /Пазарджик-Пловдив-/Огняново-Исперихово	9,62	6,030	0,26	3,330	асфалто - бетонна

В периода 2007-2013 г. са рехабилитирани участъци от Път 11-37 Панагюрище-Пазарджик от км. 104+743 до км 117+410. Участъкът на територията на община Пазарджик е от км. 107+500 до км. 9,910 км. и П-84 (Път 1-8) Звъничево- Юндола от КМ. 0+000 до км. 61+500. Участъкът на територията на община Пазарджик е от км. 0+000 до км. 5+873 с дължина 5,873 км. В резултат на което е подобрен транспортният достъп до селата Гелеменово и Звъничево.

В периода 2020-2023 г. са рехабилитирани участъци на територията на община Пазарджик от Път П-37 Пазарджик – Пещера с дължина 6,580 км. и участък от Път 1-8 с дължина 5.390 км.

В периода 2020-2023 г. са рехабилитирани участъци от третокласна пътна мрежа на територията на община Пазарджик както следва:

- Път III-3704 Пазарджик - Бошуля с дължина 1,562 км.
- Път III-3703 Пазарджик - Добровница с дължина 0.900 км.
- Звъничево-Юндола от км 0+000 до км 61+500. Участъкът на територията на община Пазарджик е от км 0+000 до км 5+873 с дължина 5,873км., в резултат на което е подобрен транспортният достъп до селата Гелеменово и Звъничево.

Таблица 14 Перспективи за развитие и проекти за републиканската пътна мрежа на територията на Община Пазарджик 2014-2020 г.¹⁵

¹⁵ Областно пътно управление – Пазарджик

№ по ред	Обекти	Участък от км- до км	Дължина на участъка км
Рехабилитация			
1.	А-1 /АМ „Тракия“/ граница Сърбия- София-Пловдив-Свиленград-граница Турция	86+585 +106+427	19,842
	Пътни възли		3,000
2.	Път 1-8 гр. Сърбия-Калотина-Драгоман - ок.п. София - о.п. Ихтиман-Костенец- Белово-Пазарджик-Пловдив-Поповица- о.п. Хасково-Харманли-Любимец- Свиленград-Капитан Андреево-гр. Турция	179+384206+780	27,396
3.	Път 11-37 /Ябланица-Ботевград/- Джурово-Етрополе-Пирдоп-Панагюрище- Пазарджи к- Пещера- Батак-Доспат- Барутин	117+410124+685	7,275
		132+141 +136+571	4,430

Извършен основен ремонт на IV пътна мрежа PAZ1122/ II-37 Пазарджик-Черногорово (III-8003), основен ремонт на IV пътна мрежа PAZ1125, Пазарджик-Главиница-Алеко Константиново-Црънча (III - 3706), основен ремонт на IV пътна мрежа PAZ1129/ 1-8, Лозен-Пазарджик/-Мокрище-Ляхово-Паталеница III-3706;/ изграждане на пътна отбивка в локално платно север на пътя: Пазарджик-Пловдив до асфалтов път за с. Добровница.

Пътната мрежа 2-ри, 3-ти и 4-ти клас на територията на община Пазарджик се нуждае от значителни средства за реконструкция, основен ремонт и поддържане, въпреки направените ремонти в последните години.

Таблица 15 Републиканска пътна мрежа на територията на Община Пазарджик, ремонтирана към 2020 г.¹⁶

№	№ по Решение на МС	Път №	Наименование	Обслужвани общини
1.	323	PAZ1106	/PAZ2105/ Памидово - Граница общ. (Лесичово- Пазарджик) - Величково /III- 3704/	Лесичово, Пазарджик
2.	324	PAZ1120	/II-37/, Левски -Пазарджик) - Априлци - Граница общ. (Панагюрище-Пазарджик) - Елшица /PAZ1102/	Пазарджик, Панагюрище
3.	325	PAZ1122	/II-37/, Пазарджик - Черногорово/ - /III - 8003/	Пазарджик
4.	326	PAZ1125	/II-37/, Пазарджик - Пещера /Главиници - Алеко Константиново - Црънча /III - 3706	Пазарджик
5.	327	PAZ1126	/PAZ1138, Пазарджик - Огняново /-Мирянци	Пазарджик

6.	328	PAZ1128	/I-8/, Лозен - Пазарджик / Граница общ. (Пазарджик- Септември) - Ковачево - Злокучене /III - 8402	Пазарджик, Септември
7.	329	PAZ1129	/I-8/, Лозен - Пазарджик / - Мокрище - Ляхово - Паталеница /III - 3706	Пазарджик
8.	330	PAZ1132	/I-8/, Лозен - Пазарджик -п.к. Стамболийски /Говедаре - Хаджиево /PAZ1138/	Пазарджик
9.	331	PAZ1133	/PAZ1106 /Величково - Юнаците - /III - 3704	Пазарджик
10.	332	PAZ1135	/PAZ1325, Триводици - Пазарджик / - Синитово	Пазарджик
11.	333	PAZ1138	/I-8/, Пазарджик - Огняново - Хаджиево - Граница общ. (Пазарджик-Стамболийски) /PVD1325/	Пазарджик, Стамболийски
12.	335	PAZ1151	/II-37/, Панагюрище - Левски / - Граница общ. (Панагюрище-Стрелча) - Свобода - Граница общ. (Стрелча-Пазарджик) - Росен - /III - 8003/	Панагюрище, Стрелча, Пазарджик
Пътища II-ра категория				
1.	408	PAZ2121	/II-37, Левски - Пазарджик/ - Сбор/ - / II- 37/	Пазарджик
2.	409	PAZ2123	/III - 8003 / - Черногорово - Тополи дол - Граница общ. (Пазарджик-Съединение) - Драгомир / PVD1342	Пазарджик, Съединение
3.	410	PAZ2124	/PAZ1122, Пазарджик - Черногорово/ - Крали Марко -/PAZ1122/	Пазарджик
4.	411	PAZ2127	III - 8003 / Овчеполци - /PAZ2123/	Пазарджик
5.	412	PAZ2134	/II-84, Звъничево - Ветрен дол/Братаница- Ляхово /PAZ1129/	Пазарджик
6.	919	PAZ2155	/II-37/, Левски - Граница общ. (Панагюрище-Пазарджик) - Цар Асен - жп спирка Цар Асен	Панагюрище, Пазарджик
Пътища III -та категория				
1.	PAZ3130	/PAZ1129, Ляхово - Паталеница/ -Психо- невралгична болница		Пазарджик
2.	PAZ3131	/PAZ1129, Мокище - разсадник Мокрище		Пазарджик
ПЪТ №	от км	до км	населено място	улица
1-8	182+014	183+219	с. Звъничево	ул. "Тринадесета"
	187+054	188+359	гр. Пазарджик	ул. "Христо Касапвелев"

	188+359	192+440	гр. Пазарджик	ул. "Стефан Стамболов"
11-37	116+300	117+410	с. Гелеменово	ул. "Първа"
	123+630	124+520	гр. Пазарджик	бул. "Георги Бенковси"
	124+520	125+806	у	Ул. "Стоян Ангелов"
	125+806	126+420	гр. Пазарджик	бул. "Александър Стамболийски"
	126+420	127+700	гр. Пазарджик	бул. "Христо Ботев"
	127+700	128+050	гр. Пазарджик	бул. "Любен Боянов"
	128+050	128+470	гр. Пазарджик	бул. "Цар Освободител"
	128+470	129+305	гр. Пазарджик	ул. "Царица Йоанна"
	130+308	132+200	с. Главиница	ул. "Първа"
П-84	0+000	0+961	с. Звъничево	ул. "Двадесет и трета"
	3+030	4+929	с. Братаница	ул. "Първа"
111-803	57+906	58+859	с. Драгор	ул. "Първа"
Ш-3703	0+000	0+816	гр. Пазарджик	ул. "Петър Бонев"
	0+816	1+486	гр. Пазарджик	ул. "Свобода"
	1+486	1+562	гр. Пазарджик	ул. "Стефан Караджа"
	4+277	5+593	с. Добровница	ул. "Първа"
Ш-3704	11+013	12+496	с. Бошуля	ул. "Първа"
	23+021	25+143	гр. Ветрен	ул. "Петдесета"
Ш-3706	3+802	4+673	с. Дебращица	ул. "Първа"
	4+673	5+218	с. Дебращица	ул. "Осемнадесета"
	6+997	8+105	с. Црънча	ул. "Първа"
	8+881	9+410	с. Паталеница	ул. "Първа"
	9+410	10+407	с. Паталеница	ул. "Петнадесета"
	10+407	10+579	с. Паталеница	ул. "Шестдесет и трета"
Ш-6062	10+579	11+131	с. Паталеница	ул. "Шестдесет и пета"
	22+197	23+679	с. Пищигово	ул. "Втора"
Ш-8003	0+218	1+644	с. Мало Конаре	ул. "Седма"
	1+644	3+064	с. Мало Конаре	ул. "Първа"
	6+698	7+526	с. Пищигово	ул. "Трета"
	7+526	7+928	с. Пищигово	ул. "Първа"
	7+928	8+196	с. Пищигово	ул. "Дванадесета"
	10+317	11+123	с. Черногорово	ул. "Тридесет и седма"
	11+123	11+500	с. Черногорово	ул. "Шеста"
	11+500	12+701	с. Черногорово	ул. "Пета"
	18+164	19+200	с. Овчеполци	ул. "Първа"
19+200	19+822	с. Овчеполци	ул. "Първа"	
Ш-8004	3+424	4+507	с. Огняново	ул. "Св. Св. Кирил и Методий"

Таблица 16 Общински пътища на територията на област Пазарджик,

обслужващи община Пазарджик, съгласно чл. 4, ал. 2 от Правилника за прилагане на Закона за пътищата¹⁶

№ по ред	Път, номер, участък	Обща дължина	Състояние		
			Добро	Средно	Лошо
Автомагистрала					
1.	АМ"ТРАКИЯ" от км 55+627 до км 106+427				
	у-к км 86+585 до км 90+167		3,582		
	у-к км 90+167 до км 93+600			3,433	
	у-к км 93+600 до км 96+000				2,400
	у-к км 96+000 до км 99+200			3,200	
	у-к км 99+200 до км 99+500				0,300
	у-к км 99+500 до км 106+427			6,927	
	Общо АМ	19,842	3,582	13,560	2,700
	Пътни връзки при възли и и к-ща	3,058		3,058	
	ОБЩО АМ И ПЪТНИ ВРЪЗКИ	22,900	3,582	16,618	2,700
I клас					
1.	Път I-8 София -Белово-Пазарджик-Пловдив от км 147+750 до км 206+780				
	у-к км 179+384 до км 179+400			0,016	
	у-к км 179+400 до км 181+000				1,600
	у-к км 181+000 до км 182+400			1,400	
	у-к км 182+400 до км 182+621		0,221		
	у-к км 182+621 до км 182+663		0,042		
	у-к км 182+663 до км 183+000			0,337	
	у-к км 183+000 до км 192+440				9,440
	у-к км 192+440 до км 193+100			0,660	
	у-к км 193+100 до км 194+000				0,900
	у-к км 194+000 до км 194+930			0,930	
	у-к км 194+930 до км				

¹⁶ Областна администрация Пазарджик

	195+530		0,600		
	у-к км 195+530 до км 196+000			0,470	
	у-к км 196+000 до км 199+000			3,000	
	у-к км 199+000 до км 199+700				0,700
	у-к км 199+700 до км 203+700			4,000	
	у-к км 203+700 до км 206+780				3,080
ОБЩО ПЪТИЩА I КЛАС		27,396	0,863	10,813	15,720
II клас					
№ по ред	Път, номер, участък	Обща дължина	Състояние		
			Добро	Средно	Лошо
1.	Път II-37 граница ОПУ София-Панагюрище - Пазарджик-Пещера-Батак-Доспат-Барутин от км 59+550 до км 200+600				
	у-к км 107+500 до км 117+400		9,900		
	у-к км 117+400 до км 118+366				0,966
	у-к км 118+366 до км 123+870		5,504		
	у-к км 123+870 до км 127+960				4,090
	у-к км 127+960 до км 129+160			1,200	
	у-к км 129+160 до км 129+305				0,145
	у-к км 129+305 до км 129+975			0,670	
	у-к км 129+975 до км 132+800		2,825		
	у-к км 132+800 до км 135+300			2,500	
	у-к км 135+300 до км 135+700			0,400	
	у-к км 135+700 до км 136+300				0,600
	у-к км 136+300 до км 136+571			0,271	
	Общо път 11-37:	29,071	18,229	5,041	5,801
2.	Път II-84 /Белово-Пазарджик/Звъничево-Ветрен дол- Велинград -Юндола-Якоруда- о.п.Разлог от км 0+000 до км 61+500				
	у-к км 0+000 до км 5+873		5,873		
	Общо път II - 84	5,873	5,873	0,000	0,000
ОБЩО ПЪТИЩА II КЛАС		34,944	24,102	5,041	5,801

III клас					
7.	Път III-803 Мухово-Лесичово-Калугерово-Динката-/Панагюрище-Пазарджик/ от км 27+000 до км 59+338				
	у-к км 51+880 до км 52+100			0,220	
	у-к км 52+100 до км 52+400		0,300		
	у-к км 52+400 до км 52+500			0,100	
	у-к км 52+500 до км 52+850		0,350		
	у-к км 52+850 до км 55+020			2,170	
	у-к км 55+020 до км 55+900		0,880		
	у-к км 55+900 до км 57+120			1,220	
	у-к км 57+120 до км 57+159		0,039		
	у-к км 57+159 до км 59+338			2,179	
	Общо път III - 803	7,458	0,000	1,569	
10.	Път III-3703 Пазарджик -Добровница- /Мало Конаре-Пищигово/ от км 0+000 до км10+367				
	у-к км 0+000 до км 0+410		0,410		
	у-к км 0+410 до км 2+410			2,000	
	у-к км 2+410 до км 5+410			3,000	
	у-к км 5+410 до км 7+440			2,030	
№ по ред	Път, номер, участък	Обща дължина	Състояние		
			Добро	Средно	Лошо
	у-к км 7+440 до км 10+367				2,927
	Общо път III - 3703	10,367	0,410	4,030	5,927
11.	Път III-3704 Пазарджик-Бошуля-Ветрен-АМ"Тракия" от км 0+000 до км 36+415				
	у-к км 0+000 до км 1+650		1,650		
	у-к км 1+650 до км 5+650			4,000	
	у-к км 5+650 до км 9+381			3,731	
	Общо път III - 3704	9,381	1,650	4,000	3,731
12.	111-3706 /Пазарджик-Пещера/- от км 0+000 до км 15+888 Дебращица-Црънча - Паталеница -Ветрен дол				
	у-к км 0+000 до км 6+500			6,500	
	у-к км 6+500 до км 7+000		0,500		
	у-к км 7+000 до км 8+800			1,800	
	у-к км 8+800 до км 9+800		1,000		
	у-к км 9+800 до км 10+300			0,500	
	у-к км 10+300 до км 10+504			0,204	
	у-к км 10+504 до км 10+611			0,107	
	у-к км 10+611 до км 13+112			2,501	
	Общо път III - 3706	13,112	1,500	8,907	2,705
14.	Път III-6062 гр. Пловдив-Пищигово от км 18+569 до км 23+679				
	у-к км 18+569 до км 22+169		3,600		
	у-к км 22+169 до км 23+679			1,510	
	Общо път III - 6062	5,110	3,600	0,000	1,510
15.	Път III-8003/Пазарджик-Пловдив/-Мало Конаре-Пищигово-Черногорово-Овчеполци-Смилец-Дюлево-/Стрелча-Кръстевич/ от км 0+000 до км 38+700				
	у-к км 0+000 до км 6+700		6,700		
	у-к км 6+700 до км 12+700			6,000	

	у-к км 12+700 до км 16+700		4,000		
	у-к км 16+700 до км 17+800			1,100	
	у-к км 17+800 до км 18+860				1,060
	у-к км 18+860 до км 19+200		0,340		
	у-к км 19+200 до км 20+200				1,000
	у-к км 20+200 до км 22+064		1,864		
	Общо път III - 8003	22,064	12,904	7,100	2,060
16.	Път III-8004 /Пазарджик-Пловдив/-Огняново-Исперихово от км 0+000 до км 12+480				
	у-к км 0+000 до км 2+900				2,900
	у-к км 2+900 до км 3+550		0,650		
	у-к км 3+550 до км 4+440				0,890
	у-к км 4+440 до км 4+910		0,470		
	у-к км 4+910 до км 5+170				0,260
	у-к км 5+170 до км 6+290			1,120	
	у-к км 6+290 до км 9+620				3,330
	Общо път III - 8004	9,620	1,120	1,120	7,380
ОБЩО ПЪТИЩА III КЛАС		77,112	21,184	26,726	29,202
1.	1.1.АМ"Тракия"км 55+627 до км 106+427	19,842	3,582	13,560	2,700
	1.2.Пътни връзки при възли и и к-ща	3,058		3,058	
	ОБЩО АМ И ПЪТНИ ВРЪЗКИ	22,900	3,582	16,618	2,700
2.	ОБЩО ПЪТИЩА I КЛАС	27,396	0,863	10,813	15,720
<i>№ по ред</i>	<i>Път, номер, участък</i>	<i>Обща дължина</i>	<i>Състояние</i>		
			<i>Добро</i>	<i>Средно</i>	<i>Лошо</i>
3.	ОБЩО ПЪТИЩА II КЛАС	34,944	24,102	5,041	5,801
4.	ОБЩО ПЪТИЩА III КЛАС	77,112	21,184	26,726	29,202
ВСИЧКО ПЪТИЩА ОБЩИНА ПАЗАРДЖИК :		162,352	49,731	59,198	53,423

ОБЛАСТНА СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ОБЛАСТ ПАЗАРДЖИК 2014 – 2020 г.

От предоставената карта на пътната мрежа и транспортни коридори, публикувана в НСРР 2014 -2020 за Република България, ясно се вижда значимото, стратегическо положение на Област Пазарджик в национален мащаб.

Фигура 4 Карта на пътната мрежа и транспортните коридори на Република България¹⁷

¹⁷ Източник: АПИ, МТИТС



С нарастваща актуалност в европейски мащаб е поощряването на използването на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) за превоза на пътници. Мрежата на МОПТ в община Пазарджик се състои от вътрешно градска тролейбусна маршрутна мрежа, от вътрешно градска автобусна маршрутна мрежа и от външни общински автобусни линии.

Обслужването на пътниците в град Пазарджик става чрез 14 вътрешноградски автобусни линии и 6 тролейбусни линии, като част от тях работят само в пикови часове и/или определени дни от седмицата.

Развити са междуселищините автобусни линии в общината, които осигуряват превоз до всички населени места. От Пазарджик има редовни автобусни линии до София, Пловдив, Велинград, Панагюрище, Благоевград и др. градове.

Железопътна инфраструктура

Железопътната инфраструктура на територията на община Пазарджик е с обща дължина 31,878 км. Техническото състояние на релсо-траверсовата скара е добро и гарантира движението на влаковете скорости. Габаритите на негабаритни и тежки товари са съгласно инструкцията за натоварване и превозване.

Железопътната линия от София до Пловдив през Септември и Пазарджик е част от коридор VIII от железопътната трансевропейска транспортна мрежа и от коридора TRACECA към Южен Кавказ и Централна Азия.

На територията на общината са разположени:

- част от I-ва жп.линия София -Пловдив, от км. 111 + 000 в междугарието Септември - Пазарджик до км. 130 + 700 в междугарието Пазарджик - Стамболийски с дължина 19700м, в тази част от жп.линията се намира спирка Звъничево (км.11 +985),спирка Мокрище (км.116+575), гара Пазарджик (км.118+955) и спирка Синитово км.(1243287).
- част от 81-ва жп.линия Филипово - Панагюрище,от км.31+200 до 41+600 в междугарието Съединение - Панагюрище с дължина 10400м.В тази част от жп.линията се намира спирка Тополи дол(км.31+600),спирка Овчеполци(км.37+016) и спирка Цар Асен(км.40+428).

Допълнителната максимална скорост за движение на влаковете по отношение на железопътният път е както следва:

- ❖ По първа жп.линия в междугарието Септември - Пазарджик и Пазарджик - Стамболийски път №1 и Път №2.
 - от гара Септември(км.102+795) до гара Пазарджик (км.118+955) - 160км/ч;
 - от гара Пазарджик(км.118+955) до гара Стамболийски (км.138+148)) - 160км/ч;
- ❖ По 81 жп.линия в междугарието Съединение - Панагюрище
 - от гара Съединение(км.21 +164) до км.34+850 е $V=60$ км/ч;
 - от км.34+850 до спирка Стрелча (км.58+634) е $V=50$ км/ч;

Допустимата максимална скорост за движение на влаковете ДМВ"Дезиро"по отношение на железопътният път е показан по-горе.

- По 81-ва жп.линия в участъка,от км.31+200 до 41+600 съществуват два жп.прелеза несъоръжени на км.(31+767) и км.(36+554).
- По 1-ва жп.линия релсовият път е в изправно състояние и е с дължина 19700м. Железопътната линия е двойна, електрифицирана категория на"жп.магистрала", съгласно "Наредбата за категоризация на жп.линиите в РБългария".
- По 81-ва жп.линия релсовият път е в изправно състояние и е с дължина 10400м.
- Железопътната линия е единична и не- електрифицирана,11-ра категория,съгласно горната наредба.

През м. февруари 2014 г. е извършено пълно архитектурно обновяване на целия комплекс на жп гарата, която е строена през 70-те години на миналия век. Обектът е

обновен и преустроен като част от проекта за рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата София - Бургас.

В началото на 2014 г. е извършена модернизация на железопътни отсечки по проект „Модернизация на железопътния участък Септември - Пловдив“, част от Трансевропейската железопътна мрежа, финансиран по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г.

Трите железопътни отсечки, които ще бъдат изцяло модернизирани са Септември - Пазарджик, Пазарджик - Стамболийски и Стамболийски - Пловдив. Във връзка с натоварването на железопътната мрежа на община Пазарджик в отсечката Септември - Пловдив за периода 2016 г. са преминали 18999 бр.вакове и возила. През 2017 и 2018г. се очаква запазване на същият обем.

Таблица 17 Дължина на железопътните линии към 31.12.2021 г. по статистически зони, статистически райони и по области¹⁸

NUTS	ЕКАТТЕ	Статистически зони Статистически райони Области	Дължина на железопътните линии		
			общо	двойни жп линии	електрифицирани жп линии
BG423	PAZ	Пазарджик	185	57	57

Въздушен транспорт

Общинският център - гр. Пазарджик се намира на 112 км от летище София, на 289 км от летище Бургас, на 413 км от летище Варна, на 50 км от летище Пловдив.

Достъп до пристанища

Град Пазарджик се намира на 289 км най-голямото пристанище в страната - Пристанище Бургас. Пристанище Варна е разположено на 413 км от общинския център. На разстояние от 335 км отстои най - близко разположеното речно пристанище - Свищов.

Обществен транспорт

Общинската транспортна схема, осигурява добри връзки между отделните части на града, така че нуждите на населението по отношение на придвижването са задоволени във висока степен.

