



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ (ПУГМ) на град Велико Търново



Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество“

1463 София, Ул. „Доспат“ № 28А
+359 2 851 35 58; +359 888 871 208
<http://www.csdcs.org/>
mail@csdcs.org



Община Велико Търново

5000 Велико Търново, площад "Майка България" 2
+359 62/ 619 203
e-mail: mayorvt@vt.bia-bg.com

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

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



СЪДЪРЖАНИЕ

Раздел I - Въведение	4
1. Концепция на Плана за устойчива градска мобилност	4
2. Дългосрочна визия и ясен план за изпълнение	7
3. Характеристики на плана. Основни принципи	7
4. Цели и задачи на Плана за Устойчива Градска Мобилност	8
5. Описание на проблемите, с които планът възнамерява да се справи. Задачи	12
Раздел II - Описание на настоящото състояние	16
1. Релеф	18
2. Икономика	19
3. Туризм	21
4. Демографска картина	23
5. Транспортна инфраструктура	24
6. Данни за околната среда	40
8. SWOT-анализ на факторите, имащи отношение към Плана за устойчива градска мобилност	44
Раздел III - Предлагани мерки	49
1. Целеви групи	49
2. Велосипедно движение	49
3. Пешеходно придвижване	50
4. Мерки за контрол и намаляване на пътните инциденти	51
5. Опазване на околната среда чрез минимизиране на екологичното влияние на транспорта	51
Раздел IV - Индикативна рамка, описание и целеви стойности	51
Приложения	
Приложение 1 – Декларация от ръководството на Община Велико Търново	56

РАЗДЕЛ I ВЪВЕДЕНИЕ

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

Fred Kent

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

Луис Мамфорд

1. Концепция на Плана за Устойчива Градска Мобилност

Тенденциите на изменение на климата и изчерпване на природните ресурси поставят допълнителни предизвикателства пред устойчивия растеж, тъй като поради целта за ограничаване изменението на климата до под два градуса и прекъсването на пряката зависимост между икономическия растеж и ресурсоемкостта налагат повече дългосрочно инвестиране в енергия с ниски въглеродни емисии.

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

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

На 25.03.2013г. Европейската комисия прие Зелена книга, която разглежда дългосрочните инвестиции като образуване на дълготрайни материални и нематериални активи. Обществената полза от редица инвестиции в енергийните инфраструктури, технологиите във връзка с изменението на климата, образованието и т.н. е дори още по-голяма, тъй като те генерират по-голяма възвръщаемост за обществото като цяло чрез подпомагането на основни услуги и подобряването на жизнения стандарт.

Причината е, че много градове в ЕС са изправени пред общи проблеми, свързани с устойчивата градска мобилност, като например високата интензивност на движението и задръстванията, вредните емисии и диспропорционалното развитие с въздействие върху социалната изолация и икономическия ръст. Тези проблеми са значителни.

Решения за тях се търсят на местно, регионално и национално равнище в съответствие с принципа на субсидиарност.

Със Зелената книга за градска мобилност бяха определени пет основни предизвикателства пред градската мобилност и бе дадено начало на обсъждане относно добавената стойност на действията на равнище ЕС в подкрепа на местните, регионалните и националните органи за посрещане на предизвикателствата. Въпреки че местните, регионалните и националните органи носят основната отговорност за посрещането на тези предизвикателства, решенията относно градската мобилност се вземат също в контекста на законодателството и политиката на ЕС и могат от своя страна да засегнат глобалната околна среда и свободното движение на хора, стоки и услуги в целия ЕС. Оценката на въздействието изследва каква точно би могла да бъде добавената стойност от действията на ЕС.

Широко призната е необходимостта от по-устойчиви и интегриращи процеси на планиране като начин за справяне със сложността на градската мобилност.

Възникват нови подходи за планиране на градската мобилност, докато местните органи се стремят да разчупят предишните подходи на несподеляне и да разработят стратегии, които могат да стимулират ориентирането към по-чисти и по-устойчиви видове транспорт.

Като цяло, за да достигне целта си, до 2050 г. ЕС трябва да намали емисиите си с 80-95 % под нивата от 1990 г. в контекста на необходимите намаления в развитите страни като група. Анализът на *Новите технологии* за превозни средства и управление на трафика ще бъдат от централно значение за намаляване на транспортните емисии в ЕС и останалата част от света. Намаляване на парниковите газове (ПГ) с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 1990 г., а той остава значителен и все още растящ източник на ПГ. Целта на транспортния сектор е до 2030 г. да намали емисиите на ПГ с около 20 % под нивото им от 2008 г. Като се има предвид значителното нарастване на емисиите от транспорт през последните две десетилетия, това би ги довело въпреки всичко до ниво с 8 % над това от 1990 г. Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложена в стратегията „Европа 2020“¹ и новия план за енергийна ефективност от 2011 г.², главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес, подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите. В градовете преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от по-ниските изисквания към пробег на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът на средства за обществен транспорт е по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеш и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69 % от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете. Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда е съществен принос за значителното

SOM (2010) 2020.
SOM (2011) 109.

намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства. Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара. Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.

Технологичните нововъведения могат да постигнат по-бърз и по-евтин преход към по-ефективна и устойчива европейска транспортна система, като действат по три основни фактора:

- Ефективност на транспортните средства чрез нови двигатели, материали и дизайн;
- Използване на по-чиста енергия чрез нови горива и системи за задвижване;
- По-добро използване на мрежата и по-безопасна и сигурна дейност чрез информационни и комуникационни системи.

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. Поради това се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението по отношение на мобилността. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства, за да се намалят задръстванията и вредните емисии. Градове над определена големина трябва да бъдат насърчавани да разработват планове за градска мобилност, които съдържат всички тези елементи. Плановите за градска мобилност трябва да са в пълен синхрон с интегрираните градоустройствени планове. Ще е необходима общоевропейска рамка за постигане на оперативна съвместимост на схемите за таксуване на междуградските и градските участници в движението.

Комисията създаде обсерватория за градска мобилност под формата на виртуална платформа, която осигурява система за „обслужване на едно гише“ при споделянето на знания и опит или обсъждането на въпроси, свързани с градската мобилност и транспорта: <http://www.eltis.org/bg/mobility-plans>.

Устойчивата урбанизация е широко призната като едно от световните ключови предизвикателства през XXI век. На срещата на държавните и правителствените ръководители на Конференцията на ООН по въпросите на устойчивото развитие (Рио+20) през 2012 г. Бе отчетено значението на устойчивия транспорт за икономическото развитие и устойчивото градско развитие и бе постигнато съгласие относно „нуждата да се насърчава интегриран подход към изготвянето на политики за транспортни услуги и системи на национално, регионално и местно равнище с цел, насърчавана на устойчиво развитие”.

2. Дългосрочна визия и ясен план за изпълнение

Акцентът на Плановете за устойчива градска мобилност е насочен към предприемане на следните стъпки:

- Да се създадат процедури и механизми за финансово подпомагане на европейско ниво на проверки на градската мобилност, както и на плановете за градска мобилност, да се създаде „Европейско табло с резултати“ по отношение на градската мобилност, базиращо се на общи цели;
- Да се проучи възможността за европейска мрежа за поддръжка на постепенното въвеждане на плановете за градска мобилност в европейските градове;
- Да се интегрира градската мобилност в евентуално партньорство за нововъведения „Интелигентни градове“;
- Да се насърчават големите работодатели да разработят фирмени планове за управление на мобилността;
- Да се разработи утвърдена рамка за таксуване на потребителите на градски пътища и схеми за ограничаване на достъпа и тяхното приложение, включително и законова и утвърдена оперативна-техническа рамка за приложенията за превозни средства и инфраструктури;
- Да се създадат насоки за най-добрите практики за по-добър контрол и управление на градските товаропотоци (напр. консолидационни центрове, размер на превозните средства в старите центрове, нормативни ограничения, времеви интервали за доставка, неизползван потенциал на речния транспорт);
- Да се определи стратегия за преход към „почти нулеви емисии в градската логистика“, която да съчетава всички аспекти на териториалното планиране, достъпа до железопътни линии и реки, търговски практики и информация, таксуване и стандарти за технологиите за превозните средства.

3. Характеристики на плана. Основни принципи

Устойчивата градска мобилност по-скоро е метод за справяне с проблемите, имащи отношение към транспорта, по един по-ефикасен (с минимум средства) и по-ефективен (с максимум резултат) начин. Съществените ѝ характеристики са:

1. Широко участие посредством привличане на гражданите и заинтересованите страни от самото начало и по време на целия процес на взимане на решения, изпълнение и оценка, изграждане на местен капацитет за решаване на комплексните въпроси на планирането и осигуряване на равнопоставено представяне на половете.

Хората са във фокуса на планирането на устойчива градска мобилност - приоритетност има пешеходния транспорт, следван от велосипедното движение, публичния транспорт и индивидуалния транспорт по опита на организацията на мобилността във фламандските градове.

Гражданите и заинтересованите страни е нужно да бъдат включени от начало до край в процеса на вземане на решения. Необходимо е да се внедряват „интелигентни системи“, за управление на градския трафик. Тези интелигентни системи са изградени на база обща цел и взаимно доверие между участниците в движението, на убедеността, че предприеманите стъпки са в общия интерес на всички и на всеки поотделно.

Гражданското общество е във фокуса на планирането на устойчива градска мобилност. Основният фактор един град да се превърне в модерен европейски град, отстояващ своята културна идентичност, е възможността, която той предоставя на хората да поемат отговорност за своите действия.

2. Гаранция за устойчивост, балансирайки между социалното равенство, екологичното качество и икономическото развитие;

3. Интегриран подход в отчитането на практики и политики между видовете транспорт, секторните политики (териториално и градоустройствено планиране, екология, икономическо развитие, социално включване, здраве, безопасност), обществени и частни институции.

Изготвянето на стратегически план за интегрирана и устойчива градска мобилност на град Велико Търново е ключов фактор за ефективното разрешаване на проблемите свързани с:

- Негативното въздействие на транспорта върху здравето;
- Сигурността и безопасността на гражданите;
- Замърсяването на околната среда;
- Енергийната неефективност и неефективността на разходите за транспорт на хора и товари;
- Подобряване на градска среда, градската архитектура и качество на живот;

Интегрирането на различните транспортни средства и увеличаване възможностите за ефективно свързване и бързо придвижване в градската среда на граждани и гости на град Велико Търново, са ключови за удовлетворяване на нуждите на хората и бизнеса, както и за постигане на динамично, устойчиво и интелигентно развитие на града.



Източник: SUMP Guideline

4. Цели и задачи на Плана за Устойчива Градска Мобилност

Разработката на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) трябва да бъде разглеждана като непрекъснат процес от 11 основни стъпки, с 32 свързани дейности (фигура 1).

Фигура 1. Етапи на развитие на ПУТМ



Източник: SUMP Guideline

Графическото изображение на този процес представя тези стъпки в логическа последователност. На практика, тези дейности могат да се извършват паралелно:

Стъпка 1: Установяване на потенциала ви за успешен ПУГМ;

Стъпка 2: Определяне на процеса на разработване и обхвата на плана;

Стъпка 3: Анализирание на състоянието на мобилността и разработване на сценарии;

Стъпка 4: Разработване на обща визия;

Стъпка 5: Задаване на приоритети и измерими цели;

Стъпка 6: Разработване на ефективни пакети от мерки;

Стъпка 7: Договаряне на ясни отговорности и разпределяне на бюджета;

Стъпка 8: Изграждане на системи за мониторинг и оценка в плана;

Стъпка 9: Приемане на ПУГМ;

Стъпка 10: Гарантиране на подходящото управление и комуникация (при изпълнението на плана);

Стъпка 11: Формулиране на изводите.

Подробно описание на всички стъпки и дейности може да бъде намерено в Ръководството за „Разработка и въвеждане на план за устойчива градска мобилност“. То включва примери за добри практики, полезни инструменти и препратки, които илюстрират още по-задълбочено цялостния процес на планиране. Ръководството може

да бъде свалено от следния сайт: www.bump-mobility.eu, или от сайта на Националния координатор по мобилност за България – Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество”: www.csdcs.org.

1. Цели и задачи

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

2. Дългосрочна визия и ясен план за изпълнение

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

3. Оценка на текущата и бъдещата ефективност

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

4. Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт

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

- а) обществен транспорт;
- б) пешеходна активност и колоездене;
- в) интермодалност;
- г) безопасност на градските пътища;
- д) пътен транспорт (плаващ и постоянен);
- е) градска логистика;
- ж) управление на мобилността;
- з) интелигентни транспортни системи.

5. Хоризонтална и вертикална интеграция

Разработването и изпълнението на ПУГМ следва интегриран подход с висока степен на сътрудничество, координация и консултация между отделните нива на управление и съответните органи. За улеснение на този процес следва да се установят подходящи структури и процедури;

6. Подход към участие

Планът за устойчива градска мобилност следва прозрачен и ориентиран към участие подход. Местният орган по планиране следва да включи съответните участници — граждани, както и представители на гражданското общество и икономическите субекти — в разработването и изпълнението на плана от самото начало и в целия процес, за да осигури широко приемане и подкрепа;

7. Мониторинг, преглед и отчитане

На изпълнението на ПУГМ следва се извършва подробен мониторинг. Напредъкът към целта и конкретните задачи на плана и постигането на резултатите от него трябва да се оценяват редовно въз основа на избраните показатели. Следва да бъдат предприемани подходящите действия, за да се осигури своевременният достъп до съответните данни и статистическа информация. Мониторингов доклад следва да постави основата за преглед на изпълнението;

8. Осигуряване на качеството

Местните органи по планиране следва да разполагат с механизми, за да осигурят качеството и да потвърдят съответствието на ПУГМ с изискванията на концепцията за ПУГМ.

Снимка 4.



Източник: SUMP Guideline

В стратегията за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж „Европа 2020“ бе подчертано значението на модеризираната и устойчива европейска транспортна система за бъдещото развитие на Съюза и бе подчертана необходимостта да се предприемат мерки във връзка с транспорта в градовете.

Възникват нови подходи спрямо планирането на градската мобилност, породени от стремежа на местните органи да преодолеят остарелите тенденции и да разработят стратегии, които да стимулират преминаването към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — обществен транспорт и нови видове модели за използване и притежаване на автомобили. Много градове в ЕС експериментират с иновационни решения по отношение на мобилността.

Снимка 5.



Източник: SUMP Guideline

5. Описание на проблемите, с които планът възнамерява да се справи. Задачи

Тенденцията за нарастване на уличното движение в централните части е валидна за всички европейски градове. Тя води до чести задръствания, с всички отрицателни последици от тях като загуба на време, повишен риск от ПТП и замърсяване на околната среда. В резултат на това европейската икономика губи всяка година около 100 млрд. евро или 1 % от БВП на ЕС. Тези проблеми са локални, тяхното влияние се забелязва повсеместно: промяна на климата, увеличаване на здравословните проблеми, забавяния и затруднения в логистичните вериги за доставки и т.н.

Горепосочените негативни тенденции се наблюдават и в град Велико Търново. За щастие, по тези отрицателни показатели градът “изостава” в сравнение с големите като София, Пловдив, Варна, Бургас. Въпреки това и в гр. Велико Търново жизненоважният въпрос за градската мобилност изисква предприемането на мерки, които да предотвратят по-нататъшното влошаване и запазване, а в средносрочна перспектива - и подобряване на качеството на живот на населението. Планирането и реализацията на такива мерки не могат да бъдат изолирана инициатива. Те трябва да са част от колективните усилия на всички нива: местно, регионално, национално и европейско ниво. Правенето на правилния избор за обществен транспорт, споделени улични платна и гладко предвижване за всички, нуждата от максимално интегриран подход, както по отношение на възможните решения, така и в чисто териториално-административен аспект, е още по-силна, поради спецификата на своеобразната градска агломерация.

Въпреки ключовата му роля съвременният транспорт е свързан с редица отрицателни въздействия, които се проявяват с особена острота в урбанизираните райони: замърсяването на въздуха, шума, намалената достъпност и мобилност, задръстванията и проблемите с безопасността на движението са само част от тях. Допълнително, моторизираният градски транспорт допринася и за промяната на

климата. Следователно, планирането на транспорта предполага взимането на решения, които имат силно въздействие върху обществото като цяло: всъщност то формира екологичното, икономическо, социално и културно бъдеще на града, а не само това на транспортните услуги и инфраструктура. Задачите по приоритетност при организацията на мобилността могат да бъдат подредени в следната последователност: пешеходно движение, велосипедно движение, публичен транспорт, индивидуален транспорт.

Основните проблеми на Велико Търново по отношение на мобилността са свързани с множество фактори:

1. Урбанистични фактори с пряко влияние върху градската мобилност:

- Завръщането на **градския център** към „пред-социалистическия“ му вид - разполагане на офиси, търговски обекти, хотели и т.н.;
- Продължаващата **урбанизация в периферията** – покрай транспортните артерии;
- **Ревитализацията** на отделни градски части – неравномерен процес, но осезаемо отговарящ на пазарните съображения;
- **Де-индустриализацията** - поражда „вътрешни периферии“ в градската тъкан.

2. Специфични фактори на мобилността в гр. Велико Търново:

- Пространствените характеристики на историческите градски структури и съвременните трансформации в тях;
- Социалните и социокултурни измерения на градската мобилност;
- Ефективността и ефикасността на прилаганите подходи на градско планиране спрямо целите на устойчивото градско развитие.

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Велико Търново си поставя следната цел:

Повишаване качеството на живота на населението и икономическото развитие на града чрез лесно, сигурно и безопасно придвижване в съответствие с нуждите в чиста и здравословна околна среда

ПОД ЦЕЛИ НА ПУГМ

1. Постигане на транспортна система, осигуряваща достъпност за всички;
2. Намаляване на отрицателното въздействие на транспортната система върху здравето, безопасността и сигурността на гражданите и в частност на най-уязвимите от тях;
3. Намаляване замърсяването на въздуха и шумовите емисии, парниковите газове и потреблението на енергия;
4. Подобряване на ефикасността и ефективността на разходите за превоз на хора и стоки, отчитайки и външните такива;
5. Увеличаване привлекателността и качеството на градската среда и дизайн.

ЗАДАЧИ

- Изграждане на подходяща инфраструктура, която да увеличи привлекателността и да гарантира безопасността на ходенето пеш и използването на велосипед;

- Организиране на инициативи и информационно-образователни програми и състезания за деца и младежи за насърчаване използването на немоторизираните видове транспорт;
- Насърчаване на немоторизираните или “комбинираните” пътувания посредством планове за мобилност;
- Разработване и въвеждане на паркинг политика, целяща ограничаване ползването на леки автомобили; Максимално ограничаване паркирането на автомобили по трасетата с интензивен автомобилен трафик и на обществения градски транспорт; изграждане на паркинг за туристически автобуси;
- Прилагане на интегрирана градоустройствена политика, съобразена с приоритетите и целите на устойчивия градски транспорт;
- Оптимизиране на маршрутната схема на градския обществен транспорт;
- Въвеждане на гъвкава тарифна политика по обществения транспорт;
- Оптимизиране организацията на движението на ключови кръстовища и/или основни направления;
- Осигуряване на подробна и ясна информационна инфраструктура за възможностите за придвижване в града – чрез city light карти/схеми; интернет страница с обратна връзка, социални мрежи; информация по градските спирки с QRкод за разписанията; информация в ППС; в месечен инфосправочник „Ключ-Велико Търново”;
- Насърчаване закупуването и използването на екологично чисти и енергийно ефективни превозни средства и/или такива за алтернативни горива;
- Разширяване пешеходните и/или зелени зони; изграждане на лифтови съоръжения;
- Възпитаване и насърчаване на безопасното поведение у подрастващите.

ОБХВАТ

Политиките и мерките, определени посредством устойчивата градска мобилност следва да обхващат всички видове транспорт в града:

- Обществени и частни;
- Пътнически и товарни;
- Моторизирани и не-моторизирани;
- Придвижването и паркирането.

НЕОБХОДИМИ ДЕЙСТВИЯ

- Създаване на обществен форум по проблемите на градското движение за проучване на потребностите и нагласите на участниците; Преглед на постиганото;
- Изграждане на комуникационна стратегия;
- Популяризиране на възможностите и ползите от алтернативен транспорт;
- Непрекъснат публичен дебат - прозрачен, обективен, компетентен.

Разяснителните и осведомителните кампании са важен инструмент, за да се оказва влияние на бъдещото поведение на потребителите и те да се мотивират да вземат решения за устойчива градска мобилност. Транспортната политика има съвсем пряко въздействие върху живота на хората и може да се окаже много спорна тема: затова гражданите следва да получават повече информация за мотивите на политическите решения и за съществуващите алтернативи. По-доброто разбиране на предстоящите предизвикателства е предпоставка за приемането на решенията от обществото.

СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ

Два са възможните сценарии за бъдещо развитие на градската мобилност в град Велико Търново, като и за двата важат горните изводи за нарастващи нужди за пътуване:

I. Сценарий “Минимални промени”

При този сценарий обаче не се предвиждат промени по отношение предлагането на обществен транспорт в града, оптимизирането на транспортната мрежа и задача, и въвеждане на по-гъвкава тарифна система. Не се планира оптимизация на организацията на движението. Всичко това означава, че минималните промени, логично, ще имат минимално отражение.

II. Сценарий “Устойчива градска мобилност”

Наличието на силно разнородни по своята същност проблеми налага използването на комплекс от мерки за тяхното решаване, които имат за цел постигане на градската мобилност, която да спомага за икономическото развитие, повишаване качеството на живот и защитата на околната среда. Постигането на градска мобилност може да допринесе за спиране задълбочаването на проблемите, а в по-далечна перспектива и да се подобри съществуващото положение чрез бързо и лесно придвижване, повишена безопасност, по-малко вредни емисии, оптимизиране разходите за транспорт, приветлива градска среда с възможности за повече социални, културни, спортни, развлекателни събития.

ПОЛЗИ ОТ ПУГМ

- Подобрена мобилност и достъпност;
- Координирано внедряване на интелигентни транспортни системи;
- Оптимизираното използване на съществуващата инфраструктура чрез разнообразни средства — например пътна сигнализация - отчитайки аспекта на пътна безопасност, продукти за планиране на маршрута, интелигентни системи за издаване на билети или взаимодействащи си системи (включително системи за връзка „превозно средство— превозно средство“);
- Потенциал за привличане на повече хора - Планирането за устойчива градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните нужди;
- По-добро качество на живот - ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика;
- Ползи за здравето и околната среда - Постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване;
- Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица - Планирането за хората означава планиране с хората. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.

Ползите при въвеждане и изпълнение на ПУГМ имат влияние върху:

- По-добро качество и привлекателност на градската среда;
- По-малко емисии на парникови газове и енергийна консумация;
- По-добра достъпност за всички участници в движението;
- Подобрена сигурност и безопасност;
- По-ефективно и рентабилно предвижване на хора и стоки;
- Повишаване качеството на живот;

- Спестяване на разходи - създаване на икономически ползи;
- Принос за по-добро здраве и околната среда;
- Осъществяване безпрепятствена мобилност и подобряване на достъпа;
- По-ефективно използване на ограничените ресурси;
- Спечелване на обществена подкрепа;
- Подготовка на по-добри планове;
- Ефективното изпълнение на правните задължения;
- От голямо значение е използването на синергия;
- Преминаване към нова култура на градската мобилност.

6. РАЗДЕЛ II

ОПИСАНИЕ НА НАСТОЯЩОТО СЪСТОЯНИЕ

Община Велико Търново е разположена при прехода между Стара планина и Дунавската равнина и е с централна позиция спрямо Северна България. Общината е разположена на границата между две природо-географски области – Старопланинската и Дунавската равнина (нейния среден дял, разпростиращ се между реките Вит и Янтра). Старопланинската част е представена основно от Предбалкана, а само най-южните части на общината попадат в същинската старопланинска верига. Двете природо-географски области разкриват спецификата на общинската територия – балансирано съчетание на земеделски и горски територии. Общината е осигурена с разнообразни природни дадености, които предпоставят различни функции и икономически дейности. Териториалната структура на община Велико Търново граничи с тези на общините Горна Оряховица, Лясковец, Елена, Златарица, Гурково, Трявна, Дряново, Севлиево, Сухиндол, Павликени и Полски Тръмбеш. Площта на общината е 885 км².

Благоприятното географско местоположение на общината и нейният опорен център град Велико Търново заемат значимо място в транспортно-комуникационната система на страната. През територията ѝ минава важни стратегически транспортни коридори:

№ 9 – Хелзинки – Виборг – Санкт Петербург – Псков – Москва – Калининград – Киев – Любашев/Роздилна – Кишинев – Букурещ – Русе – Велико Търново – Стара Загора – Хасково – Александрополис/ като има пространствено-комуникационно и функционално обвързване с река Дунав;

№7 – Рейн – Майн – Дунав, пристанищен комплекс Русе и Свищов/ и с Истанбул посредством връзката с коридор № 4;

Друга стратегическа връзка е по оста изток – запад /София – Ботевград – Ябланица – Плевен/Ловеч – Севлиево – Велико Търново – Шумен – Девня – Варна.

В пространствената структура на община Велико Търново преминават две от деветте главни жп линии:

- София – Мездра – Плевен – Левски – Горна Оряховица/Велико Търново – Търговище – Шумен – Варна;

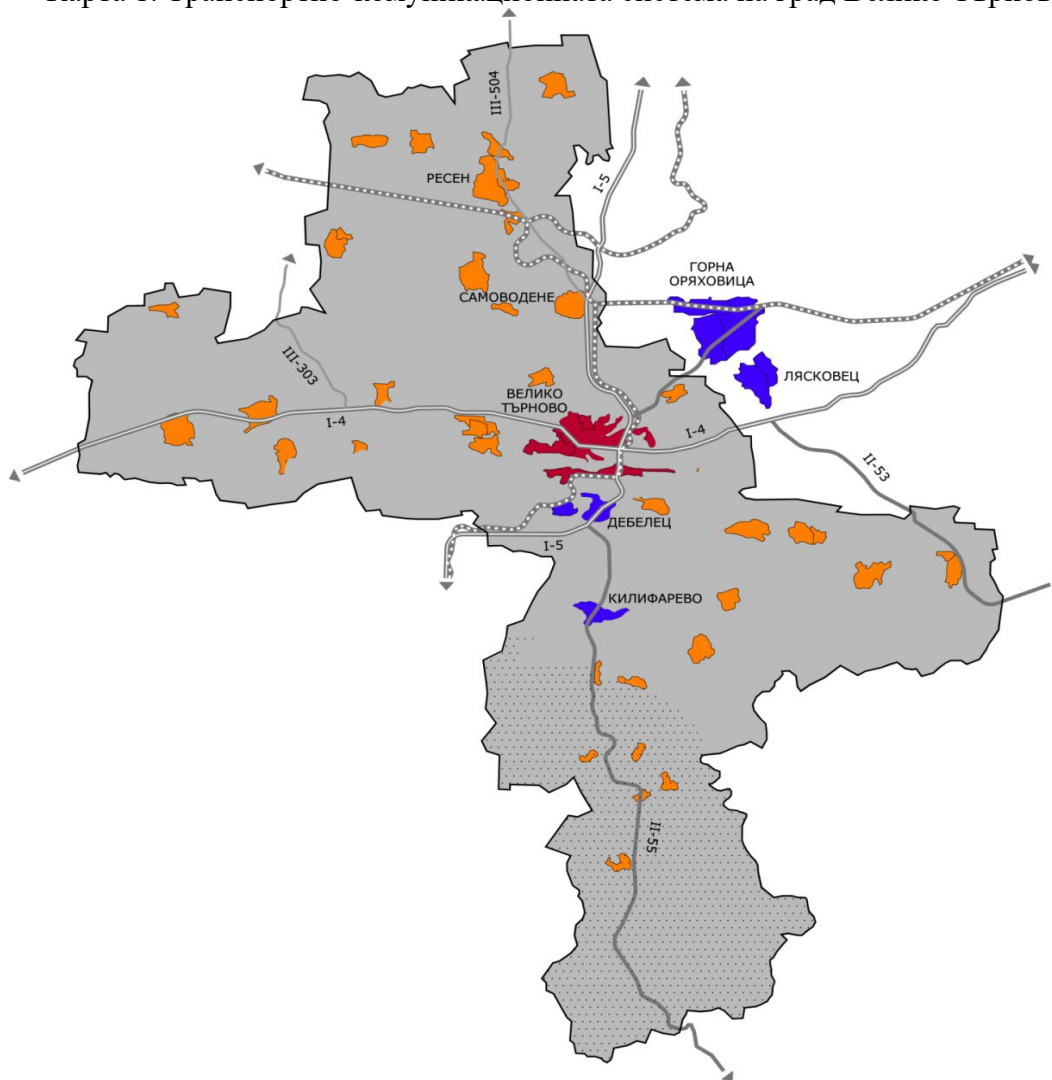
- Русе – Горна Оряховица – Дъбово, Тулово – Стара Загора и Михайлово – Димитровград – Подкова (Свиленград).

Стратегическото местоположение се обуславя и от факта, че в гр. Горна Оряховица е разположено летище, което е в непосредствена близост до общинския център град Велико Търново. Това дава предимство на общината и в частност на град Велико Търново и утвърждава ролята ѝ като значим транспортно-комуникационен център в националното пространство на Република България. В тази връзка се

предоставя възможност да се използват тези регионални предимства за постигане на балансирано и устойчиво пространствено и социално-икономическо развитие.

Велико Търново е геометричен център на пространството, ограничено от градовете Варна, Русе, Стара Загора и София. Водещият град на общината отстои приблизително на еднакво разстояние от Русе и Стара Загора, и е разположен по средата между Варна и София. Град Велико Търново е в непосредствена близост до областния център Габрово, на равни отстояния в източно и западно направление от областните центрове Търговище и Ловеч.

Карта 1. Транспортно-комуникационната система на град Велико Търново



Източник: КПР на община Велико Търново

Общинският център е част Северния централен район и е разположен недалеч от административния център на района – град Русе.

Местоположението ѝ я превръща в пресечна точка между направленията изток-запад и север-юг. Направлението, успоредно на Стара планина и северно от нея, се маркира от първокласен път I-4, а в перспектива и от трасето на АМ „Хемус“. Направлението север-юг се изразява от трансевропейски коридор №9 (от Хелзинки до Александруполис), представен в рамките на България основно от път I-5 (Русе-Велико Търново-Габрово-Стара Загора-Димитровград-Кърджали-Маказа). Двете перпендикулярни посоки се осигуряват и от железопътни линии. Общината се пресича

от двойната електрифицирана жп линия Варна-Горна Оряховица-София. От гара Велико Търново в южна посока продължава жп линията, която впоследствие се разделя към Габрово и Стара Загора. Стратегическото разположение на община Велико Търново се допълва и от непосредствената близост на големия железопътен възел и летището в Горна Оряховица.

Второкласният път II-55 също следва направлението север-юг, като осигурява връзките между Велико Търново, Нова Загора и Свиленград. Така Велико Търново е свързан с три гранични пункта с Румъния, Гърция и Турция чрез директни транспортни връзки.

1. Релеф

Община Велико Търново се характеризира със специфичен релеф, обоснован от геоложкото развитие на Предбалканския физикогеографски район. Според природно-географската подялба на България, областта попада в Средната подобласт на Предбалкана. Релефът в общината бива равнинен на север, при покриването на южни части от Средна Дунавска равнина, равнинно-хълмист при Търновските височини и планински в южните си части. Най-ниската точка в Община Велико Търново е при с. Никюп с 56 м. н. в., а най-високата точка е връх Клъшка чукара с 946 м. н. в. /на 1,3 км от с. Горановци/. Средната надморска височина в общината е 208 м. н. в., а средният наклон на склона е 7,9°.

Община Велико Търново попада в обхвата на Горнооряховското земетръсно огнище. Поради интензивните тектонски движения често се проявяват разместване на земните пластове. В различни части от територията си, общината влиза между седма и десета степен на интензивност по скалата на Медведев, Шпонхойер и Карник. Особеностите на релефа предизвикват появата на периодични срутища при Търновските височини и Старопланинските части.

По северната си граница /при селата Никюп, Ресен, Водолей и Дичин/ общината заема територия от природно-географската област Дунавска равнина. Тя е част от Мизийската плоча, която представлява стабилна пластова платформа, изградена от нагънати палеозойски скали, над които е разположена хоризонтална мезозойско-терциерна надстройка. Наблюдава се слабо наличие на плейстоценски лъос, оказващ влияние и обособяващ развитието на типични селско-стопански дейности. Тук релефът е разчленен от меандриращата река Росица и нейните притоци. Като цяло може да се заключи, че релефът на територията благоприятства развитието на земеделието, както и на селищната мрежа и инфраструктурата.

Търновските височини са хълмисто-ридови възвишения, разположени между долината на река Негованка на запад, която ги отделя от платото Плужна и долината на река Веселина на изток. Височините са съставени от шест бърда и пет хълма, играещи водеща роля върху климата в областта, както и върху достъпа към Стара планина. Те се разделят на Западен пояс /бърда/ и Източен пояс /хълмове/ и представляват редуващи се бели варовити каменни висини с ниски рътове и меандри на р. Янтра.