„ЮНИОН ИВКОНИ“ ООД по договор № 99-ЗОП-75/ 20.11.2020 г., за срок от 60 месеца, валиден до 20.11.2025 г.

Годишен пробег 2021 г. – 1 422 484 км;

Брой превозени пътници за 2021 г. – 476 091

Годишен пробег 2022 г. – 1 432 029 км;

¹⁸ Източник: НСИ

Брой превозени пътници за 2022 г. – 555 129

Таблица 18 Наличен подвижен състав на „ЮНИОН ИВКОНИ“ ООД¹⁹

ДК Номер	Бр. места	Марка/ Модел	Дата на производство	EURO
C 2518 MT	36	БМС	9/05/2003	E3
CA 3965 XH	55	Бова	3/01/2005	E3
CB 5008 AX	22+1	Мерцедес Варио	10/3/2003	E3
CA 3962 XH	53	Бова ФХД	28/04/2006	E3
CA 4285 XH	14	Пежо ВДЛ	25/09/2004	E3
CB 0042 BV	13	Мерцедес Спринтер	23/05/2000	E3
CB 0051 BP	22+1	Темса	4/07/2005	E3
CB 0191 AA	50	Бова	21/3/2005	E3
CB 0191 MM	32	МАН 10.220 фоц	29/11/2000	E2
CB 0557 NM	55	Волво Б 12	11/03/2002	E3
CB 1740 BP	50	Мерцедес	16/11/2005	E3
CB 2358 NH	32	Темса Опалин 9	3/04/2006	E3
CB 2743 NH	38+1	Темса Опалин 9	13/08/2007	E4
CB 3273 BT	50	Мерцедес	1/01/2002	E3
CB 4293 BP	22+1	Фолксваген Крафтер	20/11/2008	E3
CB 4907 BP	50	Сетра	8/03/1999	E2
CB 5644 AK	13	Мерцедес 413 ЦДЛ	12/08/2005	E3
CB 5759 AK	50	Мерцедес	1/01/2002	E3
CB 5899 PK	60	Ман 18.400 ХОЛЦ	29/01/2002	E3
CB 6040 VX	48	Мерцедес	16/08/2006	E3
CB 6042 VX	50	Мерцедес	27/07/2006	E4
CB 7287 NM	36	МАН А 78	14/08/2006	E4
CB 8302 MT	64	Скания	5/12/2003	E3
CB 8724 VA	13	Мерцедес 413 ЦДИ	25/11/2005	E3
CB 8951 BP	55	Скания	25/02/1998	E2
CB 9417 MK	22+1	Мерцедес Спринтер	24/04/2008	E4
CB 9417 MT	34	Темса Опалин 9	16/03/2006	E3
CB 9702 VH	14	Фолксваген Крафтер	29/03/2007	E3
CB 9730 VH	22+1	Ивеко	16/04/2007	E3
CB 9856 MK	19+1	Фолксваген Крафтер	24/07/2008	E4
CB 9932 MA	28+1	Гюлерюз Кобра	8/08/2008	E4

Таблица 19 Обслужвани линии от „ЮНИОН ИВКОНИ“ ООД²⁰

Автобусна линия	Маршрут	Дължина на линията

¹⁹ Община Пазарджик

²⁰ Община Пазарджик

гр. Пазарджик – с. Братаница	Автогара гр. Пазарджик - с. Мокрище - с. Ляхово- с. Братаница	16.3 км
№ 19	гр. Пазарджик- с. Добровница Маршрут: Автогара гр. Пазарджик – с. Добровница	8.1 км
№ 20 гр. Пазарджик - с. Сбор	Автогара гр. Пазарджик – с. Ивайло - с. Сарая - с. Гелеменово - с. Априлци - с. Сбор	23.9 км
№ 21 гр. Пазарджик - с. Мало Конаре	Автогара гр. Пазарджик - мост река “Марица” - разклон с. Мало Конаре – с. Мало Конаре – гр. Пазарджик	13.8 км
№ 21А гр. Пазарджик – /с. Добровница - с. Пицигово/ – с. Мало Конаре	Автогара гр. Пазарджик - мост река “Марица” – с. Добровница – с. Пицигово – с. Мало Конаре – гр. Пазарджик	21.5 км
№ 23 гр. Пазарджик – с. Говедаре	Автогара гр. Пазарджик - с. Огняново - с. Хаджиево - с. Говедаре	25.1 км
№ 23А гр. Пазарджик – с. Мирянци – с. Синитово – с. Огняново- с. Хаджиево – с. Говедаре	Автогара гр. Пазарджик – с. Мирянци – с. Синитово – с. Огняново - с. Хаджиево – с. Говедаре	28.2 км
№ 24 гр. Пазарджик - с. Мирянци – с. Синитово	Автогара гр. Пазарджик - с. Мирянци – с. Синитово	11.3 км
№ 27 – гр. Пазарджик – с. Паталеница	Автогара Пазарджик – с. Главиница – разклон Капитан Димитриево – Кариерата – с. Дебращица – Стрелбището – с. Црънча – с. Паталеница – Баткун /Санаториума/	25.1 км
№ 28 - Автобусна линия гр. Пазарджик - с. Виноградец	Автогара гр. Пазарджик - разклон с. Юнаците - разклон с. Величково - с. Бошуля - с. Карабунар - Винарна с.Виноградец - училище с. Виноградец - с. Виноградец	23.7 км */през с. Юнаците и с. Величково/: 27.7 км
№ 29 гр. Пазарджик - с. Лесичово	Автогара гр. Пазарджик - с. Драгор – с. Динката - с. Щърково - с.Динката – с. Калугерово - с. Лесичово	33.3 км
№ 32 – гр. Пазарджик – с. Алеко Константиново	Автогара Пазарджик – с. Главиница – с. Алеко Константиново	10.5 км
№ 34 с. Овчеполци - гр. Пазарджик	с. Овчеполци - с. Черногорово – с. Крали Марко - с. Ивайло - Автогара гр. Пазарджик	24.4 км

№ 34А гр. Пазарджик - с. Овчеполци - с. Цар Асен – гр. Пазарджик	Автогара гр. Пазарджик - с. Ивайло - с. Крали Марко - с. Черногорово - с. Росен - с. Цар Асен - с. Овчеполци* - с. Черногорово - с. Крали Марко - с. Ивайло – Автогара гр. Пазарджик	61.2 км
гр. Пазарджик – с. Цар Асен	Автогара гр. Пазарджик - с. Ивайло - с. Крали Марко - с. Черногорово – с. Росен – с. Цар Асен	29 км
гр. Пазарджик – с. Добровница – с. Пищигово – с. Черногорово	Автогара гр. Пазарджик – мост р. „Марица” - с. Добровница – с. Пищигово – с. Черногорово	18.3 км
гр. Пазарджик – с. Ивайло – с. Черногорово – с. Овчеполци – с. Цар Асен - с. Росен - с. Крали Марко - с. Ивайло – гр. Пазарджик	Автогара гр. Пазарджик – с. Ивайло – с. Черногорово – с. Овчеполци – с. Цар Асен - с. Росен - с. Крали Марко - с. Ивайло - бул. “Г. Бенковски” - ул. “Ген. Гурко” – бул. “Г. Бенковски” – бул. “Цар Освободител” - мост река “Марица” – ул. “Царица Йоанна” - Автогара гр. Пазарджик	58.2 км
гр. Пазарджик – с. Крали Марко – с. Черногорово – с. Овчеполци – с. Цар Асен – с. Росен – с. Черногорово- с. Ивайло – Автогара гр. Пазарджик	Автогара гр. Пазарджик – с. Ивайло - с. Крали Марко – с. Черногорово – с. Овчеполци – с. Цар Асен – с. Росен - с. Черногорово- с. Ивайло – Автогара гр. Пазарджик	58.2 км
гр. Пазарджик - с. Тополи дол	Автогара гр. Пазарджик – с. Добровница - с. Пищигово - с. Черногорово - с. Тополи дол	26.8 км
гр. Пазарджик - с. Драгор	Автогара гр. Пазарджик – с. Драгор	8.1 км
гр. Пазарджик – с. Семчиново	Автогара Пазарджик – разклон с. Мокрище – с. Звъничево – с. Братаница – с. Ветрен дол – гара Варвара – с. Варвара – с. Симеоновец – с. Семчиново и обратно	23.3 км
гр. Пазарджик – гр. Пещера	Автогара Пазарджик – с. Главиница – разклон с. Капитан Димитриево – с. Капитан Димитриево – с. Радилово – гр. Пещера и обратно.	23.2 км
гр. Пазарджик - с. Лесичово – с. Церово	Автогара гр. Пазарджик - с. Драгор – с. Динката - с. Щърково - с. Динката – с. Калугерово - с. Лесичово- с. Церово	39.3 км
гр. Пазарджик – с. Славовица - с. Церово	Автогара гр. Пазарджик - разклон с. Юнаците - разклон с. Величково – с. Бошуля – с. Карабунар –	40.0 км

	училище с. Виноградец – с. Виноградец – с. Славовица - с. Церово	
гр. Пазарджик – с. Славовица - с. Церово - с. Лесичово	Автогара гр. Пазарджик - с. Юнаците - с. Величково – с. Бошуля – с. Карабунар – училище с. Виноградец – с. Виноградец – с. Славовица - с. Церово- с. Лесичово	50.0 км
гр. Пазарджик - с. Церово	Автогара гр. Пазарджик - разклон с. Юнаците- разклон с. Величково - с. Бошуля - с. Карабунар - училище с. Виноградец - с. Виноградец - разклон с. Славовица – с. Церово	34.1 км */през с. Юнаците и с. Величково/: 38.1 км
гр. Пазарджик – с. Памидово - с. Динката	Автогара гр. Пазарджик - с. Юнаците - с. Величково- с. Памидово- с. Динката	21.5 км
гр. Пазарджик - гр. Ветрен	Автогара гр. Пазарджик - разклон с. Юнаците - разклон с. Величково- с. Бошуля - гр. Ветрен	28.6 км
гр. Пазарджик - с. Калугерово	Автогара гр. Пазарджик - с. Юнаците - с. Величково - с. Памидово - с. Динката - с. Щърково - с. Динката - с. Калугерово	30.8 км
гр. Пазарджик – с. Памидово - с. Церово	Автогара гр. Пазарджик - с. Юнаците - с. Величково - с. Бошуля – с. Памидово- с. Карабунар - училище с. Виноградец - с. Виноградец - разклон с. Славовица - с. Церово	47.0 км
гр. Пазарджик – гр. Пловдив	Автогара гр. Пазарджик - мост река “Марица”- бул. “Стефан Стамболов” - разклон с. Мало Конаре - разклон с. Говедаре - разклон с. Цалапица - 9 ти километър - гр. Пловдив	39.0 км
гр. Пазарджик - гр. София	Автогара гр. Пазарджик - мост река “Марица” - бул. “Цар Освободител” - спирка д-р Лонг – спирка Лидъл - ул. “Кочо Честименски” - бул. “Г. Бенковски” - гр. София - Централна Автогара гр. София	120 км
гр. Пазарджик- к. Слънчев Бряг	Автогара гр. Пазарджик - Автогара “Север” гр. Пловдив – Автогара гр. Стара Загора – гр. Сливен - Автогара “Запад” гр. Бургас –	355 км

	Автогара гр. Поморие – гр. Несебър - к. Слънчев Бряг	
гр. Пазарджик- к. Китен	Автогара гр. Пазарджик - Автогара “Север” гр. Пловдив – Автогара гр. Стара Загора – гр. Сливен - Автогара “Запад” гр. Бургас – Автогара гр. Приморско – гр. Китен	371 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. Велинград – квота Община Велинград	
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. Панагюрище – квота Община Панагюрище	
Автобусна линия	гр. Доспат - гр. София/ междинна спирка АГ Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. Кричим – квота Община Кричим	
Автобусна линия	гр. Пловдив - гр. Благоевград / междинна спирка АГ Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Благоевград - гр. Пловдив / междинна спирка АГ Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. Белово – квота община Белово	
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. Септември – квота община Септември	
Автобусна линия	гр. Пловдив - гр. Хаджидимово/ междинна спирка АГ Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Девин - гр. София/ междинна спирка АГ Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Пазарджик - гр. София – квота Община Пазарджик	120 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик - к. Слънчев Бряг , Изпълнява се сезонно: от 15.06. до 15.09	355 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – гр. Пловдив – квота община Пазарджик	39.0 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – гр. Пещера – квота община Пазарджик	
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Братаница	16.3 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Добровница - с. Пищигово – с. Мало Конаре	
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Мирянци – с. Синитово – с. Огняново- с. Хаджиево – с. Говедаре	
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Цар Асен	29 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик - с. Лесичово – с. Церово	39.3 км

Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Славовица - с. Церово	40.0 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Славовица - с. Церово - с. Лесичово	52.2 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик - с. Церово	35.0 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Памидово - с. Динката	21.5 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик - с. Калугерово	30.8 км
	гр. Пазарджик – с. Паталеница	25.1 км
Автобусна линия	гр. Пазарджик – с. Семчиново	

През Община Пазарджик преминават и спират и автобуси, пътуващи по международни дестинации/маршрути:

- Хасково – Пирея
- Варна – Берлин
- Хасково – Прага.
- Пловдив – Хамбург
- Хасково – Аахен
- Хасково – Дортмунд
- Хасково – Бордо
- Стара Загора – Пирея
- София – Истанбул

Справка към 31.12.2022 г. за автобусни линии, извън тези по Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически преводи по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.06.2015 г. (Наредбата), с които се кандидатства за субсидии за 2022 г. по Постановление № 216 на Министерски съвет от 29 юли 2022 г.²¹

№ по ред	Автобусна линия	Пробег в км.
1	Пазарджик-с.Мокрище-с.Ляхово-с.Братаница	72695
2	Пазарджик -с.Ивайло-с.Сарая-с.Гелеменово-с.Априлци-с.Сбор	56250

²¹ Община Пазарджик

3	Пазарджик- с.Драгор-с.Динката-с.Щърково-с.Калугерово-с.Лесичево	49432
4	Пазарджик- с.Юнаците-С.Величково-с.Памидово-с.Динката-с.Щърково-с.Калугерово	52321
5	Пз- р.с.Величково-с.Бошуля-с.Карабунар-с.Виноградец-с.Церово - с.Лесичево	11299
6	Пазарджик-с.Юнаците-с.Величково- с.Памидово-с.Динката.	40061
7	Пазарджик-с.Лесичево – с.Церово	14344
8	Пазарджик-с.Виноградец – с.Церово	47075
9	Пз- р.с.Величково-с.Бошуля-с.Карабунар-с.Виноградец-разк.Церово –с.Славовица- Церово	29200
10	Пз-с.Юнаците- с.Величково-с.Памидово-с.Бошуля-с.Карабунар-с.Виноградец - Церово	21936
11	Пазарджик-с.Виноградец	12000
12	Пазарджик- разк.с.Юнаците- разк.с.Величково-с.Бошуля-гр..Ветрен	50170
13	Пазарджик-гр.Пловдив	146150
14	Пазарджик- с. Добровница	12110
15	Пазарджик-с.Мало Конаре	21466
16	Мало Конаре-Добровница-Пазарджик	6131
17	Пазарджик-Добровница-Пищигово-Мало Конаре	23728
18	Пазарджик-с.Огняново-с.Хаджиево-с.Говедаре	114432
19	Пазарджик-с.Мирянци-с.Синитево-с.Огняново-с.Хаджиево-с.Говедаре	9599
20	Пазарджик-с.Мирянци-с.Синитево	29810
21	Пазарджик с.Иваило- с.Крали Марко- с.Черногорово-с.Росен-с.Цар Асен	27452
22	с.Черногорово-с.Добровница-Пазарджик	6752
23	Пазарджик-гр.София	100970
24	Пз-с.Добровница-с.Пищигово-с.Черногорово- с.Тополи дол	19799
25	с.Цар Асен обиколна/ Овчеполци-Цар Асен/ 12:45	15750
26	с.Овчеполци обиколна/Овчеполци-Цар Асен-Кр.Марково/ 10:40	15524

27	34 А Обиколна/Цар Асен -Овчеполци/ 14:45	17073
28	Пазарджик- с.Иваило- с.Крали Марко- с.Черногорово- с.Очеполци- с.Росен-с.Цар Асен	9924
29	Пазарджик- с.Иваило- с.Крали Марко- с.Черногорово- с.Росен- с.Цар Асен -с.Овчеполци	8024
30	Овчеполци-Кр.Марко-Пзарджик	6100
31	Пазарджик-Звъничево-Братаница-Семчиново	106007
32	Пазарджик-Паталеница	167211
33	Пазарджик-Пещера	70419
34	70419	31270
ОБЩО:		1422484

СПРАВКА за автобусни линии, извън тези по Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически преводи по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.06.2015 г. (Наредбата), с които се кандидатства за субсидии за 2022 г. по Постановление № 216 на Министерски съвет от 29 юли 2022 г.

към 31.12.2022 г.²²

№ по ред	Показатели	Мярка*	Пътнически превози по междуселищни автобусни линии, извън тези по Наредбата
1.	Общ Пробег	хил.км.	1426
2.	Превозени пътници	хил.бр.	547
3.	Общо приходи от дейност по предоставяне на превозни услуги, по които се кандидатства за субсидиране	лв.	2215886
3.1.	Нетни приходи от продажби от извършваната дейност	лв.	1330839

²² Община Пазарджик

3.2.	Получени компенсации за безплатни и по намалени цени превози от централния бюджет за отчетния период	лв.	128957
3.3.	Други приходи от извършваната дейност	лв.	756090
4.	Общо разходи за дейността по предоставяне на превозни услуги, по които се кандидатства за субсидиране**:	лв.	2430775
4.1.	Разходи за суровини и материали, в т.ч.:	лв.	1832557
а)	Гориво (ел. енергия)	лв.	933883
4.2.	Разходи за персонала, в т.ч.:	лв.	598218
а)	Разходи за възнаграждения	лв.	390728
б)	Разходи за осигуровки	лв.	207490
5.	Загуба (р.4 – р.3)	лв.	214889
6.	Разумна печалба ***5%	лв.	
7.	Нетен финансов ефект (р.5 + р.6) **	лв.	214889

Справка към 31.12.2021 г. за автобусни линии, извън тези по Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.06.2015 г. (Наредбата), с които се кандидатства за субсидии за 2021 г. по Постановление № 326 на Министерски съвет от 12 октомври 2021²³

№ по ред	Автобусна линия	Пробег
1	Пазарджик-с.Мокрище-с.Ляхово-с.Братаница	72695
2	Пазарджик -с.Ивайло-с.Сарая-с.Гелеменово-с.Априлци-с.Сбор	56250

²³ Община Пазарджик

3	Пазарджик- с. Драгор-с. Динката-с. Щърково-с. Калугерово-с. Лесичево	49432
4	Пазарджик- с. Юнаците-С. Величково-с. Памидово-с. Динката-с. Щърково-с. Калугерово	52321
5	Пз- р.с. Величково-с. Бошуля-с. Карабунар-с. Виноградец-с. Церово -с. Лесичево	11299
6	Пазарджик-с. Юнаците-с. Величково- с. Памидово-с. Динката.	40061
7	Пазарджик-с. Лесичево – с. Церово	14344
8	Пазарджик-с. Виноградец – с. Церово	47075
9	Пз- р.с. Величково-с. Бошуля-с. Карабунар-с. Виноградец-разк. Церово –с. Славовица- Церово	29200
10	Пз-с. Юнаците- с. Величково-с. Памидово-с. Бошуля-с. Карабунар-с. Виноградец - Церово	21936
11	Пазарджик-с. Виноградец	12000
12	Пазарджик- разк.с. Юнаците- разк.с. Величково-с. Бошуля-гр. Ветрен	50170
13	Пазарджик-гр. Пловдив	146150
14	Пазарджик- с. Добровница	12110
15	Пазарджик-с. Мало Конаре	21466
16	Мало Конаре-Добровница-Пазарджик	6131
17	Пазарджик-Добровница-Пищигово-Мало Конаре	23728
18	Пазарджик-с. Огняново-с. Хаджиево-с. Говедаре	114432
19	Пазарджик-с. Мирянци-с. Синитево-с. Огняново-с. Хаджиево-с. Говедаре	9599
20	Пазарджик-с. Мирянци-с. Синитево	29810
21	Пазарджик с. Ивайло- с. Крали Марко- с. Черногорово-с. Росен-с. Цар Асен	27452
22	с. Черногорово-с. Добровница-Пазарджик	6752
23	Пазарджик-гр. София	100970
24	Пз-с. Добровница-с. Пищигово-с. Черногорово- с. Тополи дол	19799
25	с. Цар Асен обиколна/ Овчеполци-Цар Асен/ 12:45	15750
26	с. Овчеполци обиколна/Овчеполци-Цар Асен-Кр. Марково/ 10:40	15524

27	34 А Обиколна/Цар Асен -Овчеполци/ 14:45	17073
28	Пазарджик- с.Иваило- с.Крали Марко- с.Черногорово-с.Очеполци-с.Росен-с.Цар Асен	9924
29	Пазарджик- с.Иваило- с.Крали Марко- с.Черногорово- с.Росен-с.Цар Асен -с.Овчеполци	8024
30	Овчеполци-Кр.Марко-Пзарджик	6100
31	Пазарджик-Звъничево-Братаница-Семчиново	106007
32	Пазарджик-Паталеница	167211
33	Пазарджик-Пещера	70419
34	Пазарджик-Слънчев бряг/ сезонна	31270
	ОБЩО :	1422484

СПРАВКА за финансови резултати от пътнически превози по междуселешни автобусни линии, извън тези по Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически преводи по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.06.2015 г. (Наредбата) за 2021 г. за линиите от Приложение №1 ²⁴

№ по ред	Показатели	Мярка*	Пътнически превози по междуселищни автобусни линии, извън тези по Наредбата
1	2	3	4
1.	Общ Пробег	хил.км.	1422
2.	Превозени пътници	хил.бр.	471
3.	Общо приходи от дейност по предоставяне на превозни услуги, по които се кандидатства за субсидиране	лв.	1850632
3.1.	Нетни приходи от продажби от извършваната дейност	лв.	866731

²⁴ Община Пазарджик

3.2.	Получени компенсации за безплатни и по намалени цени превози от централния бюджет за отчетния период	лв.	113927
3.3.	Други приходи от извършваната дейност	лв.	869974
4.	Общо разходи за дейността по предоставяне на превозни услуги, по които се кандидатства за субсидиране**:	лв.	2175889
4.1.	Разходи за суровини и материали, в т.ч.:	лв.	1617591
а)	Гориво (ел. енергия)	лв.	878588
4.2.	Разходи за персонала, в т.ч.:	лв.	558298
а)	Разходи за възнаграждения	лв.	364636
б)	Разходи за осигуровки	лв.	193662
5.	Загуба (р.4 – р.3)	лв.	325257
6.	Разумна печалба ***5%	лв.	
7.	Нетен финансов ефект (р.5 + р.6) **	лв.	325257

Настоящото разписание се възлага от Община Пазарджик на “Хебърбус“ АД ЕИК 201309208 със седалище и адрес на управление ул. “Христо Касапвелев” №5 гр. Пазарджик, на основание договор № 99-ЗОП-57/28.08.2020 г. със срок на действие до 20.02.2025 г. възложен с открита процедура по ЗОП.²⁵

Обществен градски транспорт

²⁵ Община Пазарджик

Таблица 20 Описание на вътрешноградските тролейбусни линии²⁶

Тролейбусна линия	Дължина в км.	Пътникопоток 2020г. в хил. бр	Пътникопоток 2021г. в хил. бр.	Пътникопоток 2022г. в хил. бр.	Годишен пробег
№ 1	13,0 км	1131563	1105988	1301589	135330.00
№ 1Е	12,0 км	1488914	1402631	1460110	205200.00
№ 2	8,5 км	22594	22746	28072	15810.00
№ 2Е	7,5 км	9941	5412	4761	8400.00
№ 4	8,6 км	15128	13445	10051	4300.00
№ 5	13,2 км	59739	69630	64037	10032.00
ОБЩО:	-	2727879	2619853	2868619	379072.00

Таблица 21 Наличен подвижен състав на тролейбусните линии

Брой	Марка	Модел	Год. на производство	Пътнико вместимост
1.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
2.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
3.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
4.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
5.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
6.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
7.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места
8.	ЛАЗ	E183A1	2013 г.	32 сеящи места

²⁶ Община Пазарджик

Таблица 22 Описание на вътрешноградските автобусни линии:

Автобус на линия	Еднопос. дължина в км.	Пътнико-поток 2020г. в хил. бр.	Пътнико-поток 2021г. в хил. бр.	Пътнико-поток 2022г. в хил. бр.	Годишен пробег*
№ 1	6.5 км	38	36	46	36 439,00
№ 2	15.00 км	497	474	852	636 144,00
№2 - Сарая	19.00 км	27	77	81	56 278,00
№ 2А	16.00 км	559	692	858	542 295,00
№ 3А	12.00 км	87	80	107	82 584,00
№6	14.1 км	12	10	13	10 434,00
№7	14.1 км	12	10	13	10 434,00
№10	10.00 км	173	152	185	153 720,00
№13	13.6 км	515	465	559	463 599,00
№13А	18 км	89	85	104	83 646,00
№14	6.4 км	32	27	33	27 494,40
ОБЩО: 11 бр.	-	2 041	2 108	2 851	2 103 067,40

*Забележка: Годишният пробег е даден общо за трите години. По правило всяка година пробегът трябва да е еднакъв, но зададеният отчетен период е доста специфичен – пандемичен и има месеци, в които не са изпълнявани всички курсове. В случай на необходимост от по-детайлна справка, имаме възможност да предоставим такава.