Палеогеографското развитие по тези земи е предизвикало подобно издигане и разкъсване на бърдата, хълмовете и скалите, което е довело до всичане на реката и образуването на остро нагънати завой. Източно от град Велико Търново се редят високи и разнообразни хълмове – Камъкът, Арбанашко плато, Света гора, Дебелски хълм и Трошан. Най-високата точка на Търновските височини е при Арбанашкото плато с 420 м. н. в. Хълмовете, върху които е разположен градът, имат варовиков състав с прослойка от пясък, глина и сив мергел, натрупани като утайка от кредното

море. Карстовият терен в голяма част от общинската територия определя наличието на множество малки пещери, понори, въртопи и кари. Съчетанието на възвишенията с редица природни забележителности и карстови образования е добра предпоставка за развитието на туризма в района.

В южните части на общината Търновската Предбалканска котловина обхваща равнината от Присой бърдо и Дебелския хълм на запад до Миндя и Еленските планини на изток. Килифаревската долина представлява триъгълник по коритото на р. Белица, свързваща Северна с Южна България – през Хаинския проход. При границата с община Гурково релефът придобива планински характер, типичен за Старопланинската природно-географска област.

2. Икономика

Състоянието на икономиката в община Велико Търново се намира в пряка зависимост от наличните локални ресурси, историческо развитие, местоположение, транспортни връзки, макроикономически условия, активност на местното население и администрация и други.

Икономическият профил на общината се характеризира с развитието на туристическата и културната индустрия, която предлага многообразен спектър от различни видове и форми на туризъм. Структуроопределящи отрасли са дървообработващата и преработващата промишленост, електроника, строителство, шивашка промишленост, хранително-вкусова промишленост, търговията и услугите.

В пространствения обхват на общината водещ в икономическо отношение е центърът на областта – град Велико Търново. През последните години се отчита навлизане на големи чуждестранни инвеститори, които са концентрирани главно в град Велико Търново. Те играят важна роля в развитието на икономическите сектори в общината и оказват позитивно влияние в социално-икономическия живот на населението.

Икономиката на общината се отличава с разнообразна отраслова структура, която е относително териториално балансирана. Тя се характеризира с преобладаващ дял на търговията и услугите спрямо промишлеността и селското стопанство.

Икономическото развитие на общината е свързано предимно с прякото влияние на град Велико Търново и населените места, включени в неговия агломерационен ареал. Именно там са концентрирани основните икономически мощности, които заедно с концентрацията на население и добрата транспортно-комуникационна структура формират ареала като основна икономическа структура в пространството на община Велико Търново.

Индустриалните зони в града включват разнообразна отраслова структура като те са дисперсно обособени поради изключителните природно-географски характеристики и културното напластяване в пространствената структура на града и прилежащите му територии.

Промишлеността на община Велико Търново е многоотраслова като конкурентоспособността на отделните фирми е силно зависима от тенденциите на развитие на международните и националните отраслови пазари.

В община Велико Търново преобладава частната и кооперативна собственост с тенденция на увеличаване дела на частния сектор за сметка на публичния сектор.

В град Велико Търново са обособени главно 3 производствени зони – източна, западна, както и промишлена зона „Дълга лъка“.

Свободни терени в индустриалните зони на град Велико Търново са налични в Западната промишлена зона (343 дка), промишлена зона „Триъгълник“ (заклучена

между ул. „Магистрална”, ул. „Козлуджа” и бул. „Никола Габровски” - 44 дка), производствена зона „Дълга лъка” (81 дка).

Дървопреработващата промишленост в пространствения обхват е представена от водещ промишлен обект в тази сфера на общината – „Дървообработване – ВТ“ АД.

Предприятието има традиции и опит в производството на различни продукти от дървесина, използващи се в строителството и мебелната промишленост. То е ориентирано към международните пазари и над 70% от продажбите се реализират в страните от Балканския полуостров, Западна Европа, Северна Америка и Япония.

Преработващата промишленост в община Велико Търново реализира най-големи нетни приходи от продажби. В град Велико Търново са локализирани предприятия за производство на текстилни изделия – „Аглика Трейд“ ООД, производство и дистрибуция на пиво - „Болярка ВТ“ АД, производство на храни: месо от птици и птичи продукти, яйца от птици, подправки – „Гранит“ – 2 ЕООД, производство на гъвкави опаковки – „Екстрапак“ ООД, производство на малотрайни, трайни варено-пушени колбаси и сурово-сушени местни деликатеси – „Елит Мес Минев-Родопа –В.Т.“ ООД, подемно машиностроене и краностроене – „Елмонт“ АД, производство на шоколадови и захарни изделия – „Кармела 2000“ ООД, млечни продукти „Лактима“ ЕАД, производство на полимерни и кополимерни фолия, опаковки и материали – „Мегапорт“ ООД, производство на медицински изделия за еднократна употреба, стоки за промишлеността и бита – „Момина крепост“ АД, производство на захарни изделия – „Престиж 96“ ООД, производство на сладолед и сладоледени изделия с търговска марка „Дени“ – „Сладоледена фабрика“ ООД, производство на POS устройства и др.

Необходимо е технологично обновяване на промишлените производства в общината, което се явява и основна задача в индустриалния сектор. Това е предпоставка за производство на висококачествена и конкурентна продукция. Новите високопроизводителни технологии имат значителни предимства – те са екологосъобразни и икономични и гарантират устойчивост във времето за следващите етапи на индустриалното развитие и прехода към икономика, основана на знанието и иновациите.

Силните страни на индустриалния сектор на общината са заложили в технологично обновяване и приспособяване към сложните пазарни условия и механизми. Това са някои от производствата на хранително-вкусовата промишленост /пивоварни, млекопреработващи предприятия, винопроизводство/, дървопреработваща, текстилната и др.

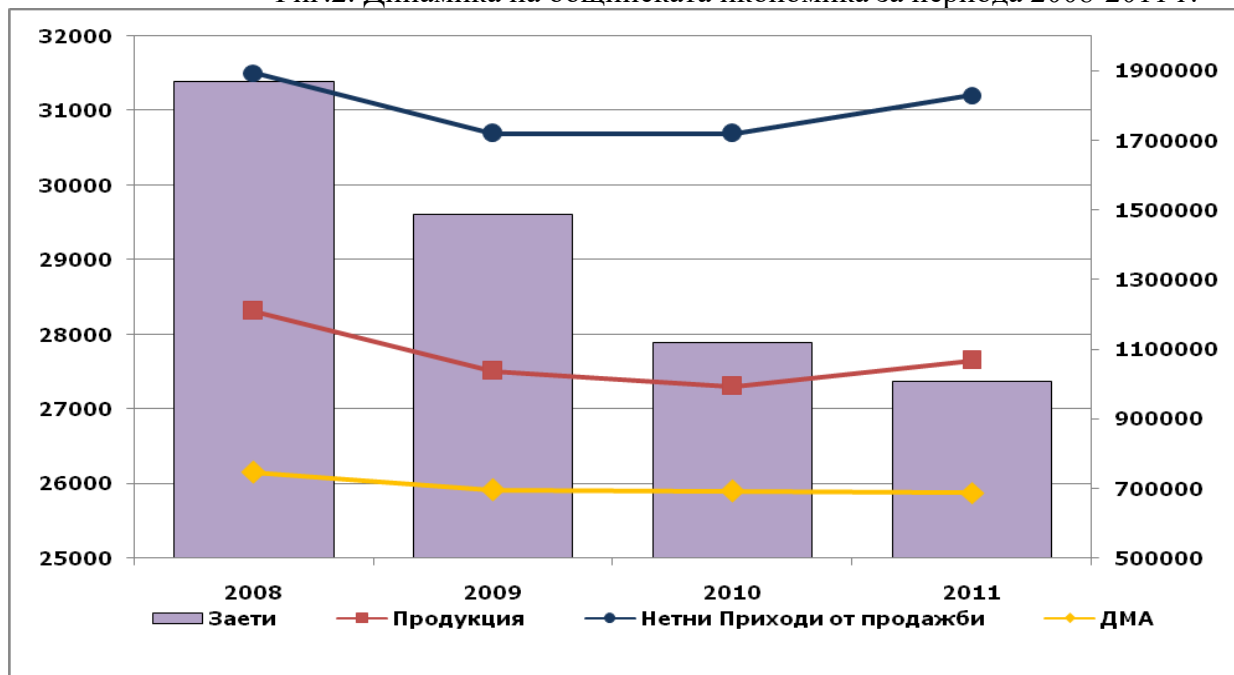
В строителството до 2014г. се наблюдава реализация на проекти предимно в жилищното строителство, докато общественото строителство остава negliжирано. Необходимо е изграждане и обновяване на обществените сгради в общината, като в тази насока е изготвен Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Велико Търново, където една от зоните на интервенция е свързана с изграждането на нов градски център, в който да бъдат изградени обществени сгради и да бъдат предоставяни комплексни услуги за обществено обслужване.

Търговията и услугите в общината следват националните тенденции на увеличаване на значимостта на търговията, вследствие на големите чуждестранни инвестиции, направени от „Техномаркет Европа“, „Лидъл“, „Билла“, „Метро“ и др.

Ресурсите и потенциалите, с които разполага Велико Търново й отреждат водещо място в социално-икономическия и инфраструктурен комплекс на област Велико Търново. Като най-голяма и добре развита, община Велико Търново е с най-висок принос в икономическото развитие на едноименната област. По всички основни икономически показатели, общината заема водещо място в областната икономика.

Така през 2011 г. в община Велико Търново се произвежда 42,3% от произведената продукцията и се реализират 45,6% от нетните приходи от продажби в областта. В общинския социално-икономически комплекс са заети 46,8% от работната сила на област Велико Търново. Относителният дял на дълготрайните материални активи (ДМА) представлява 42,2% от тези на област Велико Търново. Съпоставката на посочените относителни дялове на разгледаните икономически показатели, ако се съпоставят с относителния дял на населението на общината от това на областта (34,8%) дава относително добра представа за мястото на общинската икономика в областния икономически комплекс.

Фиг.2. Динамика на общинската икономика за периода 2008-2011 г.



Източник: ОПР 2014-2020 на община Велико Търново

3. Туризъм

Туризмът заема важно място в икономиката на община Велико Търново като дял на третичния сектор. В района на община Велико Търново се наблюдават чудесни перспективи за развитие на база наличните ресурси, което го прави един от приоритетните отрасли за местната икономика.

Туристическите ресурси включват както архитектурно-исторически недвижими културни ценности, така и природни забележителности. Наблюдават се множество възможности за предоставяне на разнообразни туристически продукти за привличане на гости както от страната, така и от чужбина. Кандидатурата на Велико Търново за Европейска столица на културата през 2019г. е сред основните перспективи за развиване на туристическия потенциал в района. Общината предоставя възможности за културен, познавателен, рекреационен, бизнес-, еко-, събитийен, алтернативен, поклоннически и религиозен туризъм.

Национална и наднационална е популярността на град Велико Търново като туристическа дестинация. За българския и световния туризъм градът се превърна в привлекателен обект през последните две десетилетия. Извършената проучвателска, консервационно-реставраторска и експозиционна дейност, както и мащабните

строителни и благоустройствени работи превръщат Велико Търново желано място за отход, за съприкосновение с древността и съвремието. По данни от проведено представително проучване град Велико Търново се определя като най-атраktivната туристическа дестинация в България (67.3%). От гледна точка на посещаемостта с цел туризъм Велико Търново заема второ място с относителен дял от 72 %, почти наравно с Пловдив (72,8%). Велико Търново е най-желаната за посещение туристическа дестинация в България (58,1%) и най-привлекателния град като архитектура (84,7%). По отношение привлекателността на музеите Велико Търново заема първо място (68,4%), следван от София (60,7%) и Пловдив (54,5%). През последните години нарастна броят на туристи от Австралия, Австрия, Беларус, Бразилия, Великобритания, Германия, Гърция, Дания, Израел, Ирак, Испания, Италия, Йордания, Канада, Кипър, Китай, Корея, Латвия, Литва, Македония, Мексико, Нова Зеландия, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Русия, САЩ, Словения, Сърбия, Турция, Украйна, Унгария, Финландия, Холандия, Хонг-Конг, Чехия, Швеция, Япония. Съотношението на българи-чужденци е 76,57% на 23,43%. В международния туризъм най-висок дял заемат нощувките на посетителите от западноевропейските страни (52%) и на тези от категорията “други” (25%). Сравнително нисък е дялът на нощувките на посетители от балкански (9%) и особено от централно - и източноевропейски страни (8%). Сезонността на туризма е сравнително слабо изразена. Доминиращо значение има културно-познавателният туризъм.

Туристическата суперструктура обхваща: Средствата за подслон и места за настаняване. Налице е съвременна база за настаняване, която като капацитет и структура на предлагането (категории) може да поеме значително по-голям туристопоток – български и чуждестранен.

На територията на област Велико Търново са обявени около 140 паметника на културата с национално значение (близо 15% от всички в страната), които са концентрирани почти изцяло в общини Велико Търново (67%), Свищов (11%) и Елена (8%). Тук е и най-голямата концентрация на манастири в България (“Търновската Света гора”) с около 15 манастира (Преображенски, Патриаршески, Петропавловски, Килифаревски, Капиновски, Присовски, Арбанашки и др.). Областта се отличава с развита и сравнително дисперсно разположена музейна мрежа, включваща 13 музея (4 в община Велико Търново, 2 в Горна Оряховица, 3 в Павликени, 3 в Свищов и 1 в Елена). Разработени са специфични туристически продукти. На 18 км от града са разкрити останки на основания от император Траян през 102 г. римски град Никополис ад Иструм. На 4 км от Велико Търново е разположено с. Арбанаси, известно със своите къщи-крепости (Констанцалиева, Хаджиилиева), богато украсени с дърворезба и автентичен интериор, както и изящно стенописвани църкви - всички от X век. Арбанаси е обявено за курорт и "историческо селище" от национално значение.

Потенциалите на община Велико Търново в туристическия сектор се илюстрират с факта, че тук се провежда Национална туристическа борса „Културен туризъм”. В града е създаден Туристически информационен център „Царевград Търнов”, като важен елемент на туристическата инфраструктура – важен елемент на туристическото обслужване и генератор на инициативи от общ интерес в сферата на туристическия маркетинг.

Таблица 1. Динамика в развитието на туризма в община Велико Търново за периода 2008-2012 г. /Източник ОБА/

Показатели*	Години		
	2008	2010	2012
Средства за подслон и места за настаняване (брой)	35	41	59
Легла (брой)	2 303	2 663	3 046
Стаи (брой)	1 122	1 276	1 576
Реализирани нощувки (брой)	153 956	129 268	203 856
в т.ч. от чужденци (брой)	35 814	32 979	57 202
Приходи от нощувки (хил. лв)	6 691,5	5 497	8 214,9
в т.ч. от чужденци (хил. лв.)	2 159,3	1 758	2 858

Източник: ОПР 2014-2020 на община Велико Търново

4. Демографска картина

Община Велико Търново представлява 34,3% (88 670 души) от общото население на област Велико Търново (258 494 души) при последното преброяване на населението през 2011 година. Общината е най-голямата по брой на населението основно поради град Велико Търново с население 73 049 души (юни 2014- данни ГРАО).

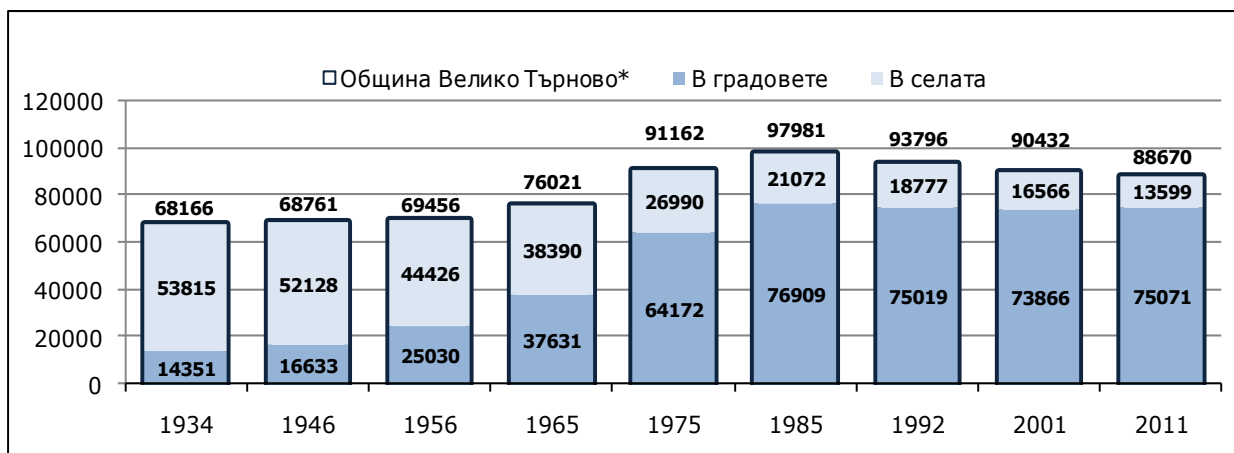
Към 2011 годината разпределението на населението по вид на населеното място е както следва – в селата е 13 599 души (15.3%), а в градовете е 75 071 души (84.7%) Налице е тенденция за плавно увеличаване на населението в градовете от общината и противоположно намаляване на селското население. /Източник – НСИ/

Броят на населението в общината, населените места и селищните образувания е в съответствие с административно-териториалното деление на страната към 01.02.2011 година. Това означава, че ако дадено населено място е влизало в състава на друга/и община/и в предишни периоди, то настоящите данни го включват към общината, към което е причислено населеното място към 01.02.2011 година.

В община Велико Търново раждаемостта на 1 000 души от населението се е увеличила от 8,7 раждания на 1 000 души през 2007 на 9,9 през 2008 и от там нататък плавно намалява до 9,0 през 2011. Стойностите на този индикатор за общината се движат между националното и областното ниво за периода от 2007-2012 година

Нивата на смъртност на 1 000 души в общината са по-ниски от тези за областта и на националното ниво. Най-ниската стойност за наблюдавания период е 12,8 смъртни случая на 1 000 души през 2009 година, а най-високата 13,6 през 2008 година. Налице е тенденция за намаляване на смъртността от 2010 година до 2012 за разлика от по-горните административни нива, където показателят се увеличава. Естественят прираст представлява разлика между живородени и умрели за една година на 1 000 души от средногодишното население. Благоприятни демографски тенденции има тогава, когато този показател има положителни стойности. Но поради факта, че за периода от 2007 до 2012 година броя на смъртните случаи е по-голям от ражданията, **естествения прираст на населението е отрицателен**. Съпоставено с националното и особено областното ниво общината има по-добри стойности на индикатора за целия наблюдаван период (2007-2012).

Фигура 3. Население на община Велико Търново (1934-2011)



Източник: ОПР 2014-2020 на община Велико Търново

Към 2011 годината разпределението на населението по вид на населеното място е както следва – в селата е 13 599 души (15.3%), а в градовете е 75 071 души (84.7%) (Фиг.1). Налице е тенденция за плавно увеличаване на населението в градовете от общината и противоположно намаляване на селското население (таблица 3).

Таблица 2. Дял на населението в градовете и селата на община Велико Търново (1934-2011)*

	1934	1946	1956	1965	1975	1985	1992	2001	2011
Село	78.9%	75.8%	64.0%	50.5%	29.6%	21.5%	20.0%	18.3%	15.3%
Град	21.1%	24.2%	36.0%	49.5%	70.4%	78.5%	80.0%	81.7%	84.7%

Източник: НСИ – Преброявания на населението (1934-2011)

5. Транспортна инфраструктура

5.1. Пътна мрежа

Добрата инфраструктурна осигуреност и свързаност в обхвата на община Велико Търново е от важно значение за пространственото и балансирано териториално развитие и повишаване на икономическата ѝ активност.

Транспортна инфраструктура

През общината преминава стратегически коридор №9 като след изграждането на транспортната връзка АМ „Хемус“ ще бъде обособен важен транспортен възел, който ще свързва двете направления /север-юг и изток-запад/. Това ще повиши транспортната достъпност до населените места в общината и ще създаде предпоставка за формиране на нови зони на растеж.

Значим обект в пространствено-комуникационната и функционална обвързаност на териториите в района е летище Горна Оряховица, което е в непосредствена близост до общинския център град Велико Търново.

Друг важен обект в агломерационния ареал е един от най-натоварените железопътни възли /Горна Оряховица/, през който преминават две от деветте главни жп линии в национално пространство.

Републиканската пътна мрежа на територията на общината, включва пътища I клас, с обща дължина 56,28 км., II клас – 42,20 км, III клас – 96,50 км.

Дължината на общинската пътна мрежа е 231,1 км. Основните общински пътища са представени в таблица 3.

Таблица 3. Основни общински пътища

№	№ на път	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПЪТ	Дължина км
1.	VTR 1012	/път III-504/ - Водолей - Дичин - / граница общ. Павликени /	8,600
2.	VTR 1013	/път III-504/ - Никюп - /гр. общ. Г.Оряховица/	7,300
3.	VTR 1036	археол. к-с Никополис ад Иструм - Никюп	3,100
4.	VTR 2001	/ път III-3031 // Русаля / - Дичин / VTR 1012 /	5,500
5.	VTR 1202	/ Паскалевец / - път VTR 1012	3,400
6.	VTR 2011	/ път III-504 / - жп гара Ресен - Хотница	4,000
7.	VTR 2205	/ Мусина/ - Русаля /път III-3031/	1,100
8.	VTR2025	/път I-4 / - Балван	1,500
9.	VTR2212	/граница общ. Павликени/ - Емен - Балван	9,500
10.	VTR 2011	Момин сбор - път I-4	1,500
11.	VTR 3005	/ път I-4 / - Ветренци	2,400
12.	GAB 2110	/граница общ. Дряново/ - Шемшево - начало Велико Търново	10,900
13.	VTR 3003	/ път GAB 2110/ - Буковец	1,600
14.	VTR 2002	/ път III-303 / - Пушево - Шемшево	7,000
15.	VTR 2026	/ път I-4 / - Леденик - Шемшево / GAB 2110 /	2,300
16.	VTR 1006	/ път I-4 / - депо стр. отпадъци - Леденик	2,500
17.	VTR 1021	/ път III-551/ - Велчево - Капиновски м - р	8,600
18.	VTR 3015	/ път III-5302 / - Велчево / път VTR 1021 /	5,900
19.	VTR 2184	/ Драгижево / - Церова Кория / път III - 5302/	1,900
20.	GAB 1111	град Килифарево - Плаково / път III-551/	4,500
21.	VTR 2016	Нацовци - Големани - Плаково / път III - 551 /	6,600
22.	VTR 3017	/ път II -55 / - Радковци	3,300
23.	VTR 3018	/ път II-55 / - Бояновци	2,200
24.	VTR 3019	/ път II-55 / -Войнежа - Кладни дял	8,500
25.	VTR 3020	/ път II-55 / - Райковци	0,700
26.	VTR 3023	/ път II-55 / - Габровци - Шодековци	7,100
27.	VTR 3024	Габровци - Димитровци	1,600
28.	VTR 1009	/ път I-5 / - Преображенски манастир	1,700
29.	VTR 2007	/ път I-4 / - Малки чифлик	0,800
30.	VTR 1014	/път III-514/ Арбанаси - Шереметя - / граница община Лясковец /	6,000
31.	VTR 2039	път VTR 1014 - туристически к-с Ксилифор	1,600
32.	VTR 1004	край гр.Велико Търново - Беляковец	3,100
33.	VTR 1010	/ път I-5 / - жп гара Дебелец - кв.Чолаковци / гр. В.Търново/	4,300
34.	VTR 1027	жп гара Трапезица - манастир "Св.Троица"	5,100
Общо общински пътища:			145,700

Състояние на уличната мрежа

На територията на общината са разположени 56,28 км пътища I клас, 42,2 км – втори и 96,50 км – трети. Те съставляват близо 32% от общата пътна мрежа в община Велико Търново. Делът на първокласната пътна мрежа е по-висок от този за областта, Северния централен район за планиране, както и за цяла България. Това се дължи на стратегическото място, което заема общината и изградения Южен пътен възел в град Велико Търново, който е от национално значение и е пресечна точка на транспортните коридори „изток-запад” и „север-юг”. Делът на второкласните пътища в общата транспортна мрежа отново е над средните стойности на страната, района и областта, което подчертава добрата свързаност между населените места в общината и свързаността на Велико Търново.

Общинската пътна мрежа (карта --) на Велико Търново обхваща е 231,1 км, от които 167,5 км са бившите четвъртокласни пътища, а 63,6 са местни общински пътища. През последните години са извършени значителни инвестиции в подобряване на транспортната инфраструктура в границите на общината, с което е подобро експлоатационното състояние и достъпността на част от населените места и пътищата водещи до тях. Въпреки тези финансови инвестиции цялостното състояние на общинските пътища е незадоволително и за неговото подобряване са необходими значително средства.

Фокус на инвестициите в поддръжката на уличните мрежи в населените места е гр. Велико Търново като общински и областен център с голяма концентрация на културни ценности:

Дължината на уличната мрежа на град Велико Търново е 114,6 км;

Първа степен улици – обща дължина – 72, 055 км;

Главни транспортни улици – обща дължина 49,135 км;

Транспортни улици – обща дължина 22,920 км;

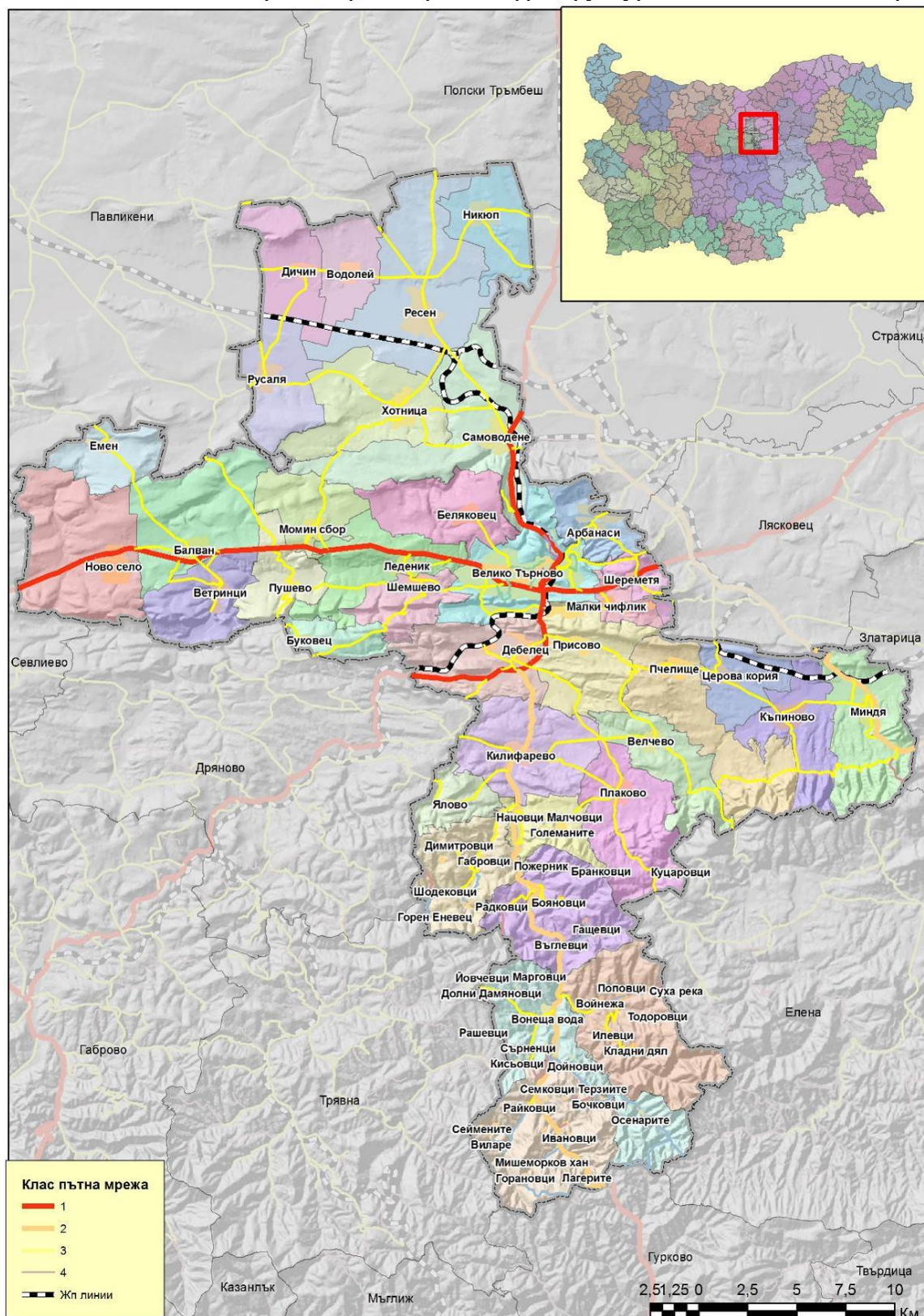
Втора степен улици – обща дължина – 42,580 км.

През последните години Общината заделя регулярно средства за това перо в местния бюджет, което има видими резултати. Над 60% от градските магистрали II клас са в добро или отлично състояние, а районните артерии III клас – 57%

Най-голямо значение за качеството на кварталите представляват главните улици IV клас, които поемат основното натоварване от моторизирания поток в урбанизираните територии. Близо 75% от тях са в добро или отлично състояние и само около 2,7% са в лошо.

Обобщено може да се заключи, че 64% от първостепенната улична мрежа на гр. Велико Търново е с добри и по-високи характеристики, което позволява безаварийното предвижване по нея.

Карта 2. Транспортна инфраструктура в община Велико Търново



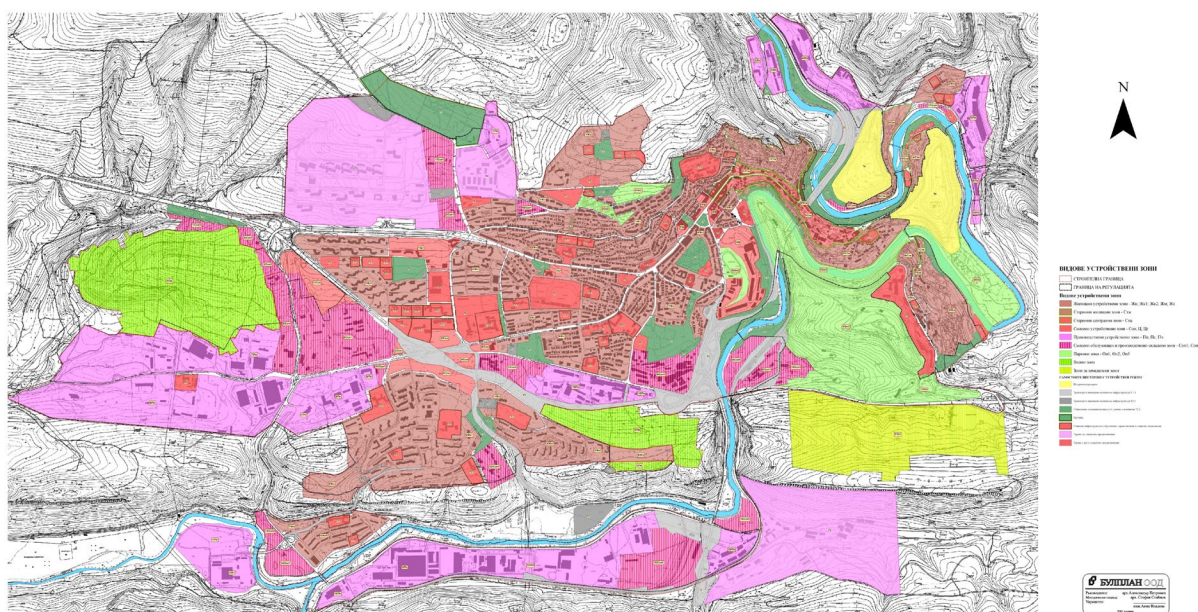
5.2. Градски транспорт

Общественият транспорт в Община Велико Търново е автобусен, като има организирани междуселищни линии между всички населени места в териториалния обхват на общината. Организиран градски транспорт има само в град Велико Търново, като градът се обслужва от 19 автобусни линии.

Основните градски транспортни линии са 10 автобусни линии (карта). С най-голяма честота на движение са линии с № 5, 13 и 20.

Карта 3. Специфични правила и нормативи за устройство и застрояване на град Велико Търново

СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА УСТРОЙСТВО И ЗАСТРОЯВАНЕ И УСТРОЙСТВЕНО ЗОНИРАНЕ НА ГРАД ВЕЛИКО ТЪРНОВО М 1:5000



Състояние на гнездова и контактна мрежа, спирки на обществения градски транспорт, депа, бази за ремонт и поддръжка

Тролейбусният транспорт в гр. Велико Търново е спрян през октомври 2008 г. поради строежа на „Пътни кръстовища „Качица“. След изграждането на кръстовищата контактната мрежа не бе възстановена. Община Велико Търново извърши всичко възможно за опазване на контактната мрежа. За съжаление към настоящия момент контактната мрежа и тяговите станции за тролейбусния транспорт са негодни за използване. През годините, в които тролейбусния транспорт е отдаден за безвъзмездно ползване на „Пътнически Превози“ АД не са извършвани никакви инвестиции и основни ремонти по съоръженията. В периода 2008 – 2014 г. са извършени множество кражби на проводници и части от мрежата.

Собствеността върху депата за поддръжка е общинска.