Таблица 23 Наличен подвижен състав на автобусните линии

Брой	Марка	Модел	Год. на производство	пътнико вместимост	Евро стандарт
1	Волво	Б 12	2003	45	Евро 3
2	Волво	Б 7 Р	2003	46	Евро 3
3	Волво	Б 7 Р	2003	46	Евро 3
4	Волво	Б 7 Р	2003	46	Евро 3
5	Волво	Б 7 Р	2003	46	Евро 3

6	Мерцедес	Туризмо РХ	2002	47	Евро 3
7	Бова	Футура	2002	51	Евро 3
8	Бова	Футура	2006	52	Евро 3
9	Форд	Транзит	2013	16	Евро 5В
10	Форд	Транзит	2013	16	Евро 5В
11	Форд	Транзит	2013	16	Евро 5В
12	Форд	Транзит	2013	16	Евро 5В
13	Форд	Транзит	2013	16	Евро 5В
14	Форд	Транзит	2003	14	***
15	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
16	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
17	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
18	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
19	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
20	Исузу	Новосити	2014	17	EEV
21	Мерцедес 511 ЦДИ	Спринтер КА 43	2007	16	Евро 4
22	Мерцедес 511 ЦДИ	Спринтер КА 43	2007	19	Евро 4
23	Мерцедес 511 ЦДИ	Спринтер КА 43	2007	19	Евро 4
24	Мерцедес	О 403	1997	47	***
25	Мерцедес	Туризмо РХД	1999	47	Евро 2
26	Мерцедес 516 ЦДИ	Спринтер КА 43	2010	21	Евро 5
27	Мерцедес 0 350	Туризмо	2005	58	Евро 4
28	Мерцедес	Спринтер	2008	19	Евро 4
29	Мерцедес 518 ЦДИ	Спринтер	2007	19	Евро 4
30	Мерцедес	Туризмо 15 РХД	2002	50	Евро 4
31	Мерцедес	Интегро	2005	60	***

32	Мерцедес	Спринтер	2011	23	Евро 5
33	Мерцедес	Интегро	2004	58	***
34	Мерцедес	Спринтер	2009	22	Евро 5
35	Мерцедес	Спринтер	2011	22	EEV
36	Сетра	С 315 X	2000	57	Евро 2
37	Сетра	С 315 УЛ	2006	45	Евро 3
38	Мерцедес	0 550 X	2005	60	***
39	Мерцедес	0 550 X	2004	58	***
40	Исузу	Сигибус	2014	20	EEV
41	Исузу	Сигибус	2014	20	EEV
42	Исузу	Новобус	2014	17	EEV
43	Мерцедес	Спринтер	2008	19	Евро 4
44	Сетра	С 315 УЛ	2005	54	***

Улична мрежа

Състоянието на пътната мрежа е определящ фактор за обслужването на населените места и възможностите за развитие в района. Пътищата от по-висок клас осигуряват на определена община категоризация в по-високо териториално ниво, определяйки възможностите за пространствена организация на икономическите, социалните и административните комуникации в по-голям мащаб, респективно – с повече други общини и центрове от по-висок ранг. И обратно, обслужването с по-нисък клас пътна мрежа „свива“ комуникациите в по-малък периметър на територията и ограничава възможностите за развитие.

Пътната мрежа в Област Пазарджик е сравнително добре изградена, което предполага същото заключение и за общината. Средната ѝ гъстота е 3,934 км на квадратен километър, което е над средната гъстота за страната. Разпределението ѝ на територията на областта е неравномерно. До всяко населено място в общината съществуват пътни отсечки, но някои от тях, или части от тях не са добре поддържани. Повечето от селата са в близост до общинския център Пазарджик, който е с очевидна много добра транспортна достъпност.

Републиканската пътна мрежа на територията на община Пазарджик включва пътища, чиято обща дължина 400,8 км. Разделянето ѝ по класове в територията е, както следва:

- ❖ пътища I-ви клас - 59 км;
- ❖ пътища II-ри клас - 53,2 км;
- ❖ пътища III-ти клас - 163,6 км;

❖ пътища IV-ти клас - 125,0 км

Важните оси на урбанизация са Пазарджик - Пловдив, София - Пазарджик и Пещера - Пазарджик – Панагюрище, които формират основните вътрешнотранспортни потоци и конфигурацията на пътната мрежа в общината. Предвижда се изграждане на нови обходни трасета за изнасяне на транзитния трафик извън ЦГЧ и жилищните квартали на Пазарджик.

Половината от дължината на пътната мрежа е с добри и по-високи технически характеристики, което позволява обикновено безаварийното придвижване по нея. Пътищата със средно състояние са 25%, а в лошо състояние – също 25%

С разбираема нарастваща актуалност в европейски мащаб е поощряването на използването на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) за превоза на пътници. Мрежата на МОПТ в община Пазарджик се състои от вътрешно градска тролейбусна маршрутна мрежа, от вътрешно градска автобусна маршрутна мрежа и от външни общински автобусни линии.

Автобусният обществен транспорт се осъществява по 10 вътрешноградски автобусни линии, които към днешна дата биха могли да се осъвременят. Дружеството, осъществяващо превозите закупи нови автобуси ISUZU NOVO CITY през 2017-та година, оборудвани с климатик, рампа за трудноподвижни хора и инвалиди, система за са оборудвани с GPS-устройства, част от тях вече са с инсталирани системи за видеонаблюдение и са с екологичен двигател – ЕВРО6. Всички автобуси видеонаблюдение.

Тролейбусната мрежа е изградена през 1993 година и обхваща общо 5 линии. Общата еднопосочна маршрутна дължина на контактната мрежа е 30 км. Тролеите, обслужващи жителите и гостите на град Пазарджик са закупени през 2013 година.

На спирките в града има изградени заслони, с поставени табла, които информират пътниците за маршрутите и разписанията.

Развити са междуселищните автобусни линии в общината, които осигуряват превоз до всички населени места. От Пазарджик има редовни автобусни линии до София, Пловдив, Велинград, Панагюрище, Благоевград и др. градове.

Главната улична мрежа на гр. Пазарджик в значителна степен е благоустроена и изградена. Има улици, които са реконструирани, но все още не всички са благоустроени изцяло, а само отделни участъци. Изграждането на главната улична мрежа е съобразено до известна степен с действащия ОГП, но поради икономически затруднения процесът не е завършен.

В момента районните артерии са:

- ❖ с разделителна ивица: “Г. Бенковски”, “Хр. Ботев”, “Л.Боянов”, “Кочо - Честименски”, “Ст. Караджа” и “Пловдив”;
- ❖ без разделителна ивица: “Ст. Стамболов”, “Царица Йоана”

В производствената зона събирателни са улиците “Д-р Ламбрев”, “Синитска”, “Мильо войвода”, “Заводска”.

Всички събирателни улици са двулентови. Габаритите на събирателните улици са с платно 2 x 3,50 м и променливи по ширина тротоари (1,5-3,0 м). Схемата на главната улична мрежа е рингова, с множество входящо-изходящи радиални трасета.

Кръстовища

Основните кръстовища на града са разположени на пресечните точки на главните входящо-изходящи направления. Това са кръговете кръстовища на пресичането.

Изграждането на съвременната пътнотранспортна мрежа е свързана още с изграждане на паркинги и гаражи с оглед премахване на конфликта “човек - автомобил”.

Пешеходно движение

Центъра на града е много добре благоустроен и организиран. Площад “Цар Освободител” и ул. “Търговска” са превърнати в пешеходна зона по проект на арх. Никифоров през 1978 г.

Площадното пространство е добре мащабирано, естетизирано и раздвижена конфигурация. Прилежащите и вливащите се към него улици са превърнати в пешеходни и наситени с търговски обекти, кафенета, ресторанти и други кътове за отдих и атракции.

Поради равнинният характер на града, скоростта на пешеходното движение може да се приеме близо до максималната 4,8-5 км./ч. По-голямата част от града, тъй като е с компактна структура, попада в изохорна на нормалата (15 мин.) достъпност до центъра на града.

В изохорна на 30-минутна достъпност попадат производствената зона, жп гарата и производствени терени, разположени в периферията на града на основните входящо-изходящи артерии. Необходима е добре организирана схема за масовия градски транспорт.

Характерни притегателни пунктове за пешеходното движение са: пазара, хотелите, заведенията за обществено хранене, културни центрове, спортни терени, паркове и други места за отдих.

Велосипедно движение

Карането на велосипед е добра алтернатива за придвижване в градска среда, която трябва да се насърчава и стимулира като основно средство за придвижване.

Велосипедното движение ще допринесе за намаляване на задръстванията и понижаване нивата на вредни емисии, комбинирайки предимствата си на гъвкавост и свобода на придвижване.

Велосипедното движение в повечето случаи е здравословно, но крие и сериозни рискове за живота и здравето на практикуващите го. ***Ето защо при изготвяне на ПУГМ се залага приоритетно на развитието на велосипедния транспорт, чрез изграждане на мрежа от безопасна, удобна и взаимно обвързана велосипедна инфраструктура.*** В някои градове в Европа велосипедното движение се е наложило като основен начин за придвижване с най-голям дял в разпределението на пътуванията. В тези градове се е наложила велосипедна култура, в която карането на велосипед се е превърнало в масова практика за почти всички жители, които имат физическата възможност да го практикуват от ранна детска възраст до дълбока старост.

Както в град Пазарджик, така и в цялата страна съществуват множество трудности за възприемане на велосипеда като средство за придвижване. Сред най-значимите са:

- възприемане на велосипеда единствено като средство за отдих и спорт;
- ограничени възможности за превоз в обществения транспорт;
- липса на стоянки и места за оставяне на велосипедите;
- липса на цялостно изградена велосипедна мрежа, конфликтни точки с автомобилния трафик и замърсен въздух.

Въпреки все още ниския дял, велосипедното движение в град Пазарджик има определен потенциал за развитие. За развитието на този потенциал е необходимо да се обърне внимание на четири ключови фактора със съответните мерки:

❖ **Свързаност:**

- Отделните трасета да са обвързани в единна мрежа, така че да позволяват безпрепятствена връзка с всички части на града. При невъзможност за обвързването на отделните трасета преминаващи през територията на град Пазарджик да се предвидят съвместими споделени трасета, по които да се осъществява връзка;
- Велосипедните трасета да се проектират по начини, които осигуряват скоростни връзки между отделните жилищни квартали и центъра на града. Да бъдат възможно най-директни където е възможно. Препоръчително да са обособени и да дават възможност за по-висока скорост на придвижване;
- Велосипедната мрежа на град Пазарджик да бъде с необходимите излази от града за свързването ѝ с бъдещи велосипедни трасета към близките малки населени места;
- Въвеждане на система за споделени велосипеди, както в централната градска част, така и в кварталите;

❖ **Безопасност:**

- Велосипедните трасета да са отделени от автомобилния трафик, достатъчно широки и да не създават допълнителна заплаха за велосипедистите. При невъзможност да се изгради самостоятелно трасе да се подходи със споделени трасета, които да бъдат сигнализирани със съответните знаци;
- Безопасността е свързана с габаритите на кръстовищата и организацията на движение. В бъдещи реконструкции на кръстовищата да се предвижда успоредно изграждане на велотрасетата или въвеждане на споделено използване на същите. За подобряване на безопасността и удобството на велосипедното движение са необходими промени в градския дизайн и организацията на движение в натоварени улици и кръстовища – геометрично оформяне на кръстовищата, осигуряване на видимост за велосипедистите в кръстовищата, оформяне на подходите към кръстовищата, продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовищата и др.;

- Да се избягва изграждането на велосипедни трасета през най-натоварените транспортни артерии на града, а успоредно на тях в по-спокойна и безопасна среда;
- В центъра на града и жилищни зони с тесни улици е препоръчително въвеждането на успокоен трафик (зони 30 км/ч). По този начин велосипедисти и движение може да бъде споделено с автомобилно движение;
- Да се избягва изграждане на велотрасета върху тротоарната мрежа. Велосипедното и пешеходно придвижване е препоръчително да не се конкурират за използване на територията;
- Рекреационните велосипедни трасета формират специфична мрежа в градските паркове и околградския район. Велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм, като може да бъде споделен с пешеходци. Велосипедно трасе е обособено пространство за велосипедисти и по възможност да преминава само в периферията на парковете. Ако, велосипедно трасе пресича парк, е необходимо то да бъде разделено от пешеходното движение и отчетливо обозначено;
- Важно е да се създаде и прилага определен стандарт за сигнализация и маркировка на трасетата, който да се прилага навсякъде, тъй като това създава разпознаваемост и фактор за сигурност и удобство.

❖ Удобство:

- Необходимо е в бъдещи планове за изграждане на велосипедни трасета да се обърне особено внимание на качеството на настилките, наклони, маркировка и други фактори, които правят използването им приятно и комфортно за велосипедистите;
- Необходимо е изграждане на допълващата велосипедна инфраструктура. Изграждане на интермодални центрове с възможност за паркиране и заключване на велосипеди. Велосипедни стоянки и места за сигурно оставяне на велосипедите в публичните пространства, административни, обслужващи, културни и други обекти;
- Вело-паркинги при основните спирки на обществения транспорт, възможности за превозване на велосипеди в градския транспорт и др. Подобряване на достъпа с велосипеди до спирките на обществения транспорт;
- Стимулиране на търговски и бизнес центрове, офис и жилищни сгради да изградят паркинги за велосипеди;

Изградени велоалеи на²⁷ :

- ул. “ Ал. Стамболийски “ – дължина 1581 м;

²⁷ Община Пазарджик

- бул.“ Хр. Ботев“ – дължина 587 м;
- ул.“Ст. Ангелов“ – дължина 1145 м;
- ул.“ Цар. Йоана“ – дължина 2966 м;

Състояние: Добро

Автомобилно движение

Таблица 24 Регистрирани МПС по вид МПС в Община Пазарджик за 2020, 2021 и 2022 г.²⁸

Вид Превозно средство	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Мотопед	3542	3621	3742
Мотоциклет без кош	3450	3663	3898
Мотоциклет с кош	28	30	30
Мототриколка /пътническа/	4	4	4
Мототриколка /товарна/	7	6	6
Триколесни ПС	0	0	0
Четириколесни ПС	0	0	0
Мотоциклети всичко	7031	7324	7680
Лек автомобил	95650	95431	97892
Товарен автомобил	1917	2006	2031
Специален автомобил	1505	1596	1664
Автобус	435	420	430
Влекач	1423	1439	1370
Всичко	100930	100892	103387
Колесен трактор	211	177	155
Самоходно шаси	13	11	11
Електрокар	0	0	0
Мотокар	1	1	1
Ремарке товарен автомобил	973	1031	986
Ремарке тракторно	85	84	78
Ремарке лек автомобил	4360	4653	4755
Колесар	46	45	43
Полуремарке	13190	13127	13725
Други автомобили	6	5	5
Всичко /тежки автомобили/	18885	19134	19759
Друго ПС	0	0	0
Всичко	126846	127350	130826

²⁸ Община Пазарджик

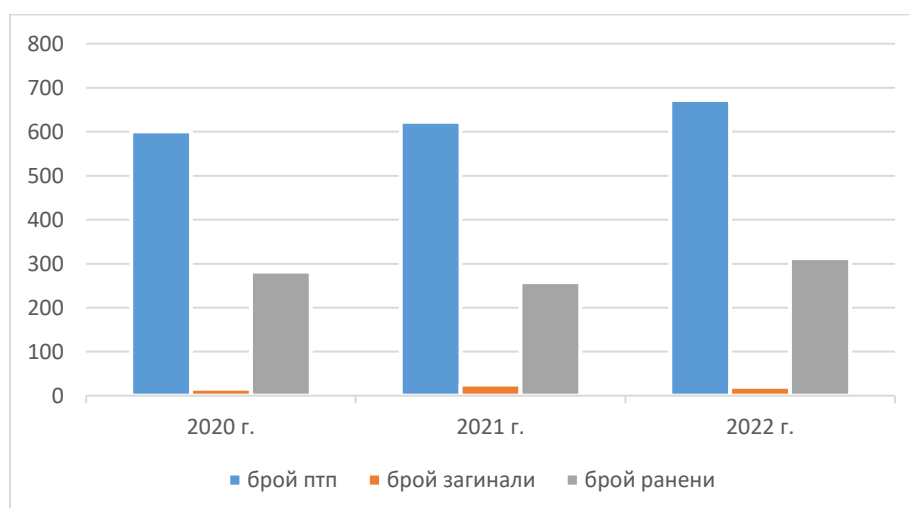
Пътно-транспортни произшествия на територията на Община Пазарджик

Данни за пътно-транспортните произшествия по видове / с превозни средства на масовия обществен транспорт, велосипеди, лки коли и т.н./, пострадали лица и щети, местата с концентрация на ПТП по видове и причините за тях за 2020, 2021 и 2022 г. на територията на община Пазарджик

Таблица 25 Данни за ПТП през 2020, 2021 и 2022 г. на територията на Община Пазарджик²⁹

Година	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Общ брой ПТП	601	623	672
Брой загинали	16	25	20
Брой ранени	282	258	313

Диаграма 1 Данни за ПТП през 2020, 2021 и 2022 г. на територията на Община Пазарджик



²⁹ КАТ Пазарджик

Таблица 26 Данни за ПТП по място на настъпване през 2022 г. на територията на община Пазарджик³⁰

Място на ПТП	Общини	Брой ПТП	%	Брой загинали	%	Брой ранени	%
	ПАЗАРДЖИК	36	5.36%	2	10.00%	20	6.39%
	ПАЗАРДЖИК	1	0.15%	0	0	0	0
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	ПАЗАРДЖИК	5	0.74%	0	0	2	0.64%
	ПАЗАРДЖИК	25	3.72%	0	0	20	6.39%
	ПАЗАРДЖИК	43	6.40%	1	5.00%	32	10.22%
	ПАЗАРДЖИК	1	0.15%	0	0	0	0
НАДЛЕЗ	ПАЗАРДЖИК	6	0.89%	0	0	4	1.28%
	ПАЗАРДЖИК	1	0.15%	0	0	0	0
	ПАЗАРДЖИК	7	1.04%	0	0	0	0
ПАРКИНГ ДРУГ ВИД	ПАЗАРДЖИК	3	0.45%	0	0	1	0.32%
ПАРКИНГ КРАЙПЪТЕН	ПАЗАРДЖИК	2	0.30%	0	0	0	0
ПАРКИНГ НЕОХРАНЯЕМ	ПАЗАРДЖИК	1	0.15%	0	0	0	0
	ПАЗАРДЖИК	2	0.30%	0	0	2	0.64%
	ПАЗАРДЖИК	214	31.85%	8	40.00%	90	28.75%
Общ брой за периода:		1 017		31		484	

³⁰ КАТ Пазарджик

Паркиране

Локация и брой на паркоместата в системата за платено почасово паркиране и местата за обществено паркиране без такси.

Таблица 27 Списък на местостоянките на таксиметрови автомобили на територията на гр. Пазарджик³¹

№	Местостоянка	Брой автомобили на местостоянка
11	Паркинг ЖП гара	8
12	Ул. „Ованес Соваджиян”	5
13	Джоб ул. “Цар Иван Шишман”	13
14	Пред хотел “Елбрус”	7
15	Ул. “Болнична” в участък пред МБАЛ	8
16	Ул. “К. Величков” пред ДКЦ “Здраве”	4
17	Джоб зад МОЛ	5
18	Бул. “Г. Бенковски”/ул. “Петър Бонев”	6
19	Ул. “Хан Крум” срещу Адвокатурата	5+5
110	Ул. “Царица Йоанна” срещу Селскостопански техникум	3
111	Бул. “Георги Бенковски” влясно преди ул. “Кочо Честименски”	3
112	Бул. “Георги Бенковски” вляво преди кръстовището с бул. “Христо Ботев”	6
113	Бул. “България” до Телекабел до Синя зона	5
114	Ул. “Пловдивска” срещу ПП при ОДМВР	2
115	Общински паркинг на ул. “Пловдивска” срещу банка “Пиреос”	10
116	Бул. “Христо Ботев”, жълтите кафета	4
	ВСИЧКО МЕСТА:	99

³¹ Източник: Община Пазарджик

Таблица 28 Списък на участъците за платено почасово паркиране «синя зона» на ППС в гр. Пазарджик, Община Пазарджик³²

№	Участъци «Синя зона», паркинг	Брой паркоместа	В т.ч. за хора с трайни увреждания
I.	Участъци «Синя зона»		
1.	Ул. „Александър Батенберг“ ❖ След кръстовището с бул. „България“/ срещу ДНА ❖ След кръстовището с ул. „К. Величков“, отляво	8	-
2.	Ул. „Алеко Константинов“, ул. „Черноризец Храбър“ ❖ От кръстовището с ул. „Черноризец Храбър“ до кръстовището с ул. „Цар Шишман“ ❖ От кръстовището с ул. „Стоян Бакърджиев“ до кръстовището с ул. „Алеко Константинов“	23	3
3.	Бул. «Александър Стамболийски»: от кръстовището с ул. «Хан Крум» до кръстовището с ул. «Градинарска»/ ул. «Никола Вапцаров»	70	4
4.	Ул. «Батак»: от кръстовището с ул. «Булаир» до кръстовището с ул. «Беласица»/ ул. «Оборище»	12	3
5.	Ул. «Беласица»: от улица без изход, граничеща с ул. «Цар Шишман» до кръстовището с ул. «Пловдивска»/ ул. «Ивайло»	59	3
6.	Ул. „Боян Мирков“ От кръстовището с ул. „Цар Калоян“ до кръстовището с ул. „Софроний Врачански“	94	7
7.	Ул. «Братя Миладинови», ул. «Мадара»: ❖ От кръстовището с ул. „Васил Левски“ до изход – ул. „Генерал Гурко“ ❖ От улица без изход, граничеща с ул. «Генерал Гурко» до кръстовището с ул. «Братя Консулови»	25	3
8.	Ул. «Булаир»: от кръстовището с ул. «Дойран» до кръстовището с ул. «Завоя на черна»	13	3
9.	Бул. «България»: ❖ юг – от кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф» до кръстовището с ул. «Димитър Д. Петков»; ❖ север - от кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф» до кръстовището с ул. «Сан Стефано» - улица без изход юг и	69	9

³² Източник: Община Пазарджик

	север и от кръстовището с ул. «Граф Игнатиев» до кръстовището с ул. «Мусала»		
10.	Ул. «Виделина»; Ул. „Хаджи Димитър” ❖ От кръстовището с бул. «България» до кръстовището с ул. «Патриарх Евтимий» ❖ От кръстовището с ул. «Виделина» до път без изход	27	3
11.	Ул. «Генерал Гурко»: ❖ бивши „Хали”, ❖ плочник(тротоар) EVN, ❖ от кръстовището с ул. «Батак», улица без изход до кръговото кръстовище с ул. «Пловдивска»	80	3
12.	Ул. „Генерал Гурко“ №: От кръговото кръстовище с ул. „Пловдивска“ до кръстовището с ул. „Н. Бозвели“	25	3
13.	Ул. «Гео Милев»: от кръстовището с ул. «Булаир» до кръстовището с ул. «Есперанто», улица без изход	26	3
14.	Ул. «Георги Машев»: от кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф» до кръстовището с ул. «Сан Стефано»	18	3
15.	Ул. «Димитър Бояджиев»; ул. «Гладстон» ❖ от кръстовището с ул. «Градски пазар» до улица без изход/Градска градина. Ул. «Гладстон»: ❖ от кръстовището с ул. «Д. Бояджиев» до площад «Съединение», улица без изход.	23	3
16.	Ул. «Градски пазар»: ❖ от кръстовището с ул. «К. Величков» до кръстовището с ул. «Генерал Гурко» Ул. «Градски пазар» - <i>изток</i> : ❖ от кръстовището с ул. «Градски пазар» до кръговото кръстовище с ул. «Генерал Гурко»	50	5
17.	Ул. «Дойран»: от кръстовището с ул. «Пловдивска» до кръстовището с ул. «Н. Бозвели»	21	3
18.	Ул. «Единадесети Август»: от гръб банка «ОББ» до кръстовище ул. «Сан Стефано»	14	3
19.	Ул. «Екзарх Йосиф» (Банка „ОББ” и РЗОК)	6	1
20.	Ул. «Есперанто»: от кръстовището с ул. «Завоя на Черна» до кръстовището с ул. «Цар Шишман»	92	4
21.	Ул. «Завоя на Черна»: от кръстовището с ул. «Генерал Гурко» до кръстовището с ул. «Булаир»	30	3
22.	Ул. «Иван Вазов» (с паркинг „Брокс”):	34	3

	от кръстовището с ул. «Цар Самуил» до градска градина, улица без изход		
23.	Ул. «Константин Величков» - <i>изток:</i> ❖ от кръстовището с ул. «Градски пазар» до площад «К. Величков», улица без изход <i>запад:</i> ❖ от кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф» до кръстовището с ул. «Граф Игнатиев»	86	5
24.	Ул. „Константин Величков“ След кръстовището с бул. „Цар Освободител“, до кръстовището с ул. „Цар Калоян“ изградени перпендикулярно джобове	22	3
25.	Ул. „Каймак Чалан“ От кръстовището с ул. „Патриарх Евтимий“ до кръстовището с ул. „Алеко Константинов“	11	2
26.	Ул. „Климент Охридски“ От кръстовището с ул. „Булаир“ до път без изход	15	3
27.	Ул. «Неофит Бозвели»: от кръстовището с ул. «Дойран» до кръстовището с ул. «Генерал Гурко»	13	3
28.	Ул. «Ованес Соваджиян»: от кръстовището с ул. «Г. Бенковски» до кръстовището с ул. «Н. Поп Константинов»	17	3
29.	Ул. «Патриарх Евтимий»: от кръстовището с бул. «България»/ул. «Цар Шишман» до кръстовището с бул. «Кн. Мария Луиза»	36	3
30.	Ул. «Петко Ю. Тодоров»: от кръстовището с ул. «Цар Самуил» до кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф»	14	3
31.	Ул. «Сан Стефано»: от кръстовището с ул. «К. Величков» до кръстовището с ул. «Единадесети август»	15	3
32.	Ул. «Св. Иван Рилски»: от кръстовището с ул. «Генерал Гурко» до сградата на МБАЛ «Хигия»	27	3
33.	Ул. «Стоян Бакърджиев»: от кръстовището с ул. «Цар Шишман» до кръстовището с ул. «Черноризец Хръбър» и отклонение до бул. «Кн. Мария Луиза»	26	3
34.	Ул. «Хаджи Димитър»; Ул. «Тодор Христович»: ❖ от кръстовището с ул. «Георги Машев» до бул. «България» улица без изход Ул. «Тодор Христович»: ❖ след кръстовището с ул. «Екзарх Йосиф»	28	3
35.	Ул. «Хан Крум»: от ул. «Люлин», улица без изход до кръстовището с ул. «Петко Машев»	28	3
36.	Ул. „ Цар Калоян“	44	3

	от кръстовището с ул. „К. Величков“ до кръстовището с ул. „Боян Мирков“		
37.	Ул. «Цар Самуил»: <ul style="list-style-type: none"> ❖ от улица без изход площад «К. Величков» до кръстовището с ул. «Найчо Цанов» ❖ от ул. «Найчо Цанов» улица без изход до кръстовището с бул. «Ал. Стамболийски» 	48	4
38.	Ул. «Цар Шишман»: от кръстовището с бул. «България» до кръстовището с бул. «Кн. Мария Луиза».	81	4
	ОБЩ БРОЙ:	1330	126

Основни инфраструктурни проекти

Таблица 29 Проекти за републиканската пътна мрежа на територията на Община Пазарджик 2014-2020г.³³

№ по ред	Обекти	Участък От км-до км	Дължина на участъка км
Рехабилитация			
1.	А-1 /АМ „Тракия"/ граница Сърбия-София-Пловдив-Свиленград-граница Турция	86+585 +106+427	19,842
	Пътни възли		3,000
2.	Път 1-8 гр. Сърбия-Калотина-Драгоман - ок.п. София - о.п. Ихтиман-Костенец-Белово-Пазарджик-Пловдив-Поповица-о.п. Хасково-Харманли-Любимец-Свиленград-Капитан Андреево-гр. Турция	179+384- 206+780	27,396
3.	Път 11-37 /Ябланица-Ботевград/-Джурово-Етрополе-Пирдоп-Панагюрище-Пазарджи к- Пещера- Батак-Доспат-Барутин	117+410- 124+685	7,275
		132+141 +136+571	4,430

Според подадената информация от Община Пазарджик за отминалия период 2014 – 2020 г. няма изпълнени проекти.

³³ Източник: Община Пазарджик

Таблица 30 Обекти от инвестиционната програма на Община Пазарджик за 2023 г.³⁴

Ремонти на следните обекти – пътна инфраструктура:	
1	Ремонт на ул. "Генерал Гурко" от ул. "В.Левски" до ул. "Ов. Соваджиян"
2	Ремонт на ул. "Цар Калоян" от бул. "Ал. Стамболийски" до ул."Константин Величков" – преходен от 2022 г.!
3	Ремонт на ул. "Никифор Поп Константинов" от ул. "Генерал Гурко" до ул."Кочо Честименски"
4	Ремонт на ул. "Васил Левски" от ул. "Генерал Гурко" до ул."Стефан Караджа"

Интелигентни транспортни системи

Като цяло в града не е изградена инфраструктура за интелигентни транспортни системи (ИТС) в т.ч. на всички пътища от градската и общинска мрежа. Липсват информационни системи за ползвателите и поддържащите пътни превозни средства, както и на интегрирани (телематични) системи за управление на трафика и паркирането.

Фрагментарни ИТС системи са инсталирани на републиканската пътна мрежа и основно – за преброяване на трафика. Към настоящия момент същите не се ползват за други функции – контрол на моментната или на средната скорост, за засичане на оперативно интересни автомобили и др.

Не бяха идентифицирани и единни електронни системи за съхранение и обработка на геопропространствени данни (ГИС системи).

2.4 Данни за околната среда

Екологично състояние и опазване на околната среда

Община Пазарджик е разположена в централната част на Горнотракийската низина. На север е Същинска Средна гора, на запад Ихтиманска Средна гора, на юг районът е ограничен от предпланините на Родопите, а на изток от Чирпанските възвишения. Административният център на общината е град Пазарджик. Река Марица разделя града на северна градска част и южна промишлена зона. Общината граничи със седем общини от Пазарджишка област, в т.ч.: община Стрелча, Панагюрище, Лесичово, Септември, Ракитово, Пещера и Брацигово, както и с четири общини от Пловдивска област - Съединение, Стамболийски, Марица, Родопи.

Територията на общината е 636.8 км², основна част от която е земеделска обработваема земя. Урбанизираните площи са 8.6% , а тези за транспорт и инфраструктура - 1.4% от територията на общината.

Релефът на общината е равнинен. В преобладаващата част от територията на общината надморското равнище варира от 190 до 370 м. Около 0.5% от територията е с надморска височина от 1000 до 1600 м. На изток от Пазарджик е най-ниската част на

³⁴ Източник: Община Пазарджик

полето - под 200 м надморска височина. Средната надморска височина възлиза на 250 м., като гр. Пазарджик е с 205 м средна надморска височина.

Качество на атмосферния въздух

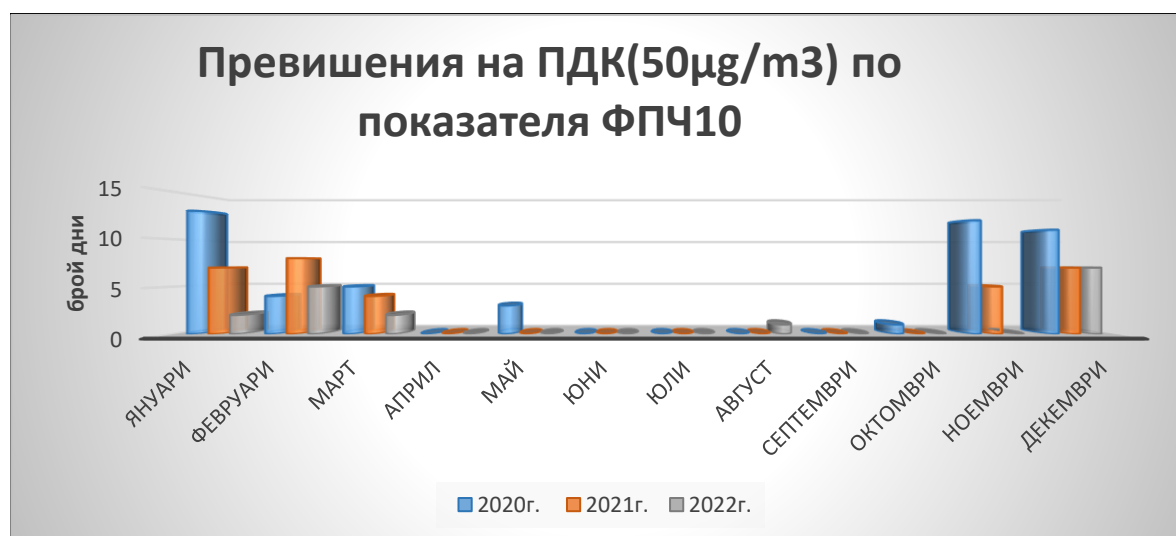
Наблюдението и контролът върху състоянието на атмосферния въздух на територията на област Пазарджик и през 2022 г. продължава да се осъществява от една автоматична измервателна станция в горски екосистеми – с. Юндола, общ. Велинград и от един пункт с ръчно пробонабиране и последващ лабораторен анализ – ръчен пункт „РИОСВ“ в гр. Пазарджик, пл. „Васил Левски“ № 5, код на станцията BG0047A. В РИОСВ – Пазарджик постъпват данни за измерените концентрации на серен диоксид (SO₂) и азотен диоксид (NO₂) от РЛ Пазарджик към ИАОС. Протоколи от изпитване с резултати за фини прахови частици (ФПЧ10) се получават от РЛ Пловдив към ИАОС.

Данните за SO₂ и NO₂ се докладват 4 (четири) пъти на ден. Средночасовите стойности имат само индикативен характер и съответно времеви обхват на измерването не позволява да се извърши оценка на нивата на замърсителите в денонощие, както и в годишен аспект.

През 2022 г. за SO₂ и NO₂ не са регистрирани превишения на измерените концентрации от средночасовите норми за SO₂ – 350 µg/m³ и NO₂ - 200 µg/m³, съгласно Наредба № 12 от 15 юли 2010г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух (Наредба №12) (Обн. ДВ, бр. 79 от 8.10.2019). По отношение на замърсител фини прахови частици (ФПЧ10) през 2022 г. са отчетени 302 средноденонощни стойности - времеви обхват 82,51%.

Регламентираният брой превишения на средноденонощната норма за ФПЧ10 от 50 µg/m³ е 35 пъти в рамките на една календарна година. През 2022 г. са отчетени 17 превишения на средноденонощната норма, което е под броя за една календарна година.

Фигура 4 Превишения на ПДК по показател ФПЧ₁₀³⁵



³⁵ Източник: РИОСВ Пазарджик

Превишенията на средноденонощната норма са констатирани основно през есенно-зимния сезон - през м. януари, м. февруари и м. март, както и през м. декември, следствие от използването на твърди горива за отопление в битовия сектор и от неблагоприятни метеорологични условия. През м. август 2022 г. е отчетено едно превишение. Измерените концентрации с превишение са: м. януари – 2 (05.01.2022г.-58 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 20.01.2022г.- 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$); м. февруари – 5 (15.02.2022г. - 56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 16.02.2022г. - 65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 17.02.2022г. – 73 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 21.02.2022г. - 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 22.02.2022г. - 67 $\mu\text{g}/\text{m}^3$); м. март - (16.03.2022г.-57 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 31.03.2022г.- 65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$); м. август - 1 (25.08.2022г.- 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$); м. декември – 7 (15.12.2022г.- 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 21.12.2022г. - 57 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 22.12.2022г. - 76 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 23.12.2022г.- 98 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 29.12.2022г. - 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 30.12.2022г. - 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 31.12.2022г. – 103 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Таблица 31 Регистрирани превишения на ПС за СДН на ФПЧ10 в гр. Пазарджик през 2022 г.³⁶

Регистрирани превишения на ПС за СДН на ФПЧ10 в гр. Пазарджик през 2022 г.		
месец	Максимална измерена концентрация в $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Превишение в пъти
януари	58	1,16
февруари	73	1,46
март	65	1,30
август	52	1,04
декември	103	2,06

Отчетената средногодишна концентрация на ФПЧ10 за 2022 г. е 24,65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, което е под средногодишната норма за опазване на човешкото здраве - 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Във връзка с Европейското законодателство - чл. 20 на Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, транспонирано в чл. 32 на Наредба №12, което дава възможност в случаите, когато установените превишения на нормите за ФПЧ10 в даден район за оценка и управление(РОУ) са в резултат на високи концентрации на прахови частици в атмосферния въздух, причинени от природни източници (включително от пренос на пустинен прах), тези превишения да не се считат за такива. На основание разработена от Националния институт по метеорология и хидрология през 2022 г. „Методика за определяне на превишенията на пределно допустимите стойности на ФПЧ10, които се дължат на емисии от природни източници – пустинен прах“ и извършеното докладване към Европейската комисия, окончателните данни за 2021 г. за станция Пазарджик – „РИОСВ“, код на станцията BG0047A са: след корекцията 31 дни с превишения ФПЧ10 от 39 дни; средногодишна концентрация ФПЧ10 след корекцията е 28,56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ от 29,87 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

На основание извършената оценка по чл. 27, ал. 7 от ЗЧАВ по замърсител ФПЧ10 за 2022 г. се установи, че броят на годишните превишения и средногодишната концентрация по наблюдавания замърсител са в норма.

³⁶ Източник: РИОСВ Пазарджик

Анализирайки 2020, 2021 и 2022 г. седногодишната концентрация на ФПЧ10 е под средногодишната норма за опазване на човешкото здраве $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. През 2021 и 2022г. средноденонощната норма за опазване на човешкото здраве от $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ не е превишавала регламентираните 35 пъти в рамката на една календарна година. През 2022 г. в утвърдения годишен график за работа на мобилните автоматични станции (МАС) за качество на атмосферния въздух (КАВ) няма включени общини от териториалния обхват на РИОСВ-Пазарджик.

В изпълнение на Заповед № РД-489/26.06.2019 г. на министъра на ОСВ, ежемесечно се изготвят доклади за отчетените стойности на ФПЧ10. На основание заповедта, през 2022 г. са изготвени и изпратени до дирекция „ОЧАВ“ и дирекция „НКЦ“ доклади за състоянието на качеството на атмосферния въздух в контролираната от РИОСВ-Пазарджик територия по показател ФПЧ10 за зимен период – 01.10.2022 г. ÷ 31.03.2022 г. и летен период – 01.04.2022 г. ÷ 30.09.2022 г.

Съгласно заповед №РД-257/25.03.2022 г. на министъра на ОСВ към югоизточен РОУКАВ зони, в които са регистрирани превишения на нормите на ФПЧ10, са общините: Пазарджик, Панагюрище и Велинград.

Община Пазарджик през 2022 г. изготви проект на програма за управление качеството на атмосферния въздух за периода 2021-2027 г. и план за действие към нея. Същата е приета с Решение №205 от 12 септември 2022 г. от ОбС – Пазарджик и публикувана на интернет страницата на община Пазарджик, съгласно чл. 46, ал. 3 от Наредба №12. Преди съгласуването ѝ в община Пазарджик е проведен програмен съвет за оценка и управление на КАВ.

Шумово замърсяване

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

Дългогодишните изследвания показват, че нивото на шума в последните години нараства с 1 dB годишно и надминава граничните стойности за съответните населени територии. Промяната на транспортните средства с такива с подобрени шумови характеристики се компенсира с почти двойно нарастване на моторизацията.

Мониторингът на шума се извършва от РЗИ Пазарджик, като пунктовете са разположени, за да се събират данни от различни територии. Идентифицирането на зони с високи нива на шум подпомага разработването на фокусирани мерки, които да се справят с този проблем на съвременното общество. Регионалната здравна инспекция контролира 15 пункта за мониторинг на транспортния шум.

Пунктовете за мониторинг са разпределени както следва:

1. 40% върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета – 6 бр. пункта - № 1, 2, 3, 4, 5 и 7.

2. 30% от пунктовете за мониторинг на шума се определят върху територии с промишлени източници на шум – производствено складови територии и зони - 4 бр. пункта - № 12, 13, 14 и 15.

3. 30% от пунктовете за мониторинг на шума се определят върху територии, подлежащи на усилен шумозащита - 5 бр. пункта. От тях:

- 60% жилищни зони и територии с неутежнен акустичен режим –3 бр. пункта - № 6, 9 и 11 ;
- 20% в зони за обществен и индивидуален отдих - 1 бр. пункт - № 8;
- 20% в зони за лечебни заведения и санаториуми - 1 бр. пункт –№ 10.

Успоредно с акустичните измервания се отчита интензивността и структурата на транспортните потоци, вида на пътната настилка, степента на застрояване и озеленяване.

Извършените измервания показват, че допустимите шумови нива са превишени в 11 бр. от контролните пунктове в гр. Пазарджик, което представлява 73,3 % от общия брой контролирани зони. Измерванията на шума в околната среда се провеждат в съответствие с методите посочени в Наредба № 6 от 26.06. 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.

На пунктовете, разположени на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик са извършени 36 измервания, като всички резултати надвишават граничната стойност - 60 dB(A) (гранична стойност на дневното ниво на шума в територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик, съгласно Наредба №6 от 26 юни 2006г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението). Измерените стойности варират в диапазона от 65,50dB(A) до 69,50 dB(A).

В жилищните зони и територии измерванията на шум са 18, като измерените стойности варират в диапазона от 57,33 dB(A) до 64,83dB(A). Всички надвишават 55 dB(A) (гранична стойност на дневното ниво на шума в жилищни зони и територии, съгласно горепосочената наредба).

В зона за обществен и индивидуален отдих има един пункт, в който всички измервания надвишават граничната стойност 45 dB(A).

В зона за лечебни заведения и санаториуми има също един пункт, в който всички измервания надвишават граничната стойност 45 dB(A).

В производствено – складовите територии и зони измерванията са 24 и варират от 54,83dB(A) до 68,17 dB(A). Всички измерени стойности са под нормата 70 dB(A).

Годишните анализи на шумовото натоварване в гр. Пазарджик се изпращат до кмета на Община Пазарджик. Той е запознат с акустичната обстановка в града и

ежегодно уведомява РЗИ Пазарджик за проведените от Общината дейности за намаляване на шума. През 2019 год. Община Пазарджик е провела следните дейности за ограничаване на шумовото натоварване на града:

Извършена е реконструкция и изкърпване на републиканската мрежа в чертите на града и улична мрежа в гр. Пазарджик - ръчно и машинно.

Извършената реконструкция на уличната мрежа е съгласно одобрената инвестиционна програма – ремонтни работи и поддържане на техническата изправност на настилките на уличната мрежа, като са ремонтирани над 141 761 кв.м. настилки.

Едновременно с реконструкция на уличната мрежа, съгласно одобрената инвестиционна програма, се извършват и ремонтни работи, поддържане и реконструкция на тротоарните настилки, пешеходните алеи и пътеки в жилищните комплекси. Изграждат се улични оттоци, решетки и джобове по улици в гр. Пазарджик.