Наличие и състояние на пешеходни алеи, тротоари и пешеходни зони, велосипедни пътеки и алеи, паркинги за велосипеди, подлези и надлези, осигуряващи достъп до МГОТ.

Сложните теренни условия и специфичната урбанистична структура на град Велико Търново, рязко повишената автомобилизация, транзитните потоци, лошото състояние или липсата на улични и тротоарни настилки, особено на обслужващата мрежа в периферните жилищни квартали, изискванията за безопасност, изграждането на достъпна публична градска среда, както и проблемите с паркирането, особено в централната градска част, налагат значителни по обем и стойност дейности за рехабилитация, доизграждане и модернизирание на елементите на транспортно - комуникационната система. Регулационния габарит на улиците се движи между 2 и 13м. Проблемът с паркирането е голям. Недостигат паркоместата за обществено ползване и паркоместата за гариране на личните автомобили.

Пешеходни алеи има в парковете, които са в добро експлоатационно състояние, докато наличните пешеходни алеи в благоустроени общински терени се нуждаят от ремонт.

Тротоарите в основните жилищни квартали на гр.Велико Търново – кв.”Бузлуджа” и кв.”Колю Фичето” са основно ремонтирани през последните години, като новата настилка е с вибропресовани павета и тротоарната настилка е в добро експлоатационно състояние. Няма изградени велосипедни пътеки и алеи, както и паркинги за велосипеди. Съществуващите подлези и надлези се нуждаят от ремонт.

Обществено транспортно обслужване:

Общественият транспорт в община Велико Търново е автобусният. В гр. Велико Търново има действаща транспортна система, която е частна и включва 12 основни автобусни линии. Към момента има изградена инфраструктура за въвеждането на тролейбусно движение, но последното е спряно.

Съществуващата организация на междуселищния транспорт покрива всички населени места на територията на общината.

Поради липса на подходяща инфраструктура не са изградени оптимални маршрути на **обществения градски транспорт** от социална гледна точка-има зони и части от квартали в които не достига обществен транспорт.

Във връзка със съществуващата инфраструктура на град Велико Търново дванадесетте основни градски линии осъществяват връзка основно по двете основни големи транспортни артерии - ул.”Н.Габровски” и ул.”България” в посока по дължината на града (връзка изток запад), което води и до препокриване на голяма част от маршрутите. Не съществува пряка връзка между кварталите на града, като ЖК”Картала”, ЖК”К.Фичето”, ЖК”Варуша”, ЖК”Бузлуджа”/Зона В/, както и връзка на живеещите в тези квартали с основните масово използвани учебни заведения.

В последните години се разшири значително строителството в някои квартали и нарасна броя на живеещите там. Разкриха се магазини на големи търговски вериги и редица предприятия в Западна промишлена зона, което доведе до:

1. Изменение заетостта на работната сила към новите райони на града;
2. Изменение на разпределението на населението по жилищни райони в града;
3. Изменение на търговското, битово,културно и спортно обслужване;
4. Изменение в подвижността на населението.

Утвърдените основни градски линии не могат да отговарят на новите изисквания, а предвид изградената инфраструктура не може да им се оптимизира маршрута на движение.

В областта на градската транспортно-комуникационна система европейската политика залага на интегрирани форми на масов обществен транспорт, съчетани с

релсов и велосипеден. Поради релефните условия във Велико Търново няма възможност за изграждане на релсов транспорт, но липсва политика и дейности по отношение на развитие на меките форми на транспорт.

Собственият автомобилен транспорт е един от основните начини за придвижване на територията на Община Велико Търново. Платеното паркиране и недостатъчният брой паркоместа забавят, но не намаляват увеличението на дела на собствения автомобилен транспорт за придвижване в рамките на града и извън него.

Основна причина за тази тенденция е не достатъчно удобния обществен транспорт. Неудобни автобуси, недостатъчно покритие на територията на града и общината, разредено разписание и др.

Подвижен състав - брой, модел, година на производство, техническо състояние, стандарт за вредни емисии, пътниковместимост и др.

Подвижният състав е 32 автобуса / MERCEDES 0 405 – 7 бр., MAN NL 202 - 9 бр., IRISBUS CROSSWAY – 5 бр. , SETRA S – 2 бр., NEOPLAN - 7 бр., ВАНХОЛ 308 – 2 бр./с пътниковместимост от 48 до 120 седащи и правостоящи, годината на производство е от 1994 до 2010. Всички автобуси са в добро техническо състояние. Пет от тях са с гориво пропан-бутан. Данните са към м.август 2014 г. Предстои въвеждане на GPS система за контрол.

Организация и финансови показатели на системата на МГОТ

Цена на единичен билет 0.70 лв;

Цена на месечна карта за една линия – 34.00 лв;

Цена на месечна карта за всички линии на един превозвач – 45.00 лева;

Не се издават карти за всички линии от МГОТ;

Цена карта учащи за всички линии за един месец – 22.00 лева;

Цена на месечна карта за една линия за възрастни граждани – 27.00 лева;

Цена на месечна карта за всички линии на един превозвач за възрастни граждани – 36.00 лева;

Не се издават карти за всички линии за възрастни граждани.

Утвърден е Механизъм за промяна цените на обществения превоз на пътници по сключени договори с Община Велико Търново.

Не съществува общинско предприятие или отдел в общината, чието основно задължение е свързано с контрол на системата на МГОТ.

Списък на превозвачите по вид линии, статут (вътрешен/частен), брой превозни средства:

1. "Алекс О,К" ЕООД В.Търново - статут - частен. Общ брой автобуси 78,от които 28 за градски превози. Извършва обществен превоз на пътници по основни градски линии № 2;№ 5;№ 13;№ 20;№ 30;№ 50;№ 70 и № 110;

2. ЕТ"Надежда-Надежда Христова" В.Търново-статут - частен. Няма данни за общия брой автобуси. Броят на автобусите за градски превози е 28. Извършва обществен превоз на пътници по основни градски линии № 1;№ 4;№ 9 и № 40;

Наличните автобусни линии са 12 броя, като двупосочната дължина на всяка една от линиите е както следва:

Автобусна линия №1 (дължина на 1 курс: 8.683км.; средногодишен пробег в км: 82км.);

Автобусна линия №2 (дължина на 1 курс: 11.589км.; средногодишен пробег в км: 92км.);

Автобусна линия №4 (дължина на 1 курс: 7.960 км.; средногодишен пробег в км: 83км.);

Автобусна линия №5 (дължина на 1 курс: 8.413 км.; средногодишен пробег в км: 292км.);

Автобусна линия №9 (дължина на 1 курс: 8.982 км.; средногодишен пробег в км: 208км.);

Автобусна линия №13 (дължина на 1 курс: 8.818 км.; средногодишен пробег в км: 283км.);

Автобусна линия №20 (дължина на 1 курс: 5.411 км.; средногодишен пробег в км: 197км.);

Автобусна линия №30 (дължина на 1 курс: 8.726 км.; средногодишен пробег в км: 51км.);

Автобусна линия №30 (дължина на 1 курс: 8.726 км.; средногодишен пробег в км: 51км.);

Автобусна линия №40 (дължина на 1 курс: 5.179 км.; средногодишен пробег в км: 55 км.);

Автобусна линия №50 (дължина на 1 курс: 6.671 км.; средногодишен пробег в км: 138 км.);

Автобусна линия №70 (дължина на 1 курс: 9.535 км.; средногодишен пробег в км: 78км.);

Автобусна линия №110 (дължина на 1 курс: 9.994 км.; средногодишен пробег в км: 110км.).

Курсовете по автобусна линия №1 се извършват от ЕТ „Надежда - Надежда Христова” гр. Велико Търново, със срок на договора 01.07.2010-01.07.2020г.

Курсовете по Автобусна линия №2 се извършват от „Алекс ОК” ЕООД, със срок на договора 13.06.2014-13.06.2024г.

Курсовете по Автобусна линия №4 се извършват от „Надежда- Надежда Христова”, със срок на договора 01.07.2010-01.07.2020г.

Курсовете по Автобусна линия №5 се извършват от „Надежда- Надежда Христова”, със срок на договора 30.06.2014-30.12.2014г.

Курсовете по Автобусна линия №9 се извършват от „Надежда- Надежда Христова”, със срок на договора 16.03.2011-16.03.2021г.

Курсовете по Автобусна линия №13 се извършват от „Алекс ОК” ЕООД, със срок на договора 30.06.2014-30.12.2014г.

Курсовете по Автобусна линия №20 се извършват „Алекс ОК” ЕООД, със срок на договора 30.06.2014-30.12.2014г.

Курсовете по Автобусна линия №30 се извършват „Алекс ОК” ЕООД, със срок на договора 30.06.2014-30.12.2014г.

Курсовете по Автобусна линия №40 се извършват от „Надежда- Надежда Христова”, със срок на договора 16.03.2011-16.03.2021г.

Курсовете по Автобусна линия №50 се извършват от „Алекс ОК” ЕООД”, със срок на договора 30.06.2014-30.12.2014г

Курсовете по Автобусна линия №70 се извършват от „Алекс ОК” ЕООД”, със срок на договора 23.06.2014-23.06.2024г

Курсовете по Автобусна линия №110 се извършват от „Алекс ОК” ЕООД”, със срок на договора 13.06.2014-13.06.2024г.

Договор за обществена услуга (ДОУ) между общината и отделните оператори - съответствие на ДОУ с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на

Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (таблица --);

Таблица 4.

ДОУ	Срок на договора от – до	Клаузи за анексиране	Клаузи за подмяна на подвижния състав
Линия №1 и №4	01.07.2010г. 01.07.2020г.	да	не
Линия № 9 и №40	16.03.2011г. 16.03.2021г.	да	не
Линия № 13 и №30	27.06.2014г. 27.12.2014г.	да	не
Линия № 20 и № 50	30.06.2014г. 30.12.2014г.	да	не
Линия № 5	30.06.2014г. 30.12.2014г.	да	не
Линия № 70	23.06.2014г. 23.12.2024г.	да	не
Линия № 2 и № 10	23.06.2014г. 23.12.2024г.	да	не

Проблеми и планирани инвестиции

Необходимо е да се осигури транспортна връзка не само на кварталите с централната част, но и между отделните квартали на града. Отсъствието на електротранспорт затруднява обслужването на града. Необходимо е и да се осигурят автобуси в много ранните и късни часове от деня. Намаления пътникопоток в тези периоди от денонощието прави курсовете нерентабилни за превозвачите. Наличието на евтин транспорт би решило този важен проблем.

Въвеждането на електротранспорт на база акумулатори или ултракондензатори би променило качествено състоянието на МГОТ в гр. Велико Търново. Евтиният транспорт, съчетан с мобилност на маршрутите тъй като превозните средства не са зависими от контактна мрежа, би довело до:

- Намаляване цената на билета, съответно до увеличаване на броя превозени пътници за сметка на личен транспорт;
- Лесна промяна на маршрутите в зависимост от потребностите от транспортни услуги на различните квартали на града и селища в общината;
- Намаляване емисиите парникови газове, отделяни на територията на града, съответно повишаване качеството на живот на населението;
- Очакваната нужна инвестиция от 10 милиона лева ще доведе до цена на енергията за един километър пробег от 0,16 лв. с ДДС.

Дефинираните мерки и интервенции са включени в Интегрирания план за градско възстановяване и развитие на град Велико Търново и са актуални към настоящия момент, като тяхното значение излиза извън рамките на обхвата на обособените три зони за развитие и се разглеждат като инвестиционен процес, който е с общоградско значение и ще се реализира на територията на целия град. Прогнозните инвестиции са над 10 млн. лева.

Акумулиран положителен опит и реализирани проекти в областта на транспортната пътна мрежа

През 2009-2010 година бе реализиран проект, финансиран по Програмата за сътрудничество между Фландрия и България (BG/08/002) "Устойчиво управление на градския трафик, анализ на трафика в град Велико Търново", като е извършено проучване относно:

- паркирането в град Велико Търново;
- капацитета на паркиране;
- престой на МПС;
- анализи и окончателен доклад, както и предоставяне на софтуер за анализ и изследване на паркинг капацитета, обследване качеството на уличната мрежа и прилежащата ѝ инфраструктура.

Част от резултатите на проекта са показани на фигурите по-долу:
По отношение на паркирането (карта 4)



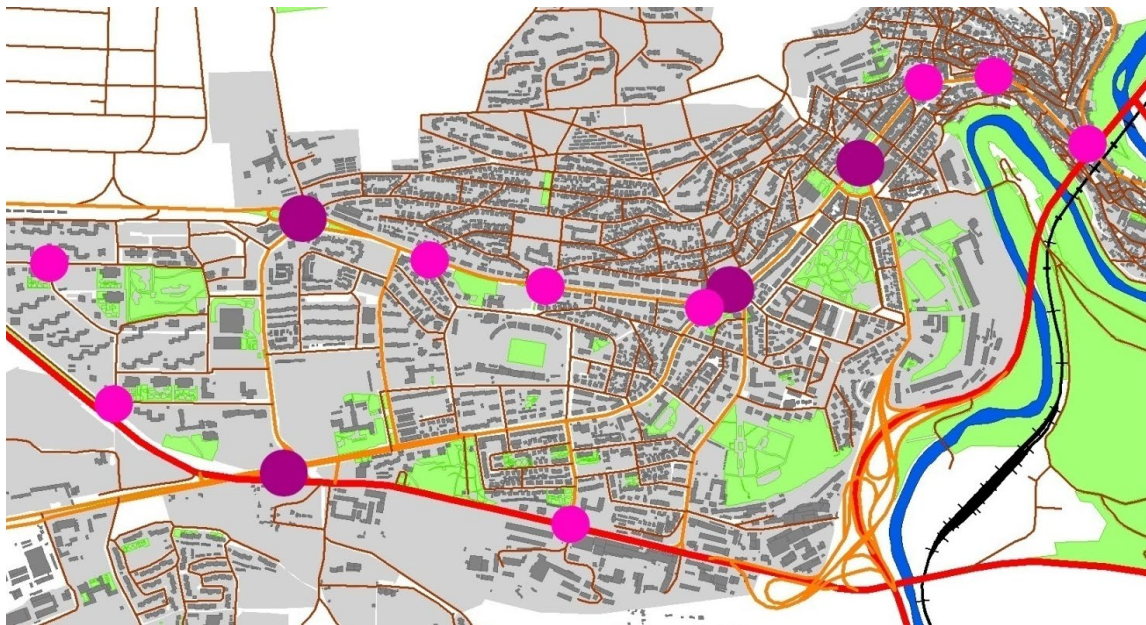
Таблица 5. Капацитет на паркинг зоните в град Велико Търново

Паркинг зона	категория			Общо	
	№	неплатени	забранени		платени
1		65	3		68
2		67			67
3		97		1	98
4		96		7	103
5		88			88
6		91		14	105
7		77		5	82
8		11		134	145
9		62	6	76	144
10		23		52	75
11		79	6	26	111
12		18	1	91	110
Общо		774	16	406	1196

Източник: община Велико Търново

По отношение на интензитета на движение на МПС – проблемни участъци/задръствания

Карта 5. Проблемни участъци със чести задръствания



Източник: община Велико Търново

В периода 2008 – 2010 година беше изпълнен проект за реконструкция на пътно кръстовище ”Качица” гр.Велико Търново, с което съществено се подобри движението на транспортните потоци както по републиканския път I-4 „София – Варна”, така и по уличната пътна мрежа в този район на града.

През последните години са изпълнявани текущи ремонти за подобряване на експлоатационното състояние на пътната и улична мрежа на територията на община Велико Търново, направа на хоризонтална маркировка (пешеходни пътеки), поставяне на нови пътни знаци и пътни принадлежности, поддръжка на светофарните уредби и др.

Завърши строителството на обект “Изграждане на водопровод и канализация на централна градска част град Велико Търново”, по проект “Подобряване и развитие на инфраструктурата за питейни и отпадъчни води на територията на Община Велико Търново” по Оперативна програма “Околна среда 2007 – 2013г.”, съфинансирана от Европейския фонд за регионално развитие и от Кохезионния фонд на Европейската общност”. След реализацията на новите ВиК мрежи и последвалото възстановяване на уличните настилки и изкърпване на уличните настилки, се извърши и цялостно преасфалтиране на засегнатите улици (без ул.”Васил Левски”).

Фокус на инвестициите в поддръжката на уличните мрежи в населените места е гр. Велико Търново като общински и областен център с голяма концентрация на културни ценности. През последните години Общината заделя регулярно средства за това перо в местния бюджет, което има видими резултати. Над 60% от градските магистрали II клас са в добро или много добро състояние, а районните артерии III клас – 57% Предвижда се завършването на строителството на общински път VTR 1010 / път I-5 / - жп гара Дебелец - кв.Чолаковци / гр. В.Търново/, което ще спомогне за по-добрата връзка между двете населени места.