В изпълнение на решения на комисията по безопасност на движението са изпълнени още и следните дейности:

- изградени са повдигнати пешеходни пътеки, осветени са пешеходни пътеки и възлови места, ремонтирани са тротоари.

- поддържани са пътни съоръжения

Освен настилките, благоустрояването е извършено и по тротоари към улици, площадки и други публични пространства. Поддържани са територии, отредени за паркове и зелени площи, в които се извършва и постепенна подмяна на дървесните видове.

Съгласно чл. 12 от Наредба за организацията и безопасността на движението, дисциплината на водачите на превозни средства и пешеходците в община Пазарджик е забранено движението на товарни автомобили в зона „Ц“, а именно централна градска част, с граници булеварди и улици: бул. „Кн. Мария Луиза“, ул. „Болнична“, бул. „Стефан Караджа“, ул. „Кочо Честименски“ и ул. „Цар Освободител“.

Автобусите са сертифицирани по стандарти за екологичност, съгласно европейските норми за автомобилостроене: ЕВРО-3, ЕВРО-4 и ЕВРО-5.

Ежегодно се подновява и обновява дървесната растителност в зелените площи, уличната мрежа, пешеходни алеи и пътеки в жилищните комплекси, както и паркове и градини.

Нивото на шум се запазва високо в 11 от общо 15 пункта за измерване, като само на два пункта е измерено ниво на шум под 58dB(A).

Изводи и препоръки за намаляване на шума:

Община Пазарджик предприема редица мерки за ограничаване на шумовото натоварване в града и въпреки това уличният шум се запазва на високо ниво. Този факт се свързва с непрестанно нарастващия брой автомобили, неизправност на моторните превозни средства, недостатъчно екраниране на транспортния шум и др.

От доклад за шумовото натоварване в град Пазарджик за 2020 г., изготвен от РЗИ Пазарджик става видно, че КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ към Европейския съюз препоръчва да се приемат мерки за градоустройствено планиране, като се акцентира на средствата за обществен транспорт, насърчаване на придвижването пеша и с велосипед, ограничаване на автомобилното движение и на скоростта на превозните средства, включване на екологичните въпроси при възлагане на обществени поръчки и предоставяне на местните и регионалните власти на правилни стимули и подходяща информация относно механизмите за финансиране на ЕС.

2.5. SWOT анализ на фактори, имащи отношение към ПУГМ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Добре развита и в добро състояние републиканска пътна мрежа /РПМ/; ➤ Бърза връзка с АМ „Тракия“ и лесен достъп до РПМ с национално и международно значение; ➤ Добра транспортна свързаност между общинския център и населените места; ➤ Добре развита транспортна инфраструктура – железопътен и автомобилен транспорт и добра свързаност между пътен и железопътен транспорт; ➤ Пътната мрежа се поддържа системно с текущи и основни ремонти; ➤ Подобрява се физическото състояние на градската среда и основните инфраструктури – инженерна и социална; Въвеждат се целенасочено мерки за намаляване на енергопотреблението и 	<ul style="list-style-type: none"> ● Наличие на критични кръстовища и „стеснени“ пътни участъци от неправилно паркиране; ● Все още недостатъчно конкурентен обществен транспорт; ● Малък дял на велотранспорта; ● Замърсяващ въздуха автомобилен трафик; ● Липса на ИТС и дигиталните услуги в градския транспорт; ● Липса на електронен градски транспорт - гъвкави решения в таксуването и начини на събиране; ● Липса на достатъчно финансови средства за обновяване и поддържане на транспортната инфраструктура в необходимото добро техническо и експлоатационно състояние; ● Ниско ниво на културата на поведение на пешеходци и водачи на превозни средства с чести прояви на нарушения на правилата за

<p>повишаване на енергийната ефективност;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Наличие на обществен транспорт до всички населени места в общината; ➤ Въведена „Синя зона“ за паркиране; ➤ Достатъчно на брой спирки на масовия градски и междуселищен транспорт и в процес на облагородяване.; 	<p>движение, което води до неприемлив брой инциденти и пътнотранспортни произшествия;</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Липса на образователни инициативи и обучителни програми за устойчива мобилност; ● Липса на общи инициативи за транспортна свързаност и проекти със съседните общини. ● Липса на електронна система за закупуване на пътни документи; ● Липса на система за информираност на пътниците в реално време; ● Липса на система за цялостно управление и организация на обществения градски транспорт; ● Липса на система за управление на трафика и оптимизация на светлинната организация на кръстовищата ● Недобро състояние на спирките и прилежащите им пространства, отсъстват електронни информационни табла; ● Липса на пространствена възможност за обособяване на самостоятелна и пълноценна пътна лента за движение на автобуси (BUS лента); ● Недостиг на места за паркиране.
---	--

ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Разработка и внедряване на ПУГМ като предпоставка за превръщане на Община Пазарджик в модел на транспортна устойчивост; ➤ Въвеждане на алтернативни форми на транспорт; ➤ Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища; ➤ Поддържане и разширяване възможностите за гъвкави транспортни решения; ➤ Усвояване на средства от европейски фондове за подобряване инфраструктурата, мобилността, туризма, благоустрояването и повишаването на предприемачеството и иновациите; ➤ Засилен интерес към алтернативния вело и екотуризъм; ➤ Поддържане състоянието на общинската пътна и улична мрежа; ➤ Внедряване Интегрирана система за управление на транспорта - градски и междуселищен обществен транспорт; ➤ Разработка и въвеждане на Система за контрол и управление на обществения транспорт - Център за видеонаблюдение на трафика. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Трудно/комплицирано преминаване от автомобилен към екологичен градски и междуселищен транспорт; ● Забавяне на процеса по внедряване на интелигентни транспортни системи; ● Сериозен недостиг на финансови средства, необходими за поддържането и развитието на устойчива мобилност ● Нанасяне на екологични щети от вредни емисии във въздуха и шумово замърсяване от преобладаване на неекологични транспортни средства; ● Лоша култура на поведение при пешеходци и водачи на превозни средства; ● Повишаване честотата на пътни злополуки. ● Липса на изградена единна система за велосипедно движение;

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Подобряване състоянието на третокласната пътна мрежа за подобряване достъпността на околните населени места; ➤ Внедряване и развиване на Интелигентните транспортни системи и интегриране на повече приложения; ➤ Организиране на схеми за интермодален превоз на пътници, които позволяват свързаност на различните транспортни мрежи (например: железопътен* автомобилен * велотранспорт). ➤ Провеждане на масова информационна кампания с бразователен акцент за привличане подкрепата на гражданите и бизнеса в усилията за позитивиране на обществените нагласи и формиране на споделено отговорно поведение в социалната, трудовата и семейната среда; ➤ Повишаване на електромобилността; ➤ Достъп до различни финансови инструменти - национални, европейски и международни, за реализирането на мерки в сферата на градската мобилност; 	<ul style="list-style-type: none"> ● Недостатъчно финансиране за внедряване на интегрирани и интелигентни системи за управление на градската мобилност; Недостиг на квалифицирана работна ръка за обслужването на системите; ипса на достатъчно финансиране за изграждане на пешеходни зони/пространства; ● Липса на възможност за обособяване на споделени пространства/улици поради характеристиките на градската среда; ● Влошени качества на градска среда при придвижване, негативен екологичен отпечатък; ● Невъзможност от осигуряване на безопасна и удобна градската среда за придвижване пеша. ● Невъзможност от обособяване на велосипедни трасета поради недостатъчни ширини на улиците, главните улици вече са обновени и не са изградени велосипедни трасета, ниско ниво на безопасност при обособяване в пътното платно; ● Липса на достатъчно финансиране за изграждане на пешеходни зони/пространства;
---	---

	<ul style="list-style-type: none">• Увеличаване броя на автомобилите и задълбочаване на проблемите с паркирането в градската среда;• Недостиг на финансови средства за изграждане на общински подземни, полуподземни и многоетажни паркинги;• Увеличаване броя на автомобилите, повишаване на интензивността на движение и трафика;• Повишената интензивност на движение и трафика създават предпоставки за риск и понижаване безопасността на пътищата;
--	---

3. ТЕРЕННО И АНКЕТНО ПРОУЧВАНИЯ

През периода: април и май 2023 г. е проведено теренно проучване за запознаване с проблемите на мобилността на място.

За нуждите на ПУГМ, както и за обследване на поведението и нуждите на населението, неговите очаквания за подобрене на мобилността и обслужването в транспортно отношение, бе проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Пазарджик през месец май.

Анкетата включва 16 въпроса, като основните резултати от нея представят т. нар. „modal split“ – модално разпределение, показващо съотношението между различните начини на придвижване в града. Освен това, са покрити и въпроси за основните проблеми и ограничения пред различните начини за придвижване и какви подобрения по отношение на мобилността са желани от жителите на града.

Резултатите от анкетата спомогнаха за формирането на ясна визия за развитие на мобилността в град Карнобат и за съставянето на концепция от приоритети, мерки и проекти, които в дългосрочен план да доведат до устойчиво развитие на мобилността, така че да се подобри средата за живот и работа на населението в града.

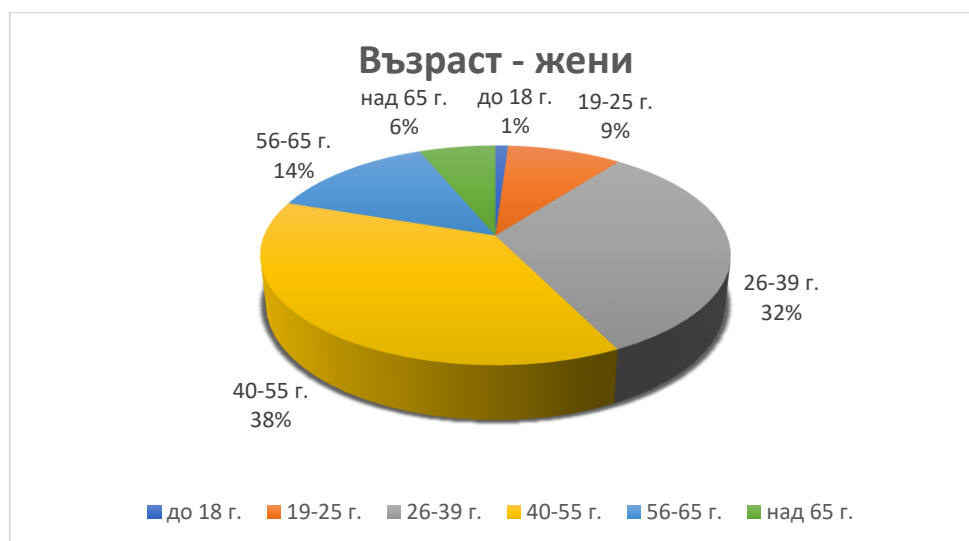
По-долу са анализирани нагласите на населението на Община Пазарджик, според половата структура на анкетираните относно изготвянето на План за устойчива градска мобилност в периода 20.04 – 10.05.2023 г.

Диаграма 2 – Разделение на анкетираните по пол



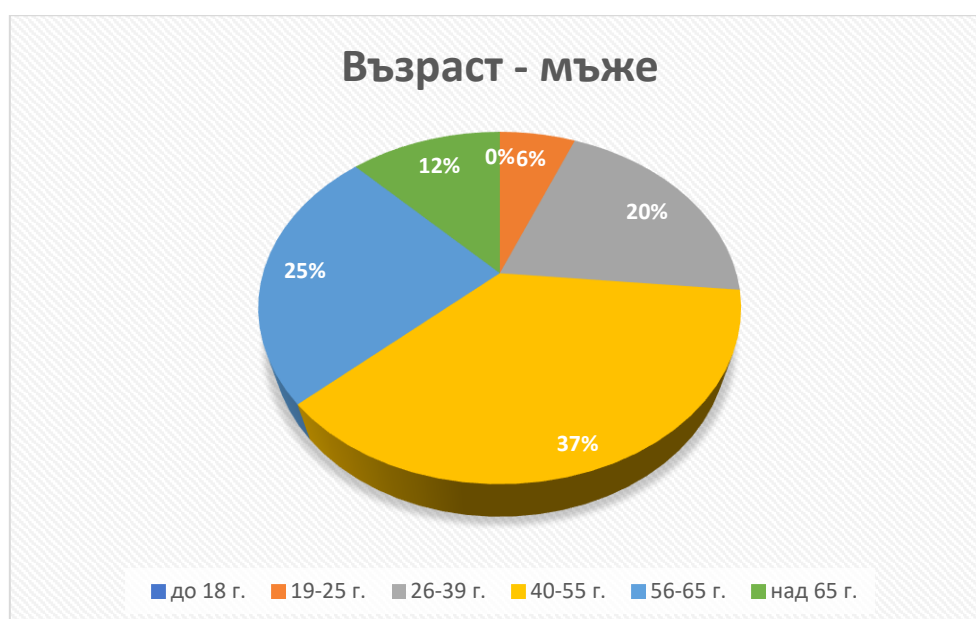
В отговорите преобладават жените с 66%, спрямо 34% мъже. Обикновено жените винаги са били по – причастни към провеждането на различни видове анкети и към решаването на местни инициативи.

Диаграма 3 – Разделение на анкетираните жени по възраст



Между анкетираните жени преобладават жени в трудоспособна възраст 40-55 г.– 38%, следвани от жени на възраст 26-39 г. – 32 %. Общо двете групи на анкетираните жени в трудоспособна възраст са 68 %. Анкетираните пенсионери заемат 14% от общия брой анкетираните жени.

Диаграма 4 – Разделение на анкетираните мъже по възраст



При анкетираните мъже, ситуацията изглежда аналогична. Най – голям дял анкетираните мъже са в трудоспособна възраст 40-55 г.– 37%, следвани от пенсионери 25 % и на трето място са анкетираните мъже на възраст между 26-39 г. – 20%.

Диаграма 5 – Разделение на анкетираните жени по занятие



Най – голям брой анкетираните жени се заема от работещите/ служителите – цели 83 %, следвани от 9% ученици/ студенти и общо 8% пенсионери и безработни.

Диаграма 6 – Разделение на анкетираните мъже по занятие



При мъжете, разпределението спрямо занятие стои по следния начин: 73% от анкетираните са работници/ служители, спрямо 17 % пенсионери. 10% общо са анкетираните безработни и ученици/ студенти.

Диаграма 7 – Разделение на анкетираните жени по нужда от обновяване в квартала/улицата



На въпросът кои елементи от Вашия квартал/ улица/ населено място имат нужда от обновяване или изграждане, анкетираните жени отговорят с най-голям процент – 21% за тротоарите, 16% за междублоковите пространства, следвани от 14% за осветлението, 12% - паркинги и 10% улична мрежа.

Диаграма 8 – Разделение на анкетираните мъже по нужда от обновяване в квартала/улицата



При мъжете, най-голям процентен дял се пада отново на тротоарите, следвани от междублоковите пространства с 16%, уличната мрежа е с 12% и велоалеите с 11%, следва подобряване на организацията на движение с 10% и 9% съответно за паркингите и зелените площи.

Отговорите на анкетираните жени и мъже са сходни в процентното си изражение и съответно в елементите, които имат нужда от обновяване или изграждане.

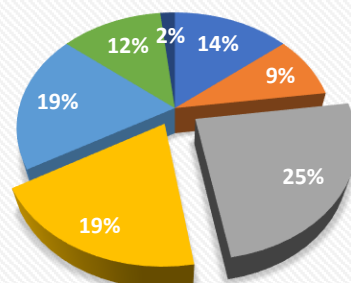
Диаграма 9 – Разделение на анкетираните жени по най-належащ проблем за решаване



Според отговорите на анкетираните жени, най-належащия проблем е подобряване състоянието на тротоарите – 32%, с 12% са междублоковите пространства. На трето и четвърто място са паркингите и осветлението.

Диаграма 10 – Разделение на анкетираните мъже по най-належащ проблем за решаване

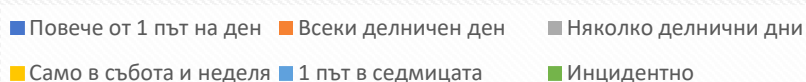
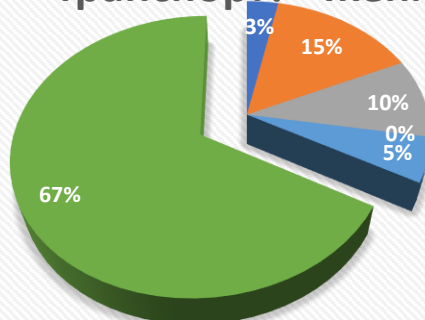
**Кой е най-належащият за решаване проблем от изброените в предходния въпрос № 5?
Моля, посочете само един отговор - мъже**



При мъжете посочените отговори съществено се различават от предпочитанията на анкетираните жени. Мъжете са посочили като най-належащ проблем за разрешаване състоянието на уличната мрежа – 25%. По равни проценти - 19%, анкетираните са посочили паркингите и велоалеите.

Диаграма 11 – Пътуване с градски транспорт - жени

Колко често пътувате с градски транспорт? - жени



67% от анкетираните посочват, че използват градски транспорт инцидентно. 15% са отговорили, че използват градски транспорт ежедневно в делнични дни и 10% прибегват до услугите на общественя транспорт едва няколко делнични дни.

Диаграма 12 – Пътуване с градски транспорт - мъже



60% от анкетираните мъже посочват в анкетата, че инцидентно използват градски транспорт, 16% - няколко делнични дни и едва 10% ежедневно се придвижват с обществен транспорт.

Диаграма 13 – Придвижване - жени



На въпроса как обичайно се придвижвате, 40% от анкетираните жени са посочили, че обичайно използват личен автомобил, 35% се придвижват пеша и 17% използват градски транспорт.

Диаграма 14 – Придвижване - мъже



Резултатите при анкетираните мъже са абсолютно идентични. Процентното разделение е както следва: 39% използват личен автомобил за ежедневното си придвижване, 25% се придвижват пеша и 19% ползват общински транспорт.

Предпочитанията на анкетираните жени и мъже не са насочени към градския транспорт. Прави се хипотезата, че анкетираното население няма нагласата да използва обществен транспорт. Следва да се отбележи малкият брой анкетираните, използващи велосипед/ мотопед за ежедневното си придвижване, което може да се отбележи като твърде обезпокоителен факт. Няма данни за дължината на велоалеите в общината и в отделните и населени места.

Диаграма 15 – Общински транспорт - жени



От посочените отговори на анкетираните жени, става ясно, че основната причина за използване на общински транспорт е, че не се плаща за паркинг – 32%. Една четвърт от отговорите са по-ниските разходи – 26%, следвани от 15% използване на личното време и 14% удобство.

Диаграма 16 – Общински транспорт - мъже



При анкетиранияте мъже, 25% посочват, че не ползват градски транспорт, на второ място с 23% стоят по-ниските разходи. 13% посочват като причина за използване на общински транспорт фактът, че плащат за паркинг и също толкова – 13% използват личното си време.

Диаграма 17 – Мотиви за използване на Общински транспорт - жени



На въпроса какво би Ви мотивирало да използвате по-често градски транспорт, 33% от анкетиранияте жени посочват изискване за подобряване на маршрути/ връзки/ спирки и основна препоръка към обществения транспорт, на второ място 22% посочват изискване за разписание с по-кратки интервали. Необходимо е да се отбележи, че увеличаването на честотата на движение/ увеличаване на броя на курсовете/ от обществения транспорт води след себе си до експлоатационни, икономически и екологични разходи, а потенциално и до загуби. Критерият „Честота на движение“ обикновено е свързан с персоналното усещане на всеки съществуващ или потенциален пътник, защото всеки един от тях счита, че едва ли не общественият транспорт следва да отговори на неговите лични предпочитания. 7% искат подобряване на условията в превозните средства. Макар и малък този процент показва продължение на въпроса за „Честотата на движение“, тъй като обикновено неудовлетворителното отношение на пътниците към работата на общинския транспорт в общината се определя и от удобството като време, но и като удобство в превозното средство.

Диаграма 18 – Мотиви за използване на Общински транспорт - мъже



При мъжете отговора, който преобладава – 28% е разписанието с по-кратки интервали, на второ място 24% посочват по-удобни маршрути/ връзки/ спирки. Като трето условие, с 18% за мотивация за използване на общински транспорт, анкетираните мъже посочват по-удобните условия в превозните средства.

Диаграма 19 – Нагласи за ползването на електромобили - жени



68% от анкетираните жени изразят положителното си мнение, относно използването на електромобили, 22% не могат да предценят и едва 10% отговарят, че не биха използвали.

Диаграма 20 – Нагласи за ползването на електромобили - мъже

Отговорите при анкетираните мъжи са абсолютно идентични: 69% отговарят, че биха ползвали, 20% не са сигурни и 11% не биха ползвали електромобили.

Диаграма 21 – Нагласи зарядни станции - жени

На въпроса в каква степен изграждането на мрежа от зарядни станции би повлияло на решението да използват електромобили, анкетираните жени отговарят положително с 69% и 31% отговарят отрицателно.

Диаграма 22 – Нагласи зарядни станции - мъже



75% от мъжете отговарят, че изграждането на мрежа от зарядни станции би повлияло в голяма степен на решението за използване на електромобил, 25% - отговарят, че в малка степен би се повлияло върху решението за използване на електромобили.

На въпроса какъв трябва да е основният приоритет за подобряване на безопасността и сигурността, намаляване на замърсяването, парниковия ефект, консумацията на енергия и подобряване на ефективността на транспортирането на хора и стоки в община Пазарджик през следващите 7 години, анкетираните жени приоритизират изграждането на велолеи, закупуването на нови превозни средства /електробуси/ за градски транспорт, които са щадящи околната среда, подобряване на междуселищния транспорт, паркинги, подобряване ефективността на транспорта.

На същия въпрос, анкетираните мъже са отговорили по следния начин: подобряване на уличната мрежа, стимулиране закупуването на електрически превозни средства, повече зареждащи станции и специализирани автосервиси, увеличаване на местата за паркиране, подобряване на осветеността на пешеходните пътеки, както и изграждането на велоалеи.

Диаграма 23 – Използване на личен автомобил - жени



58% анкетираните жени са посочили като отговор, че използват личния си автомобил ежедневно, 15% посочват 1-3 пътувания седмично, а 13% отговарят, че нямат личен автомобил.

Диаграма 24 – Използване на личен автомобил - мъже



И на този въпрос отговорите на анкетираните мъже се припокриват с отговорите на анкетираните жени. 53% се придвижват ежедневно с личния си автомобил, 15% - 1-3

пътувания седмично, 13% - използват автомобила си между 3 и 6 пъти седмично, а 11% от анкетираните мъже са отговорили, че нямат личен автомобил.

На последния въпрос какви са Вашите препоръки за подобряване на градската мобилност в община Пазарджик, анкетираните жени отговарят разнопосочно. Сред препоръчките присъстват подобряване на градски и междуселищен транспорт, чрез закупуване на нови електробуси, осъществяване на по-голям контрол върху паркирането, подобряване на инфраструктурата, изграждане на велоалеи, поставяне на допълнителни светофари, подобряване на осветеността на пешеходните пътеки и зони, стимулиране на използването на обществен транспорт, актуализиране на разписанието на превозните средства на градския транспорт.

Отговорите на анкетираните мъже са идентични с горепосочените препоръки – модернизация на транспорта, чрез въвеждане в експлоатация на електробуси, подобряване на условията в превозните средства, по-добро разписание на превозните средства на градския транспорт, осигуряване на места за паркиране, изграждане на велоалеи и подоряване на пътната инфраструктура.

ОСНОВНИ ИЗВОДИ, КОИТО СА СЪОБРАЗЕНИ ПРИ ИЗГОТВЯНЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКАТА ЧАСТ

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

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

- ✚ Влиянието на транспорта върху околната среда има съществено значение, тъй като той е най-динамично развиващият се източник на емисии в атмосферния въздух. Този извод е от особено значение за град Пазарджик, поради съчетаването на множество неблагоприятни фактори.

- ✚ Факторите, обуславящи количествено вредното влияние на автомобилния транспорт върху качеството на атмосферния въздух в градска среда са: вида и състоянието на уличната мрежа, степента на моторизация, структурата на автопарка по типове автомобили и използваното гориво.
 - Нарастване на броя на МПС и висока средна възраст на МПС в експлоатация;
 - Значително изоставане в развитието на пътната инфраструктура, в сравнение с бързо увеличаващия се брой на МПС;
 - Характерна особеност за централните части са сравнително тесните улици с ограничени възможности за разширяване и обособяване на зони за паркиране. Те са проектирани с параметри, отговарящи на други условия за движение (за много по-ниска плътност на автомобилните потоци) – с ниска пропускателна способност, което води до неблагоприятен от екологична гледна точка режим на движение: многократни принудителни спирания с последващи резки ускорения;

➤ Липса на достатъчно места за паркиране, което затруднява трафика на МПС в градска среда.

- ✚ Необходимостта от изграждане на велосипедна инфраструктура за извършване на ежедневни трудови пътувания до промишлените зони на града, централната градска част и обвързаността им с отделните жилищни квартали. От друга страна месното население и гостите на града имат необходимост и от велосипедно придвижване свързано с отдиха, рекреацията, културата и спорта в общината.
- ✚ Съществуват проблеми, свързани с влошени експлоатационни условия, по отношение на някои участъци особено от общинската пътна мрежа, поради недостатъчни ресурси за поддържането ѝ.
- ✚ Необходимост от мерки за интегриран градски транспорт и насърчаване на екологичен междуселищен транспорт;
- ✚ За публичните пространства в централната градска част и натоварените участъци от градските улици е необходимо въвеждане на Интегрирана и интелигентна система за управление на трафика, която да обхваща всички видове транспорт и начини на придвижване, както и управлението на светофарно регулирани кръстовища;
- ✚ Към настоящия момент в Община Пазарджик не са внедрени Интелигентни транспортни системи за управление и организация на градската мобилност.
- ✚ Необходима е оптимизация на работата на светофарните уредби -изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звуков сигнал, бутони.

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

Развитието на устойчива мобилност в градските зони и прилежащите населени места на община Пазарджик, която е:

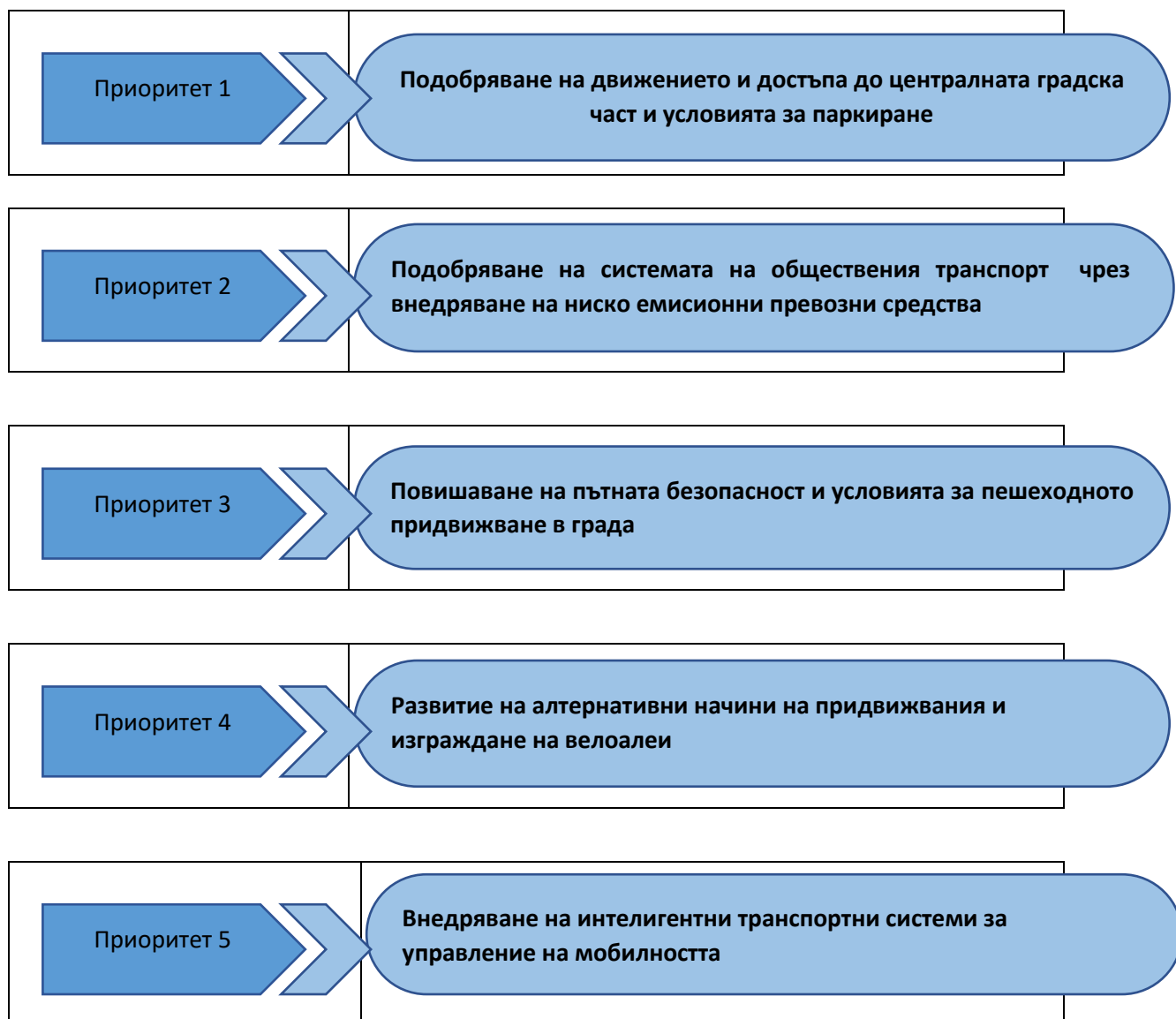
- екологосъобразна и енергийноэффективна ;
- осигуряваща разнообразен и удобен транспорт ;
- технологична и иновативна ;
- безопасна и сигурна ;
- в интерес на местната общност;
- осигуряваща достъпност и интегрираност ;
- стимулираща растежа на местната икономика ;
- подобряваща качеството на градската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

Пазарджик в достъпен, свързан и интелигентен град.

За основните направления на градската мобилност ще бъдат дефинирани концепции за развитие, които да отговарят на петте основни цели на Плана:

- достъпност;
- сигурност;
- опазване на околната среда;
- транспортни иновации и ефективност;
- качество на живот.

На база на така направеният анализ на данните и състоянието на ериторията на град Пазарджик в транспортно отношение, при съблюдаване на промените в националното и европейско законодателство в областта на управлението на градската мобилност, както и на резултатите от анкетното проучване на нуждите на населението, са изведени следните приоритети, които са залегнали в Плана за устойчива градска мобилност на град Пазарджик:



4. ВИЗИЯ И ОСНОВНИ ЦЕЛИ НА ПУГМ

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

Задачата на ПУГМ е да оформи рамка, задаваща основните насоки за устойчиво развитие на мобилността в града, както и да планира и осигури готовност за кандидатстване по програми, финансирани включително със средства от ЕС чрез Европейските фондове при споделено управление и такива, чрез Механизма за възстановяване и устойчивост. Основната цел на Плана е да постигне устойчива градска транспортна система чрез обезпечаване на достъпа до работни места, учебни, здравни заведения, културни и исторически обекти, свързаност със съседни населени места и територии и услуги за всички жители и посетители на града. Чрез него трябва да се подобри безопасността и сигурността, както и да се намали замърсяването, парниковия ефект и консумацията на енергия в транспорта.

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

ВИЗИЯ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

ПУГМ трябва да даде насока за подобряване свързаността на града и населените места в общината. Развитие на обществения транспорт, като безопасен и екологосъобразен, осигуряващ транспортна свързаност на региона ще допринесе в максимална степен за постигане на визията, заложена в Плана за интегрирано градско развитие на Община Пазарджик за периода 2021-2027, а именно:






Община Пазарджик – иновативен административен център, с оптимална среда за развитие на бизнес и пълноценна реализация на човешкия фактор, място за устойчив и интелигентен растеж, привлекателен за младите хора, инвеститори

и туристи, осигуряващ сигурност, чиста околна среда и висок жизнен стандарт за своите граждани.

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на община Пазарджик за периода 2023- 2030 г. е формулирана на основата на анализа на съществуващото положение и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност, както и свързаните с тях услуги и инфраструктура в областта на транспорта и мобилността. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана.

„Подобряване на качеството на живот на хората на територията на община Пазарджик, чрез постигане/подобряване на степента на екологосъобразна мобилност с осигурена достъпност, сигурност и безопасност на придвижване в чиста околна среда.“

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

-  Екологосъобразна;
-  Иновативна;
-  Технологична;
-  Безопасна за гражданите;
-  Екологичен и достъпен обществен транспорт;

и превръщаща община Пазарджик в Достъпна, Свързана и Интелигентна община.

Общи цели на ПУМГ

Идентифицирани са следните главни цели на ПУМГ Пазарджик:

1. Постигане на устойчива транспортна свързаност и интегрираност

Осигуряване на по-добра транспортна достъпност до град Пазарджик, укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места и местата за туризъм и отдих, формиране на устойчиви транспортни връзки със съседни изявени полюси на развитието в региона (Батак, Брацигово, Велинград, Лесичово, Панагюрище,

Пещера, Пловдив, Ракитово, Септември, Смолян, Стрелча, Сърница, Кърджали и Хасково и др.) се дефинира като **основна цел на ПУГМ**.

Съгласна Общият устройствен план на гр.Пазарджик, за да бъде транспортната система на общината икономически жизнеспособна следва с предимство да подкрепят териториите, носители на икономически просперитет. В Общия устройствен план на община Пазарджик важните оси на урбанизация са София - Пазарджик - Пловдив, Пазарджик – Пещера, Пазарджик – Панагюрище, които формират основните вътрешнотранспортни потоци и конфигурацията на пътната мрежа в общината. Предвижда се изграждане на нови обходни трасета за изнасяне на транзитния трафик извън централната градска част и жилищните квартали на град Пазарджик. Градската територия е свързана с производствената зона с два моста на р. Марица, като е изграден и третият мост в западната част на града. Същият ще се свързва с новопредвиденият западен обход от АМ-“Тракия” в посока гр. Пещера.³⁷ ЗОНА «ЦЕНТЪР» на юг от АМ ”Тракия” обхваща селата в средната част на общината, в която се намира и общинският център: Пазарджик, Мало Конаре, Говедаре, Сарая, Драгор, Ивайло, Главиница, Братаница, Ляхово, Звъничево, Мокрище, Алеко Константиново, Добровница, Юнаците, Величково, Мирянци, Хаджиево, Синитево. Основен акцент в зоната е град Пазарджик, явяващ се административен и културен център на селищната мрежа. С предложението за изграждане на нов обход източно от съществуващия град, проектът предлага включване на нови територии в регулация предимно за обитаване, производствено-складови дейности и смесени-устройствени зони. По-добрата транспортна обслуженост на зоната и интегрираност с града ще повиши нейния потенциал и подобри използването на територията на градските зони, с прилежащите периферни пространства.

Развитието на градската мобилност до 2030 г. може да допринесе за подобряване на достъпността и вътрешната интегрираност на функционалния ареал с център гр. Пазарджик, който обхваща територията на една община с административен център гр. Пазарджик и влизащите в нея 31 малки населени места (села). Територията на ареала е 637 кв. км, която съставлява 0.57% от територията на страната.

³⁷ Общ устройствен план на община Пазарджик, 2020г

Средногодишното население за периода е 117 хил. души, от които мъжете са 57 500, а жените - близо 60 хиляди.³⁸

Устойчивата мобилност ще доведе до по-ефективно използване на местния потенциал, чрез:

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

2. Постигане на екологосъобразна мобилност

Най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да намали замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в сектора и да се повиши неговата устойчивост. Политиките в периода 2021-2030 г., както на ЕС, така и на България, са насочени към целта: всички видове транспорт да станат по-устойчиви, с широкодостъпни зелени алтернативи и стимули, които да подкрепят зеления преход и значително ще ограничат замърсяването, причинено от транспорта.

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

Постигането на тази цел включва:

- ❖ поетапно осигуряване на екологичен подвижен състав за обществения транспорт (градски и междуселищен), придружаващи интегрирани мерки като зарядни станции и автоматизирана мобилност;

³⁸ Градове и техните функционални урбанизирани ареали в Република България, НСИ, 2016

- ❖ повишаване на електромобилността и електротранспорта;
- ❖ подобряване на техническите параметри и състоянието на уличната и пътната мрежа;
- ❖ стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение;
- ❖ стимулиране на споделена мобилност.

3. Разработване и внедряване на ИТС

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

Изграждане на система за видеонаблюдение на ключови места в населените места на територията на Община Пазарджик.

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

- Система за интелигентно управление на трафика;
- Система за контрол на тежкотоварното движение;
- Оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик;
- Умно паркиране - следене за свободни места в реално време. По този начин ще се оптимизира търсенето на паркомясто от страна на шофьорите, което сега допълнително утежнява трафика.
- Електронен градски транспорт - гъвкави решения в таксуването и начина на събиране;

- Въвеждане на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- Система за следене на качеството на въздуха - с изграждане на сензори за качество на въздуха на светофари на кръстовища с интензивен трафик;
- Цялостно управление на осветлението, в т.ч. и подмяна на дефектирани лампи веднага след тяхното спиране, изчисляване на осветеност и планиране на ново осветление там, където осветеността не е достатъчно висока;
- Шумово замърсяване - измерване на шумовото замърсяване чрез поставяне на сензори с цел идентификацията на зони с твърде високи нива на шумовото замърсяване и вземане на последващи мерки за редуцирането му.
- Въвеждане на допълнителни мобилни услуги за гражданите.

Подобряване на безопасността и сигурността на всички участници в движението

Безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото. В силна зависимост от нея са не само средната продължителност и качеството на живот, но и транспортът, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Ето защо ЕС прие инициативите Vision Zero (нулева смъртност) и Safe System (безопасна система), за да премахне случаите на смърт и тежки наранявания по европейските пътища. Това се постига чрез приемане на закони, подпомагане на образователни кампании, насърчаване на обмена на опит между държавите членки и другите отговорни страни в сферата на пътната безопасност, подобряване на пътната инфраструктура и чрез осигуряване на финансиране.

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

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

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

- ❖ Изграждане на пешеходни надлези и подлези;
- ❖ Осветеност и повдигане на пешеходни пътеки;
- ❖ Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение;
- ❖ Изграждане на системата за видео наблюдение за следене на пътната безопасност;
- ❖ Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди;
- ❖ Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии;
- ❖ Въвеждане на стандарти за градски дизайн и градска среда, ориентирани към пешеходците и велосипедистите, както и спирките за обществен транспорт;
- ❖ Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места и възлови пътни артерии и кръстовища - намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях, кръгови кръстовища и други.

5. МЕРКИ ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

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

Предвидените мерки и инициативи доразвиват *Стратегическа Цел II: „Изграждане и рехабилитация на ефективна техническа инфраструктура за постигане на устойчиво развитие на града и селата, съхраняваща природните дадености с иновативна индустриална култура“*, **Пети основен приоритет: „Благоустрояване на селищната среда при щадящо използване на природните ресурси“, **Мярка 5.2 „Разработване на Генерален план за организация на движението в гр.****

Пазарджик, както и План за устойчива градска мобилност. Въвеждане на системи за интелигентно управление на трафика, инфраструктура и оборудване на системи за паркиране; насърчаване на електрическата мобилност, вкл. чрез закупуване на нов и екологично чист подвижен състав за нуждите на градския и междуселищен транспорт и изграждане на инфраструктура – зарядни станции за електроавтомобили“ на Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Пазарджик за периода 2021-2027 г. Тази цел на ПИРО подкрепя интервенции за дейности за подобряване на транспортното обслужване на населените места, отдалечени от града. Планира се действията за подобряване състоянието на пътната мрежа и инфраструктурата на обществени спирки и велоалеи да се съчетаят с подобряване на обществения транспорт и надграждане на интегрираните и "умни" решения за мобилност. Ще бъдат предприети действия за реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, вкл. осигуряваща и подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги, до недвижими културни ценности и събития, до места за рекреация и туризъм, туристически обекти, до производствени и бизнес зони. Предвижда се подобряване на връзките между отделните видове транспорт с оглед на тяхната балансираност.

Развитието и модернизацията на градския транспорт са сред мерките подкрепени от ЕС. Проектите в тази връзка водят до ползи за населението от гледна точка намаляване на трафика, времето за пътуване и инцидентите (ПТП), спестяване на разходи за лични превозни средства, намаляване на замърсяването на въздуха и шума. В тази връзка ПУГМ като инструмент на политиката по отношение на мобилността следва да благоприятства за увеличаването на дела на градския транспорт за сметка на автомобилното движение. Тъй като в град Пазарджик използването на градски транспорт е на сравнително ниско ниво поради редица фактори свързани с размерите на града, нагласите на населението, условията предлагани в обществения градски транспорт и др., насърчаването на ползването му следва да произтича от целенасочена политика по ограничаване на автомобилния трафик и подобряване на условията в системата на градския транспорт.

За формирането на приоритетите и последващите мерки и инициативи, освен направения анализ на текущото състояние на градската мобилност и идентифицираните проблеми, както и от проведените анкетни проучвания, са изведени основните проблеми на градската мобилност в град Пазарджик, с които следва да се справи града, а именно:

- Нарастващ брой на личните автомобили и слабо използване на алтернативни форми на транспорт;
- Относително слабо използване на градския транспорт;
- Необходимост от подобряване на пътната безопасност и сигурност, насочено най-вече към уязвимите участници в движението;
- Недостатъчна транспортна инфраструктура, особено за паркиралите автомобили;
- Слаба организация по управлението на допълнителния - транзитен трафик и липса на координация между основните управители на пътната мрежа;
- Липса на ИТС системи за управление на трафика;
- Повишено отделяне на вредни емисии в околната среда и наднормено шумово замърсяване около основните пътни артерии (републикански и градски);
- Недостатъчен административен капацитет за управление на градската мобилност

ПУТМ се концентрира върху следните области за развитие на град Пазарджик :

- Насърчаване на устойчивите форми на мобилност, като пешеходно, велосипедно движение и използване на градски транспорт;
- Да допринася за по-добра безопасност, сигурност и здраве на жителите на града;
- Подобряване на качеството на живот и здравословна околна среда на ражданите и гостите на града;
- Намаляване на въглеродните емисии;
- Изграждане и внедряване на ИТС системи за управление на трафика.

На база на така направеният анализ на данните и състоянието на територията на град Пазарджик в транспортно отношение, при съблюдаване на промените в националното и европейско законодателство в областта на управлението на градската мобилност, както и на резултатите от анкетното проучване на нуждите на населението, са изведени следните приоритети, които са залегнали в Плана за устойчива градска мобилност на град Пазарджик:

Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места

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

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

Реализацията на мярката включва следните дейности:

1.1.1. Ремонти на обекти на пътна инфраструктура:

- Ремонт на ул. "Генерал Гурко" от ул. "В.Левски" до ул. "Ов. Соваджиян"
- Ремонт на ул. "Цар Калоян" от бул. "Ал. Стамболийски" до ул."Константин Величков"
- Ремонт на ул. "Никифор Поп Константинов" от ул. "Генерал Гурко" до ул."Кочо Честименски"
- Ремонт на ул. "Васил Левски" от ул. "Генерал Гурко" до ул."Стефан Караджа"

Мярка 1.2. Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона

Реализацията на мярката включва следните дейности:

1.2.1. Изграждане на нови обходни пътища

- Ообходен път от кръгово кръстовище на съществуващ мост над река Марица част от Главен път I-8 до ново мостово съоръжение над река Марица за връзка на южен обходен път част от Главен път I-8“.
- Проектиране и изграждане на източен обходен път от Главен път I-8 до Второкласен път II – 37“.
- Изграждане на западен обходен път на гр. Пазарджик.

1.2.2. Изграждане на ново мостово съоръжение над река Марица за връзка на Южен обходен път част от Главен път I-8

1.2.3. Изграждане на локални платна

- Изграждане на локални платна на Главен път I-8 в участъка от гр. Пазарджик до с. Звъничево;
- Изграждане на локални платна на Главен път I-8 в участъка от гр. Пазарджик до с. Мало Конаре;“.
- Изграждане на локални платна на Второкласен път II – 37 в участъка от гр. Пазарджик до разклона за магистрала „Тракия“.

Мярка 1.3. Обновяване на градската жизнена среда, модернизация на транспортната инфраструктура /автогари, спирки и депа на обществения транспорт

- Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Болницата“, гр. Пазарджик“.
- Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в нереновираната част от квартал „Марица“, гр. Пазарджик“.
- Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Ябълките“, гр. Пазарджик“.
- Реновиране на съществуващи и изграждане на нови спортни съоръжения: бившия стадион „Любен Шкодров“, зали, зони на открито“.
- Изграждане на нов гробищен парк с крематориум и колумбарий

Мярка 1.4. Изграждане на нови паркинги

- Изграждане на многоетажен паркинг, УПИ IV кв.358 гр. Пазарджик“/паркингот зад Музея/;
- Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.

Мярка 1.5. Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Пазарджик

1.5.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Пазарджик и околните населени места

Изграждането на добре развита и поддържана свързваща инфраструктура между града и съседните населени места в агломерационния ареал около града (селата Мало Конаре, Говедаре, Сарая, Драгор, Ивайло, Главиница, Братаница, Ляхово, Звъничево, Мокрище, Алеко Константиново, Добровница, Юнаците, Величково, Мирянци, Хаджиево, Синитево.) ще подобри достъпа до услуги, труд и обитаване и ще повиши качеството на живот и капацитета на територията.

Изграждането на добре развита и поддържана свързваща инфраструктура между населени места, селищни образувания, туристически обекти, обекти с културно-историческо значение като Селищна могила „Юнаците“, м. Прокара, с. Юнаците, Антично селище „Бесапара“, м. Насреща, с. Синитово , Тракийско светилище на Трите нимфи, м.