Съществуват разработени технически проекти за подобряване състоянието на част от уличната мрежа в жилищните квартали на общинския център, както и прилежащата ѝ инфраструктура, като инвестицията в краткосрочен план надхвърля 12 000 000 лева.

Характеристика и специфика на автобусната мрежа:

Автобусна линия № 1

Дължина на 1 курс 8.683 км.;
Брой курсове за ден – 28 броя;
Превозени пътници за 2013 година – 50 939.

Маршрут: кв.Чолаковци - ул.Сан Стефано - ул.Н.Габровски - ул.Васил Левски - ул.Хр.Ботев - пл.Марно поле;

Спирки: Дълга Лъка – МСД – Дървообработване – Радиозавод – Чолаковци – Телфери – Качица - Изчислителен център – Бавария – Пожарната – Общината - Летен театър;

Автобусна линия № 2

Дължина на 1 курс 11.589 км.;
Брой курсове за ден – 28 броя;
Превозени пътници през 2013 година – 215 772.

Маршрут: кв.Чолаковци - ул.Сан Стефано - ул.Н.Габровски - ул.Краков - ул.арх.Г.Козаров - ул.Оборище - ул.Полтава - ул.България - ул.В.Левски - ул.Хр.Ботев - пл.Марно поле;

Спирки: Дълга Лъка –МСД – Дървообработване – Радиозавод – Чолаковци – Телфери –Качица - СОУ Ем.Станев - Студентски общежития – Оборище – МОЛ - Полтава 1 - Полтава 2 - Полтава 3 - Беляковско шосе - Горско управление – Столетов - Кооперативен пазар – Общината - Летен театър;

Автобусна линия № 4

Дължина на 1 курс 7.960 км.;
Брой курсове за ден – 30 броя;
Превозени пътници през 2013 година – 146 313.

Маршрут: кв.Картала - ул.Яворов - ул.Беляковско шосе - ул.България - ул.Васил Левски - ул.Хр.Ботев - ул.Т.Търновски – ВТУ;

Спирки:кв.Картала - ул.Яворов - Бел.шосе - Горско управление – Столетов - Кооперативен пазар – Общината - АГ Юг - Бирена фабрика – ЖПГара – Ректората – ВТУ - ВТУ обръщало;

Автобусна линия № 5

Дължина на 1 курс 8.413 км.;
Брой курсове за ден – 94 делнично и 32 празнично;
Превозени пътници през 2013 година – 746 944.

Маршрут: кв.К.Фичето - ул.Оборище - ул.С.Велики - ул.Г.Бакалов - ул.арх.Г.Козаров - ул.Краков - ул.България - ул.В.Левски - ул.Хр.Ботев - ул.Т.Търновски – ВТУ - ул.Д.Найденев - ул.Митрополска - ул.Н.Пиколо -

ул.В.Джамджията - ул.Ст.Стамболов - ул.Независимост - ул.В.Левски - ул.България - ул.Краков - ул.арх.Г.Козаров - ул.Оборище;

Спирки: Оборище - Симеон Велики 1 - Симеон Велики 2 - Георги Бакалов - Студентско общежитие - Медицински колеж - Беляковско шосе - Горско управление – Столетов - Кооперативен пазар-Общината - Автогара Юг - Бирена фабрика – ЖП Гара - Ректората ВТУ - Д.Найденев 1 - Д.Найденев 2 - Помощно училище - пл.Цар Асен I - Велчова завера - Бивши хали - ДМТ К.Кисимов – Съда - Европейски център - Беляковско шосе – Краков - Медицински колеж - Студентско общежитие – Оборище;

Автобусна линия № 9

Дължина на един курс 8.982 км.;

Брой курсове за ден – 60 броя;

Превозени пътници през 2013 година – 230 849.

Маршрут: кв.Картала - ул.Яворов - ул.Бел.шосе - ул.България - ул.Васил Левски - ул.Хр.Ботев - Дълга Лъка - кв.Чолаковци;

Спирки: кв.Картала - ул.Яворов - Бел.шосе - Горско управление – Столетов - Кооперативен пазар – Общината - Автогара Юг – МСД – Дървообработване – Радиозавод -кв.Чолаковци;

Автобусна линия № 13

Дължина на един курс 8.818 км;

Брой курсове на ден – 90 делнично и 60 празнично;

Превозени пътници през 2013 година – 620 158.

Маршрут: кв.Бузлуджа - ул.Иларион Драгостинов - ул.Г.Живков - ул.Г.Измерлиев - ул.Н.Габровски - ул.В.Левски - ул.Хр.Ботев - ул.Т.Търновски – ВТУ;

Спирки: Старчески дом - Бузлуджа 1 - Бузлуджа 2 – Качица - Изчислителен център – Бавария – Пожарната - Кооперативен пазар – Общината - Автогара Юг - Бирена фабрика – ЖП Гара – Ректората – ВТУ - ВТУ обръщало;

Автобусна линия № 20

Дължина на един курс 5.411 км.;

Брой Курсове на ден – 88 делнично и 26 празнично;

Превозени пътници през 2013 година - 494 350.

Маршрут: кв.Бузлуджа - ул.Иларион Драгостинов - ул.Г.Живков - ул.Г.Измерлиев - ул.Н.Габровски - ул.В.Левски - ул.Независимост - ул.Ст.Стамболов - ул.Иван Вазов - пл.Цар Асен I;

Спирки: Старчески дом - Бузлуджа 1 - Бузлуджа 2 – Качица - Изчислителен център – Бавария – Пожарната - Кооперативен пазар – Общината - Бивши хали - Велчова Завера - Конака-пл.Цар Асен I;

Автобусна линия № 30

Дължина на един курс 8.726 км.;

Брой курсове на ден -16 делнично и 4 празнично;

Превозени пътници през 2013 година – 34 830.

Маршрут: кв.Бузлуджа - ул.Лазурна - ул.Ст.Коледаров - ул.Н.Габровски - ул.В.Левски - ул.Хр.Ботев - ул.Т.Търновски – ВТУ;

Спирки: Старчески дом - ул.Лазурна - Микропазар Зона В - Изчислителен център – Бавария – Пожарната - Кооперативен пазар – Общината - Автогара Юг - Бирена фабрика – ЖПГара – Ректората – ВТУ - ВТУ обръщало;

Автобусна линия № 40

Дължина на 1 курс 5.179 км.;
Брой курсове на ден -30 броя;
Превозени пътници 2013 година – 113 799.

Маршрут: кв.Картала - ул.Вихрен - ул.Чумерна - ул.ГеоМилев - ул.Негованка - ул.Освобождение - ул.България - ул.В.Левски - ул.Независимост - ул.Ст.Стамболов - ул.В.Джамджията - ул.Иван Вазов - пл.Цар Асен I;

Спирки: кв.Картала - Старо обръщало № 4 - ул.Освобождение 1 - ул.Освобождение 2 - Беяковско шосе - Горско управление – Столетов - Кооперативен пазар – Общината - Бивши хали - Велчова Завера – Конака - пл.Цар Асен I;

Автобусна линия № 50

Дължина на 1 курс 6.671 км.;
Брой курсове на ден – 54 делнично и 22 празнично;
Превозени пътници за 2013 година -282 329.

Маршрут: кв.Бузлуджа/Зона В/ - ул.Т.Иванов - ул.В.Златарски - ул.Ст.Коледаров - ул.Н.Габровски - ул.В.Левски - ул.Независимост - ул.Ст.Стамболов - ул.Иван Вазов - ул.Митрополска - ул.Ксилифорска;

Спирки: Зона В - Микропазар Зона В - Изчислителен център – Бавария – Пожарната - Кооперативен пазар – Общината - Бивши хали - Велчова Завера – Конака - пл.Цар Асен I -Митрополска/моста/ - Разклона-бивша Мавриков;

Автобусна линия № 70

Дължина на един курс 9.535 км.;
Брой курсове на ден – 22 броя;
Превозени пътници за 2013 година – 95 954.

Маршрут: кв.Чолаковци - ул.Сан Стефано - ул.Н.Габровски - ул.Васил Левски - ул.Хр.Ботев - ул.Т.Търновски – ВТУ;

Спирки: Чолаковци – Телфери – Качица - Изчислителен център – Бавария – Пожарната – Общината - Автогара Юг - Бирена фабрика – ЖП Гара – Ректората ВТУ - ВТУ обръщало;

Автобусна линия № 110

Дължина на един курс 9.994 км.;
Брой курсове на ден – 30 броя;
Брой превозени пътници 2013 година-236 413.

Маршрут: кв.Чолаковци - ул.Сан Стефано - ул.Н.Габровски - ул.Магистрална - ул.България - ул.В.Левски - ул.Независимост - ул.Ст.Стамболов - ул.Иван Вазов - ул.Митрополска - ул.Ксилифорска;

Спирки: Чолаковци – Телфери – Качица – МТС - ГП 4 - Военен Университет 2 - Военен Университет 1 - Беяковско шосе - Горско управление – Столетов -

• Община Велико Търново не разполага със собствени общински автобуси, като за целите се използват частни превозвачи, които обслужват целите на обществения транспорт. Всички автобуси използват дизелово гориво, като 5 от тях използват гориво пропан-бутан. Към момента съществува организиран градски транспорт, с обособени 12 маршрута, включващи 2 тролейбусни и 12 автобусни транспортни линии. Привлекателността на града ще се увеличи чрез увеличаване на пешеходните пространства и създаване на възможности за използване на интегриран градски транспорт, включващ меки форми на транспорт с алтернативни източници;

• Подвижният състав автобуси е 32 автобуса: MERCEDES 0 405 – 7 бр. /с дата на производство: 1988г., 1989г., 1991г., 1992г., 1995г., 1996г., Euro 2 евростандарт ; MAN NL 202- 3 бр. /с дата на производство: 1990г., 1995г., Euro 2 евростандарт; MAN CD 202- 1 бр. (с дата на производство: 1988, Euro 2 евростандарт); MAN SL 200- 1 брой (с дата на производство: 1983, Euro 2 евростандарт), MAN SU 242-1 бр. (с дата на производство: 1988, Euro 2 евростандарт), MAN 11.910 HOCL-1 брой (с дата на производство: 1988, Euro 2 евростандарт); IRISBUS CROSSWAY – 5 бр. (с дата на производство: 2009г., 2010г., Euro 4, 5 евростандарт) , SETRA S 215 SL – 1 бр. (с дата на производство: 1993, Euro 2 евростандарт) , NEOPLAN NH 16L - 1 бр. Euro 2 евростандарт), ВАНХОЛ 308 – 2 бр. (с дата на производство: 1998г., Euro 2 евростандарт; НЕОПЛАН Н 4411- 2 бр. (с дата на производство: 1999г., Euro 2 евростандарт; НЕОПЛАН 4013 – 2бр. (с дата на производство: 1999г., Euro 2 евростандарт); НЕОПЛАН 4007 -1 бр. (с дата на производство: 1997г., Euro 2 евростандарт). Всички автобуси са с пътниковместимост от 48 до 120 седащи и правостоящи, годината на производство на същите е в диапазона 1983 -2010г. , като по-голямата част от тях покриват Euro 2 евростандарт;

• В областта на градската транспортно-комуникационна система европейската политика залага на интегрирани форми на масов обществен транспорт, съчетани с релсов и велосипеден. Поради релефните условия във Велико Търново няма възможност за изграждане на релсов транспорт, но липсва политика и дейности по отношение на развитие на меките форми на транспорт. Необходимо е повишаване значението на градският транспорт (разширяване на мрежата), като делът на пътуванията с обществен транспорт (градски, междуградски автобус и маршрутно такси) е 20%, както и реализиране на подходящо транспортно решение, за да се ограничи индивидуалното ползване на леки коли в централната част на града;

• Общинската пътна мрежа на Велико Търново обхваща 231,1 км, от които 167,5 км са бившите четвъртокласни пътища, а 63,6км. са местни общински пътища. През последните години са извършени значителни инвестиции в подобряване на транспортната инфраструктура в границите на общината, с което е подобро експлоатационното състояние и достъпността на част от населените места и пътищата водещи до тях. Въпреки тези финансови инвестиции цялостното състояние на общинските пътища е незадоволително и за неговото подобряване са необходими значително средства. Дължината на уличната мрежа на гр.Велико Търново е 114,6 км.

- Първа степен улици – обща дължина – 72, 055 км;
- Главни транспортни улици – обща дължина 49,135 км;
- Транспортни улици – обща дължина 22,920 км;
- Втора степен улици – обща дължина – 42,580 км.

Над 60% от градските магистрали и II клас пътища са в добро или отлично състояние, а районните артерии III клас – 57%. Най-голямо значение за качеството на кварталите представляват главните улици IV клас, които поемат основното натоварване от моторизирания поток в урбанизираните територии. Близко 75% от тях са в добро или отлично състояние и само около 2,7% са в лошо;

- Обобщено може да се заключи, че 64% от първостепенната улична мрежа на гр. Велико Търново е с добри и по-високи характеристики, което позволява безаварийното предвижване по нея.

6. Данни за околната среда

6.1. Екологично състояние и опазване на околната среда

Комплексната оценка на отделните групи фактори, влияещи върху качеството на средата показва, че община Велико Търново се характеризира с добро качество на околната среда.

Качество на атмосферния въздух

Община Велико Търново е част от районите за оценка и управление на качествата на атмосферния въздух /КАВ/, в които е налице превишаване на нормите за съдържание на ФПЧ, серен диоксид и сероводород. Средногодишната концентрация на ФПЧ₁₀ – 46,38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ превишава средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) 1,15 пъти, но е най-ниската средногодишна концентрация през последните 7 години. Измерените стойности в периода 2006-2012 година варират от 46,38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2012) до 57,83 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2007). Регистрирани са превишения на допустимата средноденоношна стойност на ФПЧ₁₀, които превишават нормите за опазване на човешкото здраве (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). През 2012 година са измерени и 201 измервания на ФПЧ_{2,5}. Средногодишната концентрация на ФПЧ_{2,5} – 31,65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ превишава средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) 1,27 пъти.

Изготвената оценка на качеството на атмосферния въздух в град Велико Търново показва, че основният замърсител са ФПЧ₁₀, макар да се наблюдава благоприятна тенденция на намаление на средногодишната концентрация на този показател (след 2007г.) и ФПЧ_{2,5}. Източниците на наднормено замърсяване са битовото отопление, промишлените и транспортните дейности, включително и поддръжката на пътните настилки. Замърсяването от автомобилния транспорт се дължи предимно на остарелия автомобилен парк. Въздействието на промишлеността и селското стопанство е незначително и с локално-териториален обхват. В повечето промишлени предприятия липсват локални пречиствателни съоръжения.

Осъществяването на периодични измервания за реализирането на мониторинга по отношение състоянието на атмосферния въздух в община Велико Търново се осъществява за следните замърсители на въздуха: серен диоксид, азотен диоксид, азотен оксид, озон, сероводород, оловни аерозоли, прах и фини прахови частици.

Качество на водите

Концентрацията на урбанистични единици по територията на община Велико Търново и техните промишлени дейности обуславят състоянието на повърхностните и подпочвените води. От високо значение са степента на изграденост на канализационната и пречиствателната инфраструктура. Основните замърсители на повърхностни води са отпадъчните води от населените места, където липсват градски пречиствателни станции за отпадъчни води.

Река Янтра и нейните притоци заемат важно място в националната мрежа за контрол на качеството на повърхностните води. Техният качествен състав на водите се следи чрез ежемесечен мониторинг от Националната система за екологичен мониторинг /НАСЕМ/. Анализите сочат, че реките в басейна на Янтра са с добър кислороден режим и показатели. Повърхностните води в наблюдаваните пунктове не

отговарят на категориите си по следните показатели: нитритен азот – максимумът е през летните месеци, когато високите температури ускоряват процесите на нитрификация и денитрификация; фосфати и неразтворени вещества, поради директното заустване на битово-фекални води от населените места.

В североизточния край на град Велико Търново работи ГПСОВ, която поема само половината от отпадните битово-фекални и промишлени води. Промишлената зона в квартал Дълга лъка зауства отпадните си води директно в р. Янтра. С цел подобряване качеството и увеличаване капацитета на пречистените води е завършена реконструкцията и модернизацията - II етап на ГПСОВ – Велико Търново.

Шумово замърсяване

По територията на община Велико Търново са разположени 30 на брой пункта за измерване на нивото на шума. Резултатите от получените данни показват, че в повечето от наблюдаваните пунктове са надхвърлени допустимите хигиенни норми от 55- 60 дБ. Най-често подобни стойности могат да се наблюдават край оживени пътища и магистрали с нарастващия трафик на МПС, градоустройствени решения без предвидена самозащита на населението, недостатъчната пропускателна способност на използваната транспортна мрежа. Постоянното и повсеместно действие на шумовия фактор създава опасност за физическото и психическото състояние на човека.