Орешака, с. Огняново, Тракийски укрепен град, м. Хайдушко кладенче, с. Паталеница, Крепост „Градище”, с. Паталеница, Средновековна крепост „Гергьовград”, м. Калето, с. Овчеполци, Римска пътна станция „Бесапара”, с. Синитово, Светилище на Асклепий, м. Хайдушко кладенче, с. Паталеница и други.

Реконструкция и рехабилитация на общинската пътна мрежа, гарантираща свързаност и интегрирано развитие на урбанизираните територии, подобряване достъпа до местата, предоставящи публични услуги, недвижими културни ценности, спортни събития, празници и туристически маршрути, вкл. реконструкция на съществуващите селскостопански и горски пътища

- Ремонт на общински път с. Главиница –с. Алеко Константиново – с. Црънча /Ш-3706/;
- Ремонт на общински път с. Мокрище – с. Ляхово –с. Паталеница /Ш - 3706/;
- Ремонт на общински път /PAZ1106/ с. Величково – с. Юнаците - /Ш - 3704/;
- Ремонт на общински път /PAZ1325, с.Три водици – гр.Пазарджик/ - с. Синитево; Граница общ. (Пазарджик –Стамболийски);
- Ремонт на общински път /I - 8/ г. Пазарджик – с.Огняново – с.Хаджиево - Граница общ. (Пазарджик –Стамболийски) - /PDV 1325/;
- Ремонт на общински път /PAZ 1129/, с. Ляхово –с. Паталеница

Мярка 1.6. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти

Изпълнение на проекти и инициативи за реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа и велотрасета, осигуряващи и подобряващи достъпа на град Пазарджик до местата с недвижими културни ценности, за рекреация и туризъм, туристически обекти.

В тази връзка се планира:

- Изграждане на велоалея до Парк „остров Свобода“;
- Пускане на линия от туристически електрически автобус от Центъра на Пазарджик до туристически обекти и исторически забележителности;
- Направа на сертифицирани и обозначени велосипедни маршрути ;

- Изграждане на споделени пешеходни и велоалеи по поречието на река Марица;

Екологичен обществен градски и междуселищен транспорт

Масовият обществен транспорт в града е тролейбусен и автобусен.

В продължение на предприетите инициативи се планират следните мерки:

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

2.1.1. Модернизация на тролейбусния транспорт:

- закупуване на 10 нови тролейбуси,
- рехабилитация на въздушната контактна мрежа и ретрофит / разширение на ТИС ;
- изграждане на покривни фотоволтаични инсталации за производство на ел. енергия за захранване на ТИС.

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

- закупуване на над 20 броя електробуси за градски и междуселищен обществен транспорт.
- Закупуване на над 20 броя бързи и бавни зарядни станции за зареждане на елестробуси;
- Обновяване на спирките на градския транспорт;

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

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

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

2.3.1. Подмяна на автопарка на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екобуси, като такива на природен газ (CNG);

2.3.2. Въвеждане на мерки за даване на преференции за електротаксита, с оглед увеличаване на техния брой;

Мярка 2.4. Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града

2.4.1. Провеждане на периодичен анализ на транспортната обстановка в Пазарджик и в частност влиянието на различни фактори върху нея и на тази основа оптимизиране на транспортната схема на масовия градски транспорт;

2.4.2. Провеждане на рекламна и мотивационна кампания сред жителите за ползите от преимущественото ползване на обществения транспорт;

2.4.3 Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за градски транспорт за служителите на преференциални цени.

Повишаване на електромобилността

Като много важна мярка за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта е поетапното премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността. За да се насърчи пробив в електромобилността трябва да ускори разгръщането на инфраструктура за зареждане. Тази цел се подкрепя от Плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ), Програмата за околна среда (ПОС) 2021-2027 и др.

Пешеходно движение

Подобряване на условията, комфорта и безопасността на пешеходното придвижване е важен приоритет на Плана за устойчива градска мобилност.

Създаването на удобни и сигурни улици и градски пространства е от изключителна важност за стимулиране на пешеходното придвижване в града. Подобряването на

условията за пешеходно движение повишава качеството на градската среда и допринася за жизнеността на града.

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

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

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

Мярка 3.1: Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрути в града:

3.1.1 Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града.

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

Мярка 3.2: Подобряване на безопасността на пешеходното движение

Планира се изпълнението на следните дейности:

- 3.2.1.** Въвеждане на транспортно-успокоената зона с ограничение на скоростта до 30 км/ч в цялата централна градска част ;
- 3.2.2.** Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, повдигане и осветяване и сигнализиране на пешеходните пътеки, където е възможно - изграждане на междинни ивици в средата на широките улици за безопасно пресичане;
- 3.2.3.** Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;
- 3.2.4.** Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства;
- 3.2.5.** Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничкопотока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за заявка за пешеходно пресичане, както и преосмисляне на локациите на вече действащите такива и др.

Мярка 3.3: Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение

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

- 3.3.1. Провеждане на широка кампания,** целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт, се счита и за един от основните инструменти за популяризирането на ПУГМ след изготвянето и одобрението му.
- 3.3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи;**
- 3.3.3. Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение,** напр. „Пеша на училище“ за стимулиране на ходенето пеша на училище чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно

придвижване около училища, подобряване на достъпа от спирки на градския транспорт, основни подходи към училищата и т.н.

Велосипедно движение

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

Изградената досега нова велосипедна мрежа в града е близо 9,5 км.

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

Съгласно Общият устройствен план Общината може да помисли изграждане на вело-трасе от гр.Пазарджик в посока с.Дебращица, тангиращо второкласния път за гр.Пещера. Това мероприятие е по-трудно за изпълнение, защото трябва да се отчуждават терени, но не е невъзможно. Вело-алеите могат да се изградят по етапно, тъй като теренните условия на общината го позволяват. Тази мярка може да бъде проучена в следващи фази на проектиране (транспортни схеми и подробни разработки).

Мярка 4.1 Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт в града

4.1.1. в имота на демонтираната жп. линия Пазарджик – Ляхово - Варвара, като общо предвиждане в ОУПО Септември и ОУПО Пазарджик и отклонение от нея в посока Паталеница, Црънча и Дебращица;

4.1.2. в посока с.Добровница от дясната страна на общинския път;

4.1.3. от гр.Пазарджик южно от републиканския път I-8, в посока гр.София до с.Мокрище по съществуващ черен път да се изгради вело-трасе;

Мярка 4.2 Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали

Изграждане на вътрешнокварталните велотрасета

Мярка 4.3 Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути

- Изграждане и/или маркиране на велосипедни маршрути и трасета, които формират специфична мрежа в градските паркове и околградския район.

Като велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм може да се маркира всяка паркова алея, която може да бъде споделена с пешеходци.

Мярка 4.4 Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди

За подобряване на възможностите за велосипедно паркиране и за паркиране на персонални електрически превозни средства, като електрически скутери и тротинетки, се предвижда:

4.4.1. Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места

4.4.2. Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на работни места;

- Монтиране на антипаркинг колчета с дизайн, позволяващ заключване на велосипеди.

Мярка 4.5 Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите

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

4.5.1. Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;

4.5.2. Подобрения на опасни кръстовища и пресичания - напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки; продължаване на настилката на велосипедни алеи през кръстовище, ако велоалеята е с предимство; създаване на междинни острови и изнесени тротоари при пресичане; стеснения на платното за движение и намаляване на радиуса на бордюрните криви;

4.5.3. Обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия, включително в училище;

4.5.4. Провеждане на кампании за толерантност на пътя.

Мярка 4.6 Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение

Община Пазарджик се ангажира да провежда ефективна комуникационна политика, насочена към популяризиране предимствата на велосипедния транспорт:

4.6.1. Установяване на здравословни навици за повече движение в града, както и развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт;

4.6.2. Организиране на кампании с ученици и студенти за ходене на училище/университет с велосипед;

4.6.3. Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители ;

4.6.4. Създаване на онлайн платформа/мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути, споделени велосипеди, велосипедни паркинги и друга информация, полезна за велосипедисти;.

Паркиране

През годините, в жилищните райони се появяват нерегламентирани паркинги в междублоковите пространства, автомобилите са заели почти всички свободни публични пространства - тротоари и подстъпи към обекти, зелени площи и др., което води до влошаване на градската среда и качеството на живота в тях. Паркирането в активните ленти за движение по първостепенната улична мрежа води до намаляване на пропускателната им способност, намаляване на видимостта и риск за движението.

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

- Въведена „синя зона“ за паркиране;
- Ограничаване на паркирането в зони с интензивен трафик;

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

Мярка 5.1. Изграждане на нови паркинги

Решенията относно броя на новите паркоместа в града се определят за всеки конкретен район от града и са насочени към решаване на конкретните проблеми по паркиране в този район.

5.1.1. Изграждане на многоетажен паркинг, УПИ IV кв.358 гр. Пазарджик“/паркингът зад Музея/; Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.

Мярка 5.2: Управление на паркирането и Умен паркинг

5.2.1. Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркомясто в обсега, където се намираме.

5.2.2. Въвеждане на Интегрирана електронна система за управление на паркирането (всички обособени паркинги и места за улично паркиране);

5.2.3. Ограничаване паркирането в зони с интензивен трафик;

Градска логистика

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

6.1. Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта

6.1.1. Управление и контрол при зареждането на търговските обекти:

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

6.1.2. Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения;

6.1.3. Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение:

- Въвеждане на допълнителни изисквания за смяна на старите товарни автомобили с по-екологични и нискоемисионни такива;
- Финансови стимули и преференции за логистичните фирми използващи електромобили за дистрибуция и разнос в града;
- Подобряване на контрола на колите на градската логистика в града;

Интелигентни транспортни системи

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

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

Мярка 7.1. Система за интелигентно управление на трафика:

Системата следи в реално време позицията на всяко превозно средство на градския транспорт и дали то се отклонява от разписанието си. Ако регистрира закъснения или избързания, тя налага корекции на светофарните фази, а при катастрофи, аварии или други затваряния на улици и булеварди, автоматично адаптира графици на линиите на градския транспорт, за да не се наруши нормалното обслужване на пътниците.

7.1.1. Дигитално управление и контрол на трафика чрез онлайн платформа ;

7.1.2. Въвеждане на система за видеонаблюдение на трафика - наблюдение на входни/изходни точки, кръстовища, публични зони, пътни инциденти, нарушения, задръствания и др;

7.1.2. Въвеждане на „умни кръстовища“ - оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик, приоритет при преминаването на автобуси/тролейбуси от градския транспорт;

Мярка 7.2. Въвеждане на система за електронно таксуване и видеонаблюдение в градския транспорт

Мярка 7.3. Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/

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

Мярка 7.4. Въвеждане на информационни електронни табла

7.4.1. Монтиране на електронни информационни табла, предоставящи информация за пътувания в реално време на спирките на МГОТ;

7.4.2. Монтиране на електронни информационни табла за наличните и свободни места за паркиране в града на входните артерии, както и указващи табла в града. Системата ще подава информация на указателните табели на входно - изходните артерии за наличие на свободни места в зоната на паркиране, заедно с информацията за наличните места в съществуващите и предвидени за изграждане паркинги.

Мярка 7.5. Въвеждане на сензори за мониторинг и контрол на качество на атмосферния въздух

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

Мярка 7.6. Въвеждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите

Въвеждане на виртуална платформа и мобилното ѝ приложение, поддържащи актуална информация за всички транспортни опции в града, придружени с разписания и

виртуални карти, информация за месторазположението, времето, за което се изминава маршрутът от всички линии на обществения транспорт, всички варианти за предвижване в града, сравнени откъм време, както и информация за съществуващите интермодални комбинации на придвижване с оглед вземане на оптималното решение за ситуацията, основано на актуална информация.

Безопасна градска мобилност

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

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

- подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата;
- оптимизиране и увеличаване на контрола относно спазването на правилата за движение по пътищата;
- по-безопасна пътна инфраструктура;
- по-безопасни превозни средства.

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

Мярка 8.1. Изграждане на по-безопасна инфраструктура

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

- Обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение. Предвидените дейности са посочени в мерките 4.5 и 4.6;
- Изграждане на системата за видео наблюдение и контрол и въвеждане на система за управление на пътните инциденти;
- Подобряване на достъпността за всички хора, но особено за тези със специални нужди. Особено наложително е навсякъде, където е приложимо: осигуряване на условия за достъп на хора с увреждания и майки с детски колички да се разшири обхвата на търсене на решения съобразно наличната инфраструктура;
- Създаване на условия за по-добра безопасност на спирките и заобикалящите територии. Изграждане на достъпна архитектурна среда (рампи, стълбищни лифтове, подвижни платформи, „достъпни маршрути“) за хора с двигателни затруднения;
- Изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места - намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях;
- Въвеждане на „Зона 30 км/час“ в централната част на град Пазарджик;
- Оптимизация на работата на светофарните уредби -изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звуков сигнал, бутони;
- Подобряване на вертикалната и хоризонталната сигнализация за ориентацията, бързото и безконфликтно движение на транзитния поток;
- Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на най-оживените кръстовища и пресичания на улици;
- Изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки и велосипедни алеи. Изграждане на енергоефективно улично осветление на град Пазарджик с въвеждане на интелигентна система за управление;

- Довършване изграждането на енергоефективно алеино осветление в зелените зони.

Мярка 8.2. По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби

- Въвеждане на системата e-call, с която при наличие на катастрофа автоматично се набира 112 и се сигнализира за местоположението на превозното средство. Това не само ще осигури навременна медицинска помощ, но и ще предотврати последващи транспортни произшествия на същото местоположение.

Мярка 8.3. Въвеждане на обучение по градска мобилност.

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

Интегриран териториален подход

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

Изискванията за прилагане на интегриран териториален подход следва да се прилага и към определени териториални функционални зони или региони. Подобен функционален регион включва общините Пазарджик, Пещера, Велинград, Панагюрище, Костенец, Септември, Съединение, Самоков, Батак, Доспат, Девин. Изпълнението на интегриран проект в партньорство на посочените общини ще подобри връзките, достъпността и тяхната интегрираност, като увеличи потенциалът на оформената зона, подобри безопасността на движението и състоянието на околната среда, ще стимулира използването на екологосъобразен колективен транспорт.

Мярка 9.1. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града

Мярка 9.2. Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града

Мярка 9.3. Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи общини Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Велинград, Брацигово и др., в т.ч.:

- **Закупуване на нови нулевоемисионни превозни средства** – 6 броя пилотни електробуса ;
- **Изграждане на нови зарядни станции** за нуждите на пилотния проект за общественя транспорт – 7 броя;
- **Разработване на ИТС/интелигентна интегрирана система за управление/** за общественя транспорт в общините и обща за междуселищния транспорт в рамките на оформения регион/ареал;
- **Въвеждане на инфраструктурни мерки** за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти:
 - ❖ изградени нови пешеходни надлези, реновирани подлези и спирки;
 - ❖ реновиране на маркировката, повдигане и осветяване на пешеходни пътеки по важните и натоварените транспортни артерии на градовете и малките населени места, пред учебни заведения и други обществени сгради, паркови зони т.н.;
 - ❖ мерки за успокояване на движението на входовете на населените места - изграждане на кръгови кръстовища, намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят, текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от мерки и други.

6. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2023 г – 2030 г

Институционална рамка

Институционалната рамка за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност на Община Пазарджик за периода 2023-2030 г. обхваща публични структури - органи, организации и институции от държавния, частния и гражданския сектор, които имат отношение към развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на три нива - местно, регионално и национално.

Местно ниво

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

Регионално ниво

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

Национално ниво

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

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

- **Очаквани резултати** от изпълнението на мерките;
- **Индикативен срок за изпълнение** - краен целеви срок за изпълнение или „постоянен“, ако за реализацията на съответната мярка се очаква постоянно (периодично) да бъдат извършвани конкретни дейности;
- **Индикативни източници на финансиране** - посочени са потенциалните източници на финансиране на мерките:
 - ✓ НПВУ = Национален План за възстановяване и устойчивост
 - ✓ ПРР = Програма „Регионално развитие“ 2021 - 2027 г.
 - ✓ ПТС = Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г.
 - ✓ ПОС = Програма „Околна среда“ 2021 - 2027 г.
 - ✓ ПРСП = Програма за развитие на селските райони 2021-2027г.
 - ✓ ФМ на ЕИП = Финансов механизъм на Европейското икономическо пространство
 - ✓ ОБ - Общински бюджет
 - ✓ РБ - Републикански бюджет
 - ✓ ДПФИ = Други програми, фондове, частни инвестиции

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА ПЕРИОДА 2023 Г – 2030 Г

НАПРАВЛЕНИЕ	№	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	ПЕРИОД год.	ИНДИКАТИВНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ
Улична и пътна мрежа на град Пазарджик и между околните населени места								
<i>Улична и пътна мрежа на град Пазарджик и между околните населени места</i>	<i>1</i>	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	<i>1.1.</i>	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на уличната мрежа и съоръженията към нея	<i>1.1.1.</i>	<i>Ремонти на обекти на пътна инфраструктура;</i>	2023 - 2024	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i>	<i>1</i>	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	<i>1.2.</i>	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона	<i>1.2.1.</i>	<i>Изграждане на нови обходни пътища</i>	2023 - 2035	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

<p><i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i></p>	<p>1</p>	<p><i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i></p>	<p>1.2.</p>	<p>Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона</p>	<p>1.2.2.</p>	<p><i>Изграждане на ново мостово съоръжение над река Марица за връзка на Южен обходен път част от Главен път I-8</i></p>	<p>2024 - 2035</p>	<p>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</p>
<p><i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i></p>	<p>1</p>	<p><i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i></p>	<p>1.2.</p>	<p>Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона</p>	<p>1.2.3.</p>	<p><i>Изграждане на локални платна</i></p>	<p>2024 - 2030</p>	<p>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</p>

<p>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</p>	<p>1</p>	<p>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</p>	<p>1.3.</p>	<p>Обновяване на градската жизнена среда, модернизация на транспортната инфраструктура /автогари, спирки и депа на обществения транспорт</p>	<p>1.3.</p> <p>1 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Болницата“, гр. Пазарджик“.</p> <p>2 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в нереновираната част от квартал „Марица“, гр. Пазарджик“.</p> <p>3 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Ябълките“, гр. Пазарджик“.</p> <p>4 Реновиране на съществуващи и изграждане на нови спортни съоръжения: бившия стадион „Любен Шкодров“, зали, зони на открито“.</p> <p>5 Изграждане на нов гробищен парк с крематориум и колумбарий</p>	<p>2024 - 2030</p>	<p>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</p>
---	-----------------	---	--------------------	--	--	---------------------------	---

Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места	1	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	1.4.	Изграждане на нови паркинги	1.4.	<i>Изграждане на многоетажен паркинг, УПИ IV кв.358 гр. Пазарджик “/паркингът зад Музея/; Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места	1	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	1.5.	Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Пазарджик	1.5.	<i>Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Пазарджик и околните населени места</i>	2024 - 2035	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	1.6	Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти	1.6.	<i>Изграждане на велоалея до Парк „остров Свобода“. Пускане на линия от туристически електрически автобус;. Направа на сертифицирани и обозначени велосипедни маршрути Изграждане на споделени пешеходни и велоалеи по поречието на река Марица</i>	2025 - 2035	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт								
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	<i>Модернизация на тролейбусния транспорт - закупуване на 10 нови тролейбуси</i>	2023 - 2035	<i>НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	<i>Модернизация на тролейбусния транспорт - рехабилитация на въздушната контактна мрежа и ретрофит / разширение на ТИС</i>	2023 - 2035	<i>НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	<i>Модернизация на тролейбусния транспорт изграждане на покривни фотоволтаични инсталации за производство на ел. енергия за запазване на ТИС</i>	2024 - 2035	<i>НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	<i>Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози-електробуси</i>	2023 - 2030	<i>НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>

<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	<i>Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози - зарядни станции</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	<i>Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози- спирки на ОГТ</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки	2.2	<i>Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки</i>	2023 - 2035	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	<i>Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.3.	Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	2.3.1.	<i>Подмяна на автопарка на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екобуси, като такива на природен газ (CNG);</i>	2023 - 2035	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.4.	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.1.	<i>Провеждане на периодичен анализ на транспортната обстановка в Пазарджик и в частност влиянието на различни фактори върху нея и на тази основа оптимизиране на транспортната схема на масовия градски транспорт</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.4.	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.2.	<i>Провеждане на рекламна и мотивационна кампания сред жителите за ползите от преимущественото ползване на обществения транспорт;</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт	2	<i>Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	2.4.	Утвърждаване на обществения градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.3.	<i>Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за градски транспорт за служителите на преференциални цени.</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Пешеходно движение								

<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.1	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрут	3.1.1.	<i>Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града.</i>	2023 - 2035	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.1.	<i>Въвеждане на транспортно-успокоената зона с ограничение на скоростта до 30 км/ч в цялата централна градска част ;</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.2.	<i>Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, повдигане и осветяване и сигнализиране на пешеходните пътеки, където е възможно - изграждане на междинни ивици в средата на широките улици за безопасно пресичане</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.3.	<i>Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.4.	<i>Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства;</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.5.	<i>Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничкопотока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за заявка за пешеходно пресичане, както и преосмисляне на локациите на вече действащите такива и др.</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.1.	<i>Провеждане на широка кампания, целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт, се счита и за един от основните инструменти за популяризирането на ПУГМ след изготвянето и одобрението</i>	2023	<i>НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.2.	<i>Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи</i>	2024	<i>НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>

Пешеходно движение	3	<i>Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града</i>	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.3.	<i>Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Пеша на училище“ за стимулиране на ходенето пеша на училище чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно придвижване около училища, подобряване на достъпа от спирки на градския транспорт, основни подходи към училищата и т.н.</i>	2023-2024	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение								
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.1.	<i>в имота на демонтираната жп. линия Пазарджик – Ляхово - Варвара, като общо предвиждане в ОУПО Септември и ОУПО Пазарджик и отклонение от нея в посока Паталеница, Црънча</i>	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.2.	<i>в посока с.Добровница от дясната страна на общинския път;</i>	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.3.	от гр.Пазарджик южно от републиканския път I-8, в посока гр.София до с.Мокрище по съществуващ черен път;	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.2.	Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали	4.2.	изграждане на вътрешнокварталнит е велотрасета	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.3.	Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути	4.3.	Изграждане и/или маркиране на велосипедни маршрути и трасета, които формират специфична мрежа в градските паркове и околградския район. Като велосипеден маршрут за спорт, отдих и туризъм може да се маркира всяка паркова алея, която може да бъде споделена с пешеходци.	2023-2024	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.4.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	4.4.1.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.4.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	4.4.2.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на работни места	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.1.	<i>Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;</i>	2023 - 2030	НПВУ , ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.2.	<i>Подобрения на опасни кръстовища и пресичания - напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки; продължаване на настилка на велосипедни алеи през кръстовища, ако велоалеята е с предимство; създаване на междинни острови и изнесени тротоари при пресичане; стеснения на платното за движение и намаляване на радиуса на бордюрните криви;</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.3.	<i>Обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия, включително в училище;</i>	2023-2024	НПВУ , ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.4.	<i>Провеждане на кампании за толерантност на пътя.</i>	2023-2024	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.1.	<i>Установяване на здравословни навици за повече движение в града, както и развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт;</i>	2023-2025	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.2.	<i>Организиране на кампании с ученици и студенти за ходене на училище/университет с велосипед;</i>	2023-2025	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Велосипедно движение	4	<i>Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи</i>	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.3.	<i>Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители ;</i>	2023-2025	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.4.	<i>Създаване на мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути, споделени велосипеди, велосипедни паркинги и друга информация, полезна за велосипедисти.;</i>	2023-2026	НПВУ, ПРР, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Паркиране								
Паркиране	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.1	Изграждане на нови паркинги	5.1.1.	Изграждане на многоетажен паркинг, УПИ IV кв.358 гр. Пазарджик“/паркингът зад Музея/; Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.	2023 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Паркиране	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.1.	Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най- близкото свободно паркомясто в обсега, където се намираме.	2023 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Паркиране	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.2.	Въвеждане на Интегрирана електронна система за управление на паркирането (всички обособени паркинги и места за улично паркиране);	2023 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Паркиране	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.3.	Ограничаване паркирането в зони с интензивен трафик;	2023 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Градска логистика								