Почви

В общината не са регистрирани замърсявания на почвите с тежки метали и пестициди над пределно допустимите концентрации. Също така не са установени земеделски земи, които да са трайно увредени, замърсени и негодни за селскостопанско производство. Употребата на торове и пестициди се извършва в границите на нормативите. Извършват се ежегодни проверки, които да следят състоянието на складовете и съхраняваните в тях негодни пестициди.

За осъществяването на проявяващата се като цяло тенденция към значително подобряване в екологичната обстановка ще бъдат използвани всички възможности на европейските фондове за опазване на околната среда, Предприятието за управление на дейностите по опазване на околната среда, средства от републиканския и собствени средства от Общинския бюджет.

Употребата на торове и пестициди е в границите на нормативите. Изградени са централизирани складове за екологосъобразното съхраняване на залежали и негодни за употреба растителнозащитни препарати /пестициди/.

Свлачищните процеси са често явление на територията на областта - предпоставка за тях е значителното разпространение на мергели, особено в югоизточната част. На територията на общината най-значимото срутище е при Преображенския манастир /с/с сериозни материални щети/.

Управление на отпадъци

Отпадъците като пряк замърсител на въздуха, водите и почвата носят непосредствен риск за здравето на населението. Решаването на проблемите, свързани с управлението на отпадъците се явява един от най-сериозните екологични проблеми. Същевременно отпадъците са ценен енергиен и суровинен източник и тяхното минимизиране и повторна употреба би довело до съхранение на природни ресурси.

Община Велико Търново, заедно с общините Горна Оряховица, Ляковец, Елена, Златарица и Стражица ще бъдат обслужвани от обща Регионална система за третиране на битовите отпадъци за област Велико Търново. Регионалната система отговаря на съвременната нормативна уредба, хармонизирана с изискванията на Европейския съюз.

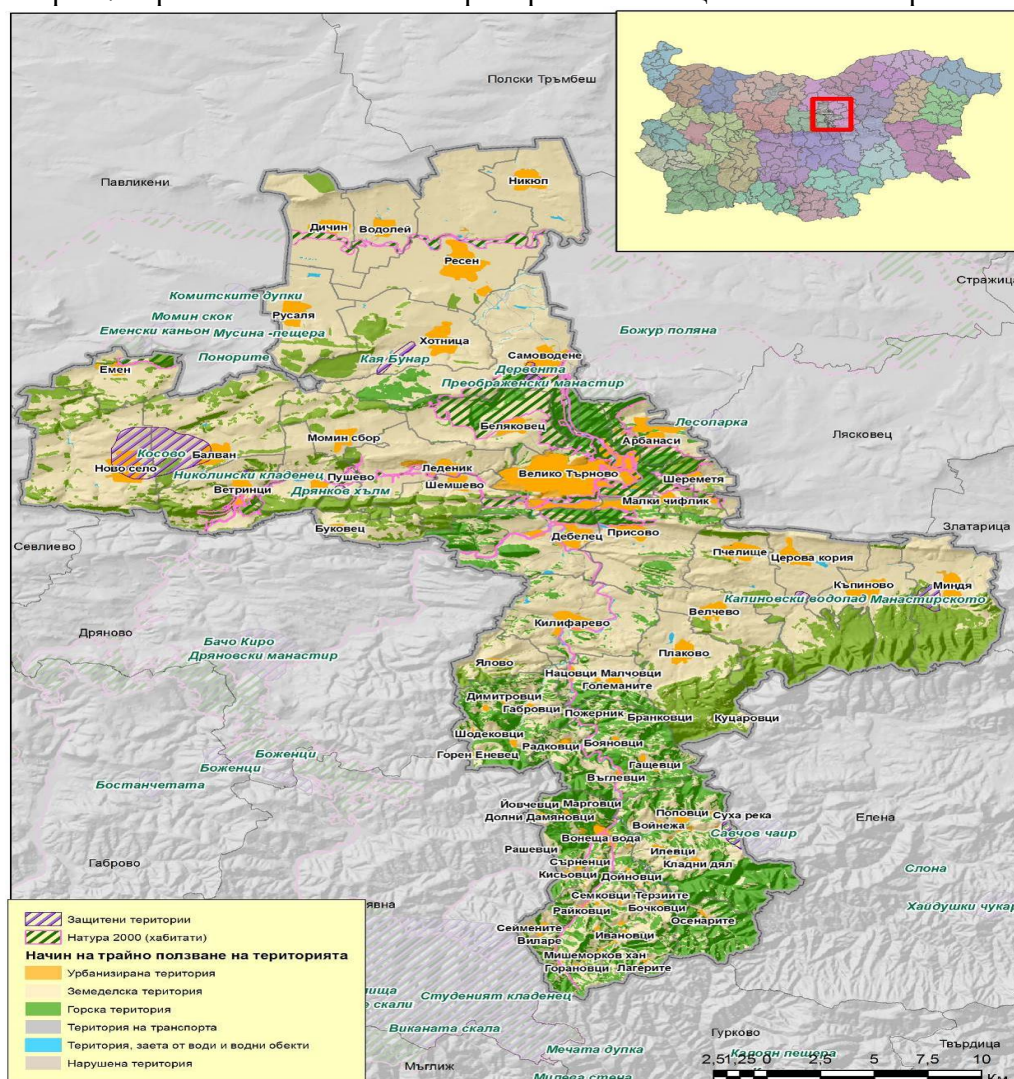
Очаква се системата да бъде завършена през декември 2015 г. и ще включва изграждане на първа клетка за депониране с капацитет за 173 776 хил. тона отпадъци годишно. Ще бъде изградена и инсталация за механично третиране на отпадъците с капацитет 50 хил. тона годишно, както и за компостиране с капацитет от 28 хил. тона годишно. Общият капацитет на депото ще бъде 673 359 тона годишно и ще обслужва около 175 хиляди души от 279 населени места.

Зашитени местности и биоразнообразие

В пространствения обхват на община Велико Търново са налични обособени множество защитени територии по директивата за местообитанията и ЗЗТ (карта 7).

Обособяването на **защитените територии** е цел опазване на природата, “на биологичното разнообразие на екосистемите и на естествените процеси, протичащи в тях”. Защитените територии са ограничител в стопанското развитие, но са източник на доходи за местното население в контекста на балансираното и устойчиво териториално развитие.

Карта 7. Трайно използване на територията на община Велико Търново



Източник: КПР на община Велико Търново

През 2011 г. Община Велико Търново прие „Програма за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за вредни вещества и управление на качеството на атмосферния въздух в Община Велико Търново за периода 2011-2014г.”.Целта на програмата е да се предприемат мерки за достигане на установените норми за ФПЧ 10 на територията на гр. В.Търново, териториална единица в РОУКАВ - Северен Дунавски, да се запазят и поддържат нивата на останалите основни показатели за качество на атмосферния въздух под установените за тях норми, с което да се осигури екологичен комфорт на населението.В подготвената и приета програма е извършен анализ на КАВ за територията на гр. В.Търново с определяне характера и извършване оценка на замърсяване. Проведена е инвентаризация на всички източници на емисии на фини прахови частици и съответно оценка на техният принос върху нивата на показателя през 2010г. От представените данни за източниците и количеството емитирани фини прахови частици се установява, че найголямо влияние върху качеството на въздуха в района на В.Търново оказват пътният транспорт и битовото отопление,следват промишлените (точкови) източници, строителство, депа, кариери и насипища, и земеделските дейности.

Община Велико Търново има приета Наредба за опазване на околната среда на територията на Община Велико Търново .

Сключен договор за почистване с фирма „ ТИТАН – АС" ЕООД. Изпълнителят, предоставящ услугата е избран с открита процедура по реда на Закона за Обществени поръчки, със срок на договора 3 /три/ години считано от дата 15.02.2013г. Дейностите, които изпълнителят извършва по договора включват: ежедневно почистване на уличните платна, площади, тротоари, автоспирки, стълбища в централните части на кварталите на гр.В.Търново и в централна градска част ръчно (метене) и на уличните платна - машинно (с автOMETАЧКА); на тротоари машинно с малобааритна автOMETАЧКА. Събиране и транспортиране на отпадъците от уличните кошчета на депото за битови отпадъци в с. Шереметя - ежеседмично почистване на улици, площади, тротоари, стълбища на гр. В. Търново – ръчно и машинно метене. Ежемесечно почистване на улиците, площадите, тротоарите и стълбищата в кварталите и всички останали в регулацията на гр. В. Търново. Ръчно и машинно и измиване на уличните кошчета - сезонно измиване на улиците, тротоарите и площадите на гр. В. Търново с автОМИЯЧНА машина; почистване от сняг и лед през зимния сезон: ръчно и - машинно; товарене (ръчно) и транспортиране на сняг и лед; почистване и товарене на сняг и лед – машинно; почистване от пясък, след приключване на дейностите по зимното поддържане; почистване на решетките на дъждоприемните шахти в града – 2 пъти в годината – пролет и есен; почистване на уличните шахти – 1 път годишно; почистване на улици и тротоари и други територии от паднали листа; извършване на други дейности, свързани с поддържане чистотата на града; при необходимост извършва монтаж и ремонт на уличните кошчета; тесане на тротоари – по предварително зададен опис от възложителя; пръскане с хербицид на тротоарна настилка. Изброените дейностите се извършват на територията на град Велико Търново при спазване на интензивността, заложенa в документацията: ежедневно, ежеседмично, ежемесечно, сезонно, както и при възлагане на извършване на определени дейности на други територията на Община Велико Търново.

Най-голям е относителният дял на ФПЧ10 от сектор Транспорт при формиране на средногодишните концентрации на ФПЧ10 през 2011г. в гр. Велико Търново, като същият има следните показатели: 70.8% /годишна емисия на ФПЧ10). /Източник: Доклад за състоянието на околната среда в град Велико Търново за 2011г.

7. SWOT анализ на факторите, имащи отношение към ПУГМ

Изготвеният SWOT анализ конкретизира аналитичните изводи от актуалното състояние на територията, наличните потенциали за развитие и съществуващите проблеми. Направената взаимнообвързана оценка показва вътрешните за територията силни /Strengths/ и слаби /Weaknesses/ страни, както и външните за общината възможности /Opportunities/ и заплахи /Threats/. Синтезираните изводи допринесят за коректното определяне на визията и целите на ПУГМ с цел постигане на балансирано и устойчиво териториално и социално-икономическо развитие.

Таблица 6. SWOT анализ

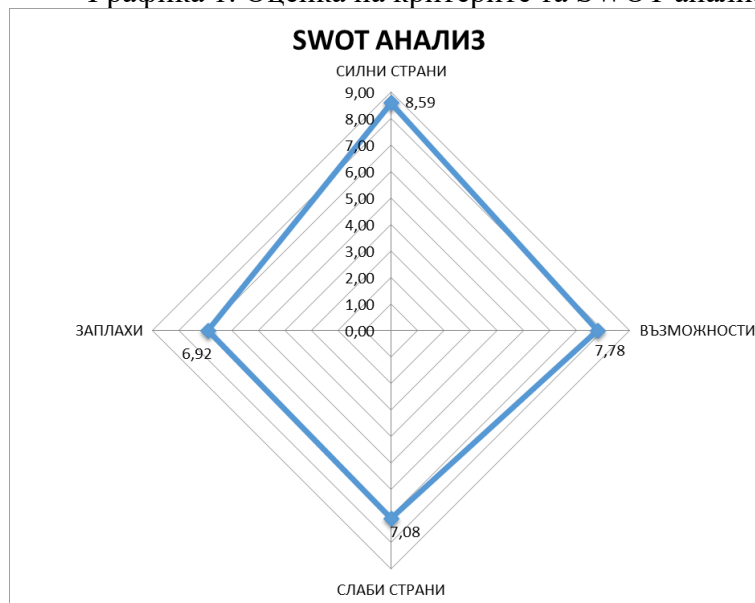
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<p>Централно географско положение в Централна северна България, осигуряваща свързаността между град Влеико Търново и основни урбанистични центрове в страната;</p> <p>Транспортно-комуникационна и функционална обвързаност с пристанищните комплекси на р. Дунав, осигуряваща достъп до трансевропейски транспортен коридор, формиран от реката, както и до специфични инструменти за развитие на „синята“ икономика;</p> <p>Наличие на изявен урбанистичен център от 3-то ниво, който притежава потенциални възможности да премине във 2-ро ниво при подходящо бъдещо развитие и евентуално стимулиране, поради което е включен в общия брой градове за подкрепа на интегрирано градско развитие по ОПРР 2014-2020 г., което да го превърне в един от урбанистичните полюси на растеж и развитие в региона.</p> <p>Сравнително запазен демографски потенциал на град Велико Търново и населените места в общината;</p>	<p>Наличие на диспропорции и проява на проблеми от типа „център-периферия“ както по отношение качеството на живот и характеристиките в средата на обитаване, така и по отношение на социално-икономическите характеристики;</p> <p>Постоянен миграционен процес на млади и образовани хора;</p> <p>Няма създадена процедура за систематично и регулярно събиране, обработване и анализиране на данни за мобилността и търсенето на транспортни услуги. Основната причина е липса на административна структура, която да отговаря за тези дейности.</p> <p>Най-голямата част от придвижванията в град Велико Търново се извършват с личен автомобилен транспорт, който формира дял от 65% от всички пътувания. Прави впечатление изключително ниския дял на пътуванията с велосипед – едва 2%. Относително голямата денивелация между някои части на града, може само отчасти да обясни ниския брой на вело-пътуванията.</p>

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<p>Наличие на достатъчни като териториален обхват индустриални зони, които подлежат на трансформация с оглед постигане на положително развитие;</p> <p>Основен университетски център в рамките на Северен централен район /според НКПР – първо ниво/.</p> <p>Наличие на възможност за постигане на агломерационен ефект в развитието на областта - в осемнадесет минутния изохрон около град Велико Търново е концентрирано основното население на общината - в селища със сериозен демографски потенциал и сравнително добро ниво на социално и административно обслужване;</p> <p>Балансирана териториална структура град - населени места;</p> <p>Изключително богато културно наследство в съчетание с наличието на природни дадености са добра основа за развитие на печеливш интегриран туристически продукт</p>	<p>Практически пълната липса на специализирани вело-трасета/алеи, които да осигуряват по-високо ниво на безопасност, както и наложените поведенчески модели, са основната причина за много ниската степен на ползване на велосипедите като превозно средство.</p> <p>Много нисък дял на пътуванията с обществен транспорт (градски, междуградски автобус и маршрутно такси) от едва 20%; Общественият автобусен транспорт се ползва в голяма степен от неактивното население – учащи се и пенсионери, с по-ниска степен на образование и доходи и от тези, които са под минималната възраст за водачи на МПС. Налице са всички основания да се предполага, че в град Велико Търново е наложен психологически модел, според който обществения транспорт е “демоде” и ползването на лек автомобил е символ на по-висок социален статус.</p> <p>Преобладаващата част от пътната мрежа в града е силно амортизирана, а делът на реконструиранияте улици е незадоволителен;</p>

ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<p>Централното положение на град Велико Търново спрямо останалите центрове в тази част от страната са предпоставка за засилване на регионалната роля и „тежестта“ на община Велико Търново в развитието на областта през следващия програмен период;</p> <p>Достъп до разнообразни инструменти за капитализация на развитието на града - Структурни фондове /чрез Оперативните програми/, ИПГВР, ПРСС, ТГС, Дунавска стратегия и др.;</p> <p>Регенерация на индустриалните зони;</p> <p>Възможност за приоритетно инвестиране в Северен централен район през следващия програмен период, включително чрез Интегрирани териториални инвестиции;</p> <p>Засилване на връзките с хинтерланда с оглед стимулиране на демографското и социално-икономическо „окупняване“ на град Велико Търново и засилване на неговата роля като център на растежа в тази част от националното пространство - търсене на Агломерационен ефект в развитието на общината и областта;</p> <p>Стимулиране на малкия и среден бизнес, изграждане на бизнес информационни центрове, участие в програми на национално ниво;</p>	<p>Влошаване на демографската обстановка и задълбочаване на негативните демографски тенденции;</p> <p>Продължаване и задълбочаване на икономическата стагнация;</p> <p>Липса или силно ограничен интерес към инвестиции в общината и областта;</p> <p>Липса на достатъчно финансови средства за подобряване състоянието на републиканската, общинската пътна мрежа и уличната мрежа на града;</p> <p>Недобро и неефективно усвояване на средствата от предвидените инструменти за обезпечаване на териториалното развитие на общината;</p> <p>Проблеми в осигуряването на територията на общината с адекватни устройствени документи и планове, включително проблеми по тяхното осъвременяване.</p>

Извършената експертна количествена оценка на елементите на SWOT анализа за всяка от приложените формулировки за силни, слаби страни, възможности и заплахи получи балова оценка /1 до 10/. Този тип оценка, макар и субективна и експертна, спомага за ранжирането на силните и слабите страни, възможностите и заплахите, и съответно служи за формулирането на по-адекватна стратегия за развитие. Оценка, получени чрез използването на този подход, са графично илюстрирани в графика 1:

Графика 1. Оценка на критериите та SWOT анализ

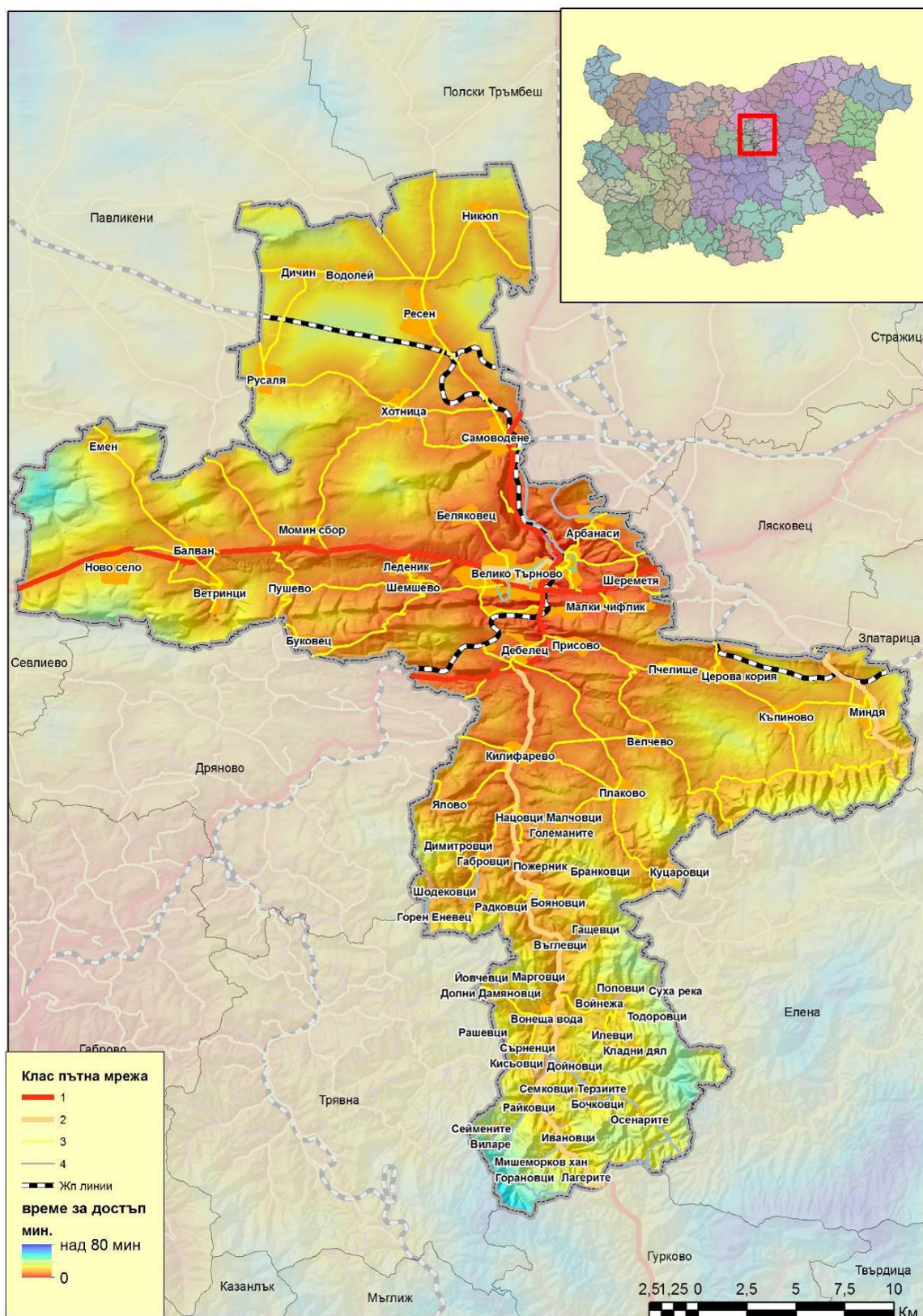


Сравнителни предимства, потенциали и основни проблеми в развитието на територията.

Идентифицираните сравнителни предимства, ресурси и потенциали на територията следва да бъдат развивани и капитализирани на основата на интегриран устойчив модел за ползване и устройство на пространството, формирано в рамките на града. Значими в това отношение са:

- Стратегическо местоположение на град Велико Търново като основна урбанистична структура на националното пространство;
- Град Велико Търново е със специфична пространствена конфигурация на територията поради характера на релефа, от което до голяма степен зависи свързаността и достъпността на територията и обвързването ѝ със селищната структура в мрежа. Основен фактор, подпомагащ намаляването на диспропорцията между градския ареал на Велико Търново и периферните населени места, е преминаващото трасе на стратегическия транспортен коридор № 9 по оста север – юг, който е транспортно-комуникационно и функционално обвързан с река Дунав - коридор №7 /Рейн-Майн-Дунав/ и пристанищни комплекси Русе и Свищов;
- Поради тези причини и местоположението и на летище Горна Оряховица, разположено в непосредствена близост до Велико Търново, достъпността до общината и съставните ѝ населени места е много добре обезпечена, както е видно на представената карта, изразяваща и достъпността до общинския и областен център Велико Търново.

Фигура 4. Достъпност до общинския и областен център град Велико Търново



РАЗДЕЛ III ПРЕДЛАГАНИ МЕРКИ

1. Целеви групи

Целевите групи са вътрешни за града и външни за него.

Вътрешни:

- Местното население на община Велико Търново;
- Местния бизнес;
- Служители на общинската администрация и кметствата в общината;
- Регионални структури на МВР;
- Регионални структури на МОСВ;
- Неправителствен сектор.

Външни:

- Потенциални потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници и др.;
- Подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината;
- Потенциални инвеститори
- Транспортни фирми.

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

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

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

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

1. Велосипедно движение

Въпреки своите географски характеристики Община Велико Търново предвижда като част от Плана за насърчаване на устойчивата градска мобилност да бъдат включени и мерки за стимулиране на колоезденето в и около града чрез разработването на схема за велосипедни станции на самообслужване, както и за стимулиране на велосипедните и развлекателни пътувания на по-дълги разстояния. През 2009 г. завърши инициативата Велосипедна алея край Дунав, осигуряваща маршрут /EV6/ от френското крайбрежие на Атлантическия океан до Черно море, преминаваща по цялата дължина на река Дунав в България/Румъния. Велосипедната алея на река Дунав преминава през северната част на област Велико Търново в района на Свищов. С оглед да това ще се популяризира използването на велосипедната алея чрез туроператори и колоездачни федерации, за да се насърчи възможността за постигане на устойчива градска мобилност посредством използване на велосипедната алея на река Дунав, а след това по безопасен велосипеден маршрут (подкрепен от местните туристически оператори за комбиниран автомобилен и колоездачен транспорт) през периферията и селата на юг от Велико Търново (осигуряващи един -два дни колоездене).

3. Пешеходно придвижване

В Република България съществува добре развита мрежа от пешеходни пътеки за дълги разстояния, включително и за територията през и около района на Велико Търново, които от своя страна са свързани с европейските междуселищни пешеходни пътеки (например пътят през Стара планина от София до Черно море минава през Велико Търново, както и Дунавският пешеходен маршрут, успореден на горепосочения велосипеден). Те са възстановени през последните години с поставянето на нови указателни табели, нови и по-добри карти и места за настаняване на туристи. Много от тези подобрения са подкрепени чрез местни инициативи, финансирани от ЕС. Община Велико Търново в периода на изпълнение на Плана отговорно ще изпълнява своите ангажименти, гарантиращи превръщането на начините за придвижване предпочитани от максимален брой жители и гости на града, чрез разработване на устойчиви мрежи за велосипедно и пешеходно придвижване. В допълнение, усилията на общинската администрация ще бъдат насочени към опазване на околната среда и гарантиране безопасността на пешеходците, велосипедистите и ползвателите на градския транспорт, чрез повишаване на осведомеността относно възможностите за придвижване, включващи ползите от велосипедното движение и пешеходния транспорт както за здравето на всеки индивид в частност, така и за околната среда като цяло.



4. Мерки за контрол и намаляване на пътните инциденти

С оглед намаляване на пътните инциденти, Община Велико Търново предвижда в периода на изпълнение на Плана за насърчаване на устойчивата градска мобилност, в сътрудничество с органите на МВР с използване на образователни, обучителни и рекламни кампании да се подобри поведението на участниците в движението, с акцент върху велосипедистите и новите водачи.

5. Опазване на околната среда чрез минимизиране на екологичното влияние на транспорта

Чрез изпълнението на мерките от плана, гарантиращи постигане на устойчива градска мобилност, се предвижда да бъдат редуцирани емисиите на въглероден диоксид, посредством подобряване на възможностите за придвижване и регулиране използването на личните автомобили, с което безспорно ще бъдат намалени нивата на замърсяване на въздуха в съответствие с поставените национални цели за това. Акцент ще бъде поставен и при управлението и редуцирането на отделените вредни газове от различните видове транспортни средства, за елиминирането на последиците от последните се предвижда да бъдат използвани мерки за насърчаване на устойчиви модели за придвижване. С реализирането на тези мерки безспорно ще бъде оказано положително въздействие върху околната среда, в т.ч. шум, биоразнообразие, природно наследство и отражение върху ландшафта. Горееписаните мерки, насочени към опазване на биоразнообразието и оказващи влияние върху прилежащия ландшафт представляват първоначален етап от разработването на проекти в областта на транспорта и сигурна предпоставка за осигуряване на зелена инфраструктура на територията на Община Велико Търново.

РАЗДЕЛ IV. ИНДИКАТИВНА РАМКА, ОПИСАНИЕ И ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ

Индикаторите са предназначени да проследят резултатите и действителните постижения в обхвата на визията и целите, заложи в Плана за устойчиво развитие на градската мобилност на гр. Велико Търново.

1.1. Индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ

Таблица 7.

Цели			Базова стойност	Целева стойност
№	Цел	Мярка	2015	2025
1. ГРАДСКА МОБИЛНОСТ И ДОСТЪПНОСТ				
	Общ брой на пътуванията с обществен транспорт.	%	100%	105%
	Пътувания с велосипед и степен на локалното велосипедно движение	%	100%	108%
	Съотношение на придвижването пеша и степен на локалното пешеходно движение	%	100%	106%
	Общ брой на пътуванията с лично МПС.	%	100%	81%
	Съотношение на работните пътуванията до работа с обществен транспорт.		Да се запази настоящата стойност, но да не спада под 30% в сутришен час пик	
	Модернизирани на транспортната система със закупуването на нови превозни средства, които да обслужват градската транспортна система	бр.	32	37
	Пострадали при ПТП (смъртни случаи и ранени) и смъртни случаи на глава от населението	бр.	100%	70%
	Средна продължителност на пътуване на километър през сутрешния пиков период	минути	100%	90%
	Осигуряване на достъпност на хората до ключови обществени, здравни и социални институция		Улеснен достъп до ключови услуги, ползвайки услугите на обществения транспорт, намаляване средната стойност на пътуването, увеличаване на честота на регулярните маршрути на превозните средства	
2. ПАРКИРАНЕ				
	Степен на заемане на местата за паркиране	бр.	Да се увеличи броя на местата за паркиране, осигурени в обществените паркинги извън невралгичните зони, за да се облекчи трафика	
	Поведение, свързано с паркирането (според нормативната база)	бр.	Да се намали нивото на неправомерно паркиране в центъра на града.	
	Продължителност на паркирането	бр.	Да се намали броя на превозните средства, които паркират за продължителен период за сметка на тези, които паркират за кратко в Централната Градска Част	
3. ОКОЛНА СРЕДА				
	Качество на въздуха (концентрация на азотен диоксид (NO ₂) и обща запрашеност (PM ₁₀)		Да се изпълнят изискванията на директивите на ЕС за NO ₂ и PM ₁₀ .	
	Ниво на шума в резултат на уличното движение		Да се намали нивото на шума, свързан с транспорта в съответствие с правилата на Световната здравна организация	
4. СОЦИАЛНА УДОВЛЕТВОРЕНОСТ				
	Ниво на обществена удовлетвореност от услугите на обществения градски транспорт		Да се постигне 45 % степен на удовлетворение на пътниците от услугите на обществения транспорт в града.	
	Удовлетвореност от качеството на средата за пешеходци и велосипедисти		Да се увеличи степента на удовлетвореност от средата за пешеходци и велосипедисти (Целта трябва да бъде поставена след като се установят условията на базовата линия).	

Таблица 8.

Индикатори за резултат			Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност 2015	Целева стойност 2025
№	Индикатор	Мяр-ка				
Чрез интензивна информационна и промоционална кампания да се въведе и наложи концепцията „Велико Търново – ГРАД НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ”						
	Брой реализирани мерки за устойчива мобилност	Брой	Община	Ежегодно	0	2
	Реализирани рекламно-информационни кампании за насърчаване на устойчивата мобилност;	бр.	Община	1 г.	0	1
	Разработени рекламно-информационни пакети;	бр.	Община	1 г.	0	1
	Дял на обхванато население от информационните кампании.	бр.	Община	5 г.	0	30%
	Брой разработени нови общински услуги, свързани с паркинг-политиките	бр.	Община	1 г.	0	1
Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението.						
	Брой велосипеди под наем;	бр.	Община	5 г.	0	5
	Брой закупени електромобили за публичен транспорт;	бр.	Община	5 г.	0	8
	Изградени зарядни станции за електромобили	бр.	Община	5 г.	x	2
	Реализирани обучения по мобилност на администрацията;	бр.	Община	1 г.	6	7
	Реализирани мероприятия, насърчаващи различни форми на мобилност;	бр.	Община	1 г.	0	1
	Брой участници в мероприятия;	бр.	Община	1 г.	0	50
	Брой обучени специалисти от ОА;	бр.	Община	1 г.	4	8
	Изградени и обособени нови велопаркинги;	бр.	Община	1 г.	0	5
	Изградени нови вело-алеи;	км	Община	1 г.	0	3
	Брой монтирани нови пътни знаци на реорганизиран участък в ЦГЧ;	бр.	Община	3 г.	10	20
	"Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ	ч.ч.	Община	Общо за целия период на проекта	не	270
	"Подобряване на безопасността в близост да големи туристически и др. атракции"	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	4
	"Обезопасяване на немоторизиран транспорт- пешеходно и велосипедно дв."	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	10.
	"Обезопасяване на места с концентрация на ПТП	бр.	Община	Общо за целия период на проекта	не	5
	Намаляване на замърсяването на въздуха	кол.	Община	годишно		
	Намаляване на шумовото замърсяване	кол.	Община	годишно		
	Здравословни ползи(велосипед)	кол.	Община	годишно		

Таблица 9.

Мярка	Проект	Местно публично финансиране		Външно публично финансиране			Частно финансиране	Финансови инструменти	Общо
		Общински бюджет	Централен бюджет	Фондове на ЕС	Други източници	Фондове, частен капитал	Заеми и дългови инструменти		
		(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	
1.1.	Местна информационна кампания за популяризиране приемането на ПУГМ	1 000							1 000
1.1.	Монтаж на РИЕ - билбордове и информационни табели	2 000							2 000
1.1.	Национална информационна кампания	3 000							3 000
1.2.	Система за управление на общественя транспорт - "Светлинно и гласово известяване"			994 500					994 500
1.2.	Система за управление на общественя транспорт - "Комуникационна среда"			327 600					327 600
1.2.	Система за управление на общественя транспорт - "Интерактивен интернет портал"			40 000					40 000
1.2.	Система за управление на общественя транспорт - Електронно таксуване			2 424 231					2 424 231
1.2.	Облагородяване на спирките на общественя транспорт			1 364 000					1 364 000
1.2.	Доставка на нови електроавтобуси			6 023 956					6 023 956
1.2.	Доставка на нови автобуси - дизел Евроб, 18 м			1 177 969					1 177 969
1.3.	Подмяна на светофарни секции			184 800					184 800
1.3.	Поставяне на камери за панорамен контрол	414 000							414 000
1.4.	Обособяване на "Синя зона" за паркиране в ЦГЧ	0							0
1.4.	Доставка на репатриращ автомобил	0							0
1.5.	Създаване на вело-алеи, маркировка и поддържане.			1 811 360					1 811 360
1.5.	Изграждане на велосипедни паркинги – 5бр.				86 500				86 500

Мярка	Проект	Местно публично финансиране		Външно публично финансиране			Частно финансиране	Финансови инструменти	Общо
		Общински бюджет	Централен бюджет	Фондове на ЕС	Други източници	Фондове, частен капитал	Заеми и дългови инструменти		
		(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	(лв)	(лв)		
1.5.	Закупуване на Велосипеди, които да бъдат