<i>Градска логистика</i>	<i>1</i>	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	<i>6.1</i>	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<i>6.1.1.</i>	<i>Управление и контрол при зареждането на търговските обекти</i>	<i>2023 - 2030</i>	<i>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Градска логистика</i>	<i>1</i>	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	<i>6.1</i>	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<i>6.1.2.</i>	<i>Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения;</i>	<i>2024 - 2030</i>	<i>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
<i>Градска логистика</i>	<i>5</i>	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	<i>6.1</i>	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<i>6.1.3.</i>	<i>Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение</i>	<i>2024 - 2030</i>	<i>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>
Интелигентни транспортни системи								
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	<i>5</i>	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	<i>7.1</i>	Система за интелигентно управление на трафика	<i>7.1.1.</i>	<i>Дигитално управление и контрол на трафика чрез онлайн платформа ;</i>	<i>2024 - 2030</i>	<i>НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ</i>

Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.1	Система за интелигентно управление на трафика	7.1.2.	<i>Въвеждане на система за видеонаблюдение на трафика</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.1	Система за интелигентно управление на трафика:	7.1.3.	<i>Въвеждане на „умни кръстовища“</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.2.	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците и видеонаблюдение в градския транспорт	7.2.	<i>Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците и видеонаблюдение в градския транспорт</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.3.	Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/	7.3.	<i>Разработване/ актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.4.	Въвеждане на информационни електронни табла	7.4.1.	<i>Монтиране на електронни информационни табла, предоставящи информация за пътувания в реално време на спирките на МГОТ;</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	<i>Внедряване на ИТС за управление на мобилността</i>	7.4.	Въвеждане на информационни електронни табла	7.4.2.	<i>Монтиране на електронни информационни табла за наличните и свободни места за паркиране в града на входните артерии, както и указващи табла в града.</i>	2024 - 2030	НПВУ , ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Интелигентни транспортни системи	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.5.	Въвеждане на сензори за мониторинг и контрол на качество на атмосферния въздух	7.5.	Въвеждане на сензори за мониторинг и контрол на качество на атмосферния въздух	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Интелигентни транспортни системи	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.6.	Въвеждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите	7.6.	Въвеждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Безопасна градска мобилност								
Безопасна градска мобилност	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	8.1	Изграждане на по-безопасна инфраструктура	8.1.	Инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, насочени към безопасността и сигурността на всички участници, в т.ч. уязвимите участници в движението	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Безопасна градска мобилност	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	8.2.	По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби	8.2.	Въвеждане на системата e-call	2024 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ
Безопасна градска мобилност	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	8.3.	Въвеждане на обучение по градска мобилност.	8.3.	Подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата	2023- 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ПОС, ФМ на ЕИП, ДПФИ, ОБ

Интегриран териториален подход								
<i>Интегриран териториален подход</i>	1	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	9.1	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града	9.1.	<i>Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ДПФИ, ОБ
<i>Интегриран териториален подход</i>	1	<i>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</i>	9.2.	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града	9.2.	<i>Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на град</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ДПФИ, ОБ
<i>Интегриран териториален подход</i>	2	<i>Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства</i>	9.3	Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи общини Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Велинград, Брацигово и др.	9.3.	<i>Закупуване на нови нулевоемисионни превозни средства ; Изграждане на нови зарядни станции за нуждите на пилотния проект за общественя транспорт</i>	2023 - 2030	НПВУ, ПРР, ПТС, ДПФИ, ОБ
							2023 - 2035	

7. СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

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

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

■ **Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ**

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

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

■ **Организация на работата по наблюдението и оценката**

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

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

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

■ Актуализация на ПУГМ

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

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

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

Процедурата за актуализация на документа има следните основни стъпки:

- Събиране на необходимата информация, подготовка на обосновка за предлаганите промени и извършване на консултации с експерти от заинтересованите страни;
- Организиране на срещи, групови дискусии и други форми на обсъждане на предложенията;
- Експерти от общината подготвят окончателното(ите) предложение(я) за изменение;

- Предложението(ията) се приема(т) или отхвърля(т) след публично обсъждане.

Индикатори за изпълнението на ПУГМ на община Пазарджик

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

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

Таблица 32 Индикатори за наблюдение и оценка на изпълнението

НАПРАВЛЕНИЕ	№	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ		
							ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ
Улична и пътна мрежа на град Пазарджик и между околните населени места									
<i>Улична и пътна мрежа на град Пазарджик и между околните населени места</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	<i>1.1.</i>	Изграждане и/или обновяване и/или реконструкция на уличната мрежа и съоръженията към нея	<i>1.1.1.</i>	Ремонти на обекти на пътна инфраструктура;	<i>отремонтирани участъци</i>	<i>кв.м.</i>	<i>10000</i>
<i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	<i>1.2.</i>	Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона	<i>1.2.1.</i>	Изграждане на нови обходни пътища	<i>изградени нови обходни пътища</i>	<i>бр.</i>	<i>3</i>

<p><i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i></p>	<p>1</p>	<p>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</p>	<p>1.2. Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона</p>	<p>1.2.2.</p>	<p>Изграждане на ново мостово съоръжение над река Марица за връзка на Южен обходен път част от Главен път I-8</p>	<p><i>изградено нови мостово съоръжение</i></p>	<p><i>бр</i></p>	<p>1</p>
<p><i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i></p>	<p>1</p>	<p>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</p>	<p>1.2. Изграждане и/или обновяване на транспортните комуникации, техническата и телекомуникационна инфраструктура и подобряване достъпността и технологичната осигуреност на съществуващата индустриална зона</p>	<p>1.2.3.</p>	<p>Изграждане на локални платна</p>	<p><i>изградено нови локални платна</i></p>	<p><i>бр.</i></p>	<p>6</p>

<p>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</p>	<p>I</p>	<p>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</p>	<p>1.3.</p> <p>Обновяване на градската жизнена среда, модернизация на транспортната инфраструктура /автогари, спирки и депа на обществения транспорт</p>	<p>1.3.</p> <p>1 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Болницата“, гр. Пазарджик“. 2 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в нереновираната част от квартал „Марица“, гр. Пазарджик“. 3 Обновяване на градската жизнена среда в жилищни райони в квартал „Ябълките“, гр. Пазарджик“. 4 Реновиране на съществуващи и изграждане на нови спортни съоръжения: бившия стадион „Любен Шкодров“, зали, зони на открито“. 5 Изграждане на нов гробищен парк с крематориум и колумбарий</p>	<p>обновени обекти от градската среда</p>	<p>бр.</p>	<p>10</p>
<p>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</p>	<p>I</p>	<p>Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране</p>	<p>1.4.</p> <p>Изграждане на нови паркинги</p>	<p>1.4.</p> <p>Изграждане на многоетажен паркинг, УПИ IV кв.358 гр. Пазарджик“/паркингот зад Музея/; Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.</p>	<p>изградени нови паркинги</p>	<p>бр.</p>	<p>2</p>

<i>Улична и пътна мрежа между град Пазарджик околните населени места</i>	1	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	1.5.	Подобряване на транспортната свързаност в ареалите на икономическа и социална активност около град Пазарджик	1.5.	Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на транспортната инфраструктура между град Пазарджик и околните населени места	<i>ремонтирани общински пътища</i>	<i>бр.</i>	<i>6</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	1.6	Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и събития, места за рекреация и туризъм, туристически обекти	1.6.	Изграждане на велоалея до Парк „остров Свобода“. Пускане на линия от туристически електрически автобус от Центъра на Пазарджик до до туристически обекти и забележителности;. Направа на сертифицирани и обозначени велосипедни маршрути Изграждане на споделени пешеходни и велоалеи по поречието на река Марица	<i>Изпълнение на проекти и инициативи</i>	<i>бр.</i>	<i>5</i>
Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт									
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на общественя транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	Модернизация на тролейбусния транспорт	<i>закупени нови тролейбуси</i>	<i>бр.</i>	<i>10</i>

<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	Модернизация на тролейбусния транспорт	<i>Рехабилитирани участъци от въздушната контактна мрежа и ретрофит / разширение на ТИС ;</i>	<i>бр.</i>	<i>10</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.1.	Модернизация на тролейбусния транспорт	<i>изграждане на покривни фотоволтаични инсталации за производство на ел. енергия за захранване на ТИС.</i>	<i>бр</i>	<i>2</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози	<i>закупуване на нови електробуси за градски и междуселищен транспорт</i>	<i>бр.</i>	<i>20</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози	<i>закупуване на бързи и бавни станции за зареждане на електробуси</i>	<i>бр.</i>	<i>24</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществения транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.1.	Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на града	2.1.2.	Поетапна подмяна на автопарка на масовия градски транспорт и междуселищните превози	<i>обновени спирки на ОГТ</i>	<i>бр.</i>	<i>10</i>

<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки	2.2	Разкриване на нови маршрутни линии на електротранспорта, вкл. изграждане на нови спирки	<i>нови маршрутни линии</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.3.	Преминаване към икономичен и щадящ околната среда немасов обществен транспорт	2.3.1.	Подмяна на автопарка на фирми, извършващи ученически и служебни превози, вкл. автобуси/микробуси за „случаен превоз“ с електробуси или други екобуси, като такива на природен газ (CNG);	<i>нови нулево/ниско емисионни автобуси</i>	<i>бр.</i>	<i>20</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.4.	Утвърждаване на общественя градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.1.	Въвеждане на мерки за даване на преференции за електротаксита, с оглед увеличаване на техния брой;	<i>въведени в експлоатация електротаксита</i>	<i>бр.</i>	<i>5</i>
<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.4.	Утвърждаване на общественя градския транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.2.	Провеждане на рекламна и мотивационна кампания сред жителите за ползите от преимущественото ползване на общественя транспорт;	<i>проведени кампании</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>

<i>Екологичен, обществен, градски и междуселищен транспорт</i>	2	Подобряване на системата на обществен транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	2.4.	Утвърждаване на обществен транспорт като ефективен, екологосъобразен и предпочитан транспорт в града	2.4.3.	Преговори с бизнеса и търговските обекти за лансиране на безплатни линии за техните клиенти и/или работници и за закупуване на карти за градски транспорт за служителите на преференциални цени.	<i>закупени карти на преференциални цени</i>	<i>бр.</i>	<i>30</i>
Пешеходно движение									
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.1	Създаване на зелени, достъпни и активни пешеходни зони и маршрут	3.1.1.	Увеличаване на пешеходните пространства/зони в града.	<i>пешеходните пространства/зони в града.</i>	<i>кв.м.</i>	<i>500</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.1.	Въвеждане на транспортно-успокоената зона с ограничение на скоростта до 30 км/ч в цялата централна градска част	<i>въведена "ЗОНА 30 км/ч"</i>	<i>бр</i>	<i>1</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.2.	Подобряване на възможностите за безопасно пешеходно пресичане на нивото на улиците, повдигане и осветяване и сигнализиране на пешеходните пътеки	<i>безопасни пешеходни пътеки</i>	<i>бр</i>	<i>10</i>

<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.3.	Подобряване на настилките и поддръжката на улиците и тротоарите, премахване на препятствия пред пешеходните потоци;	<i>Подобри настилки на улици и тротоари;</i>	<i>кв.м.</i>	<i>800</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.4.	Подобряване на маркировката и уличното осветление в пешеходните зони и публични пространства;	<i>Подобрена маркировка и улично осветление в пешеходните зони и публични пространства;</i>	<i>кв.м.</i>	<i>600</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.2.	Подобряване на безопасността на пешеходното движение	3.2.5.	Подобряване на вертикалната сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците; измерване и анализиране на пътничкопотока и отчитане на спецификата на отделните кръстовища при вземането на решения за поставяне на бутони за заявка за пешеходно пресичане, както и преосмисляне на локациите на вече действащите такива и др.	<i>Подобрена вертикална сигнализация, осигуряваща безопасното придвижване на пешеходците</i>	<i>кв.м.</i>	<i>500</i>

<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.1.	Провеждане на широка кампания, целяща популяризирането на мерките и ползите от използването на екологични и устойчиви методи на транспорт, се счита и за един от основните инструменти за популяризирането на ПУГМ след изготвянето и одобрението	<i>проведена кампания</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.2.	Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи	<i>проведени информационни кампании</i>	<i>бр.</i>	<i>2</i>
<i>Пешеходно движение</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	3.3.	Популяризиране и стимулиране на пешеходното движение	3.3.3.	Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходното и велосипедното движение, напр. „Пеша на училище“ за стимулиране на ходенето пеша на училище чрез създаване на достъпна и безопасна среда за пешеходно придвижване около училища, подобряване на достъпа от спирки на градския транспорт, основни подходи към училищата и т.н.	<i>проведени инициативи /подобрения</i>	<i>брой</i>	<i>3</i>

Велосипедно движение									
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.1.	в имота на демонтираната жп. линия Пазарджик – Ляхово - Варвара, като общо предвиждане в ОУПО Септември и ОУПО Пазарджик и отклонение от нея в посока Паталеница, Црънча	<i>изградени нови велосипедни алеи</i>	<i>брой</i>	<i>1</i>
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.2.	в посока с.Добровница от дясната страна на общинския път;	<i>изградени нови велосипедни алеи</i>	<i>брой</i>	<i>1</i>
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.1.	Изграждане на интегрирана инфраструктура за велосипеден транспорт	4.1.3.	от гр.Пазарджик южно от републиканския път I-8, в посока гр.София до с.Мокрище по съществуващ черен път;	<i>изградени нови велосипедни алеи</i>	<i>брой</i>	<i>1</i>
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.2.	Изграждане на довеждаща велосипедна мрежа в жилищните квартали	4.2.	изграждане на вътрешнокварталните велотрасета	<i>изградени велотрасета</i>	<i>брой</i>	<i>3</i>

<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.3.	Изграждане на рекреационни и спортни велосипедни трасета и маршрути	4.3.	Изграждане и/или маркиране на велосипедни маршрути и трасета, които формират специфична мрежа в градските паркове и околградския район. Като велосипеден маршрут за спорт, отдых и туризъм може да се маркира всяка паркова алея, която може да бъде споделена с пешеходци.	<i>изградени велотрасета и маршрути</i>	<i>брой</i>	5
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.4.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	4.4.1.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места	<i>монтирани съоръжения за паркиране на велосипеди</i>	<i>брой</i>	20
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.4.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	4.4.2.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на работни места	<i>монтирани съоръжения за паркиране на велосипеди</i>	<i>брой</i>	20
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.1.	Полагане на маркировка, маркиране на специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;	<i>положени маркировки/пътни знаци /сигнализация</i>	<i>брой</i>	30

Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.2.	Подобрения на опасни кръстовища и пресичания - напр. създаване на стоп линия за велосипедисти, изнесена пред стоп линията на моторизирания трафик; добавяне на велосипедни пътеки до пешеходните пътеки; продължаване на настилка на велосипедни алеи през кръстовище, ако велоалеята е с предимство; създаване на междинни острови и изнесени тротоари при пресичане; стеснения на платното за движение и намаляване на радиуса на бордюрните криви;	подобрили кръстовища	брой	10
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.3.	Обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед или тротинетка в градски условия, включително в училище	проведено обучение за пътна безопасност	брой	3
Велосипедно движение	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.5.	Подобряване на пътната безопасност за велосипедистите	4.5.4.	Провеждане на кампании за толерантност на пътя.	проведени кампании	брой	2

<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.1.	Разяснителни срещи относно здравословни навици за повече движение в града, както и развитието на култура за използване на колелото като средство за транспорт;	<i>проведени разяснителни срещи</i>	<i>брой</i>	5
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.2.	Организиране на кампании с ученици и студенти за ходене на училище/университет с велосипед;	<i>проведени кампании</i>	<i>брой</i>	6
<i>Велосипедно движение</i>	4	Развитие на алтернативни начини на придвижвания и изграждане на велоалеи	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.3.	Кампании с работодатели за насърчаване използването на велосипеден транспорт от техните служители ;	<i>проведени кампании</i>	<i>брой</i>	5
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	4.6.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	4.6.4.	Създаване на мобилно приложение за споделяне на велосипедни маршрути, споделени велосипеди, велосипедни паркинги и друга информация, полезна за велосипедисти;.	<i>създадено мобилно приложение за велосипедисти</i>	<i>брой</i>	1
Паркиране									
<i>Паркиране</i>	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.1	Изграждане на нови паркинги	5.1.1.	Изграждане на многоетажен паркинг /паркингът зад Музея/; Изграждане на подземен паркинг УПИ I /Градски пазар/ кв.1254 по плана на гр. Пазарджик.	<i>изградени нови паркинги</i>	<i>бр.</i>	2

<i>Паркиране</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.1.	Разработване на мобилно приложение за идентифициране на най-близкото свободно паркоместо в обсега, където се намираме.	<i>мобилно приложение</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Паркиране</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.2.	Въвеждане на Интегрирана електронна система за управление на паркирането (всички обособени паркинги и места за улично паркиране);	<i>Въведена Интегрирана електронна система за управление на паркирането</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Паркиране</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	5.2	Управление на паркирането и Умен паркинг	5.2.3.	Ограничаване паркирането в зони с интензивен трафик;	<i>Ограничаване паркирането в зони с интензивен трафик</i>	<i>бр.</i>	<i>2</i>
Градска логистика									
<i>Градска логистика</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	6.1	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	6.1.1.	Управление и контрол при зареждането на търговските обекти:	<i>въведени контролни дейности</i>	<i>бр.</i>	<i>3</i>

<i>Градска логистика</i>	<i>1</i>	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	<i>6.1</i>	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<i>6.1.2.</i>	Прилагане на инструменти за анализ на устойчивата градска мобилност; идентифициране на проблеми; качествени съвместни решения, включващи всички заинтересовани страни; оценка, поддръжка и подновяване на добрите практически решения;	<i>приложени инструменти и решения</i>	<i>бр.</i>	<i>5</i>
<i>Градска логистика</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	<i>6.1</i>	Мерки за управление и контрол на логистиката на транспорта	<i>6.1.3.</i>	Въвеждане на Система за контрол на тежкотоварното движение	<i>въведена система за контролна тежкотоварното движение</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
Интелигентни транспортни системи									
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	<i>7.1</i>	Система за интелигентно управление на трафика	<i>7.1.1.</i>	Дигитално управление и контрол на трафика чрез онлайн платформа ;	<i>изградена онлайн платформа</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	<i>7.1</i>	Система за интелигентно управление на трафика	<i>7.1.2.</i>	Въвеждане на система за видеонаблюдение на трафика	<i>въведена система за видеонаблюдение</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	<i>7.1</i>	Система за интелигентно управление на трафика:	<i>7.1.3.</i>	Въвеждане на „умни кръстовища“	<i>въведени умни кръстовища</i>	<i>бр.</i>	<i>3</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	<i>5</i>	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	<i>7.2.</i>	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците и видеонаблюдение в градския транспорт	<i>7.2.</i>	Въвеждане на система за електронно таксуване на пътниците и видеонаблюдение в градския транспорт	<i>въведена система за електронно таксуване на пътниците и видеонаблюдение</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>

<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.3.	Разработване/актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/	7.3.	Разработване/актуализиране на ГПОД /Генерален план за организация на движението/	<i>изготвен ГПОД /Генерален план за организация на движението/</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.4.	Въвеждане на информационни електронни табла	7.4.1.	Монтиране на електронни информационни табла, предоставящи информация за пътувания в реално време на спирките на МГОТ;	<i>монтирани електронни табла</i>	<i>бр.</i>	<i>30</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.4.	Въвеждане на информационни електронни табла	7.4.2.	Монтиране на електронни информационни табла за наличните и свободни места за паркиране в града на входните артерии, както и указващи табла в града.	<i>монтирани електронни табла</i>	<i>бр.</i>	<i>8</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.5.	Въвеждане на сензори за мониторинг и контрол на качество на атмосферния въздух	7.5.	Въвеждане на сензори за мониторинг и контрол на качество на атмосферния въздух	<i>монтирани сензори</i>	<i>бр.</i>	<i>20</i>
<i>Интелигентни транспортни системи</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	7.6.	Въвеждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите	7.6.	Въвеждане на мобилно приложение за транспортните услуги за гражданите	<i>въведено мобилно приложение</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>
Безопасна градска мобилност									

<i>Безопасна градска мобилност</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	8.1	Изграждане на по-безопасна инфраструктура	8.1.	Инфраструктурните мерки за безопасна градска мобилност, насочени към безопасността и сигурността на всички участници, в т.ч. уязвимите участници в движението	<i>въведени инфраструктурни мерки</i>	<i>бр.</i>	5
<i>Безопасна градска мобилност</i>	5	Внедряване на ИТС за управление на мобилността	8.2.	По-тясно сътрудничество в областта на пътната безопасност между органите за пътна безопасност и здравните служби	8.2.	Въвеждане на системата e-call	<i>въведена системата e-call</i>	<i>бр.</i>	1
<i>Безопасна градска мобилност</i>	3	Повишаване на пътната безопасност и условията за пешеходно придвижване в града	8.3.	Въвеждане на обучение по градска мобилност.	8.3.	Подобряване на образованието и обучението на участниците в движението по пътищата	<i>проведени обучения</i>	<i>бр.</i>	3
Интегриран териториален подход									
<i>Интегриран териториален подход</i>	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	9.1	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града	9.1.	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в части на града	<i>реализирани проекти</i>	<i>бр.</i>	1

Интегриран териториален подход	1	Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и условията за паркиране	9.2.	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на града	9.2.	Формиране на интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност в зоната на близките населени места на град	реализирани проекти	бр.	1
Интегриран териториален подход	2	Подобряване на системата на общественя транспорт чрез внедряване на ниско емисионни превозни средства	9.3	Формиране на партньорства и интегрирани пакети от мерки за устойчива мобилност във функционални зони и ареали, включващи общини Пазарджик, Пещера, Панагюрище, Велинград, Брацигово и др.	9.3.	Закупуване на нови нулевоемисионни превозни средства ; Изграждане на нови зарядни станции за нуждите на пилотния проект за общественя транспорт	закупени нови: 6 електробуса и 6 бавни зарядни станции и 1 бърза зарядна станция	бр.	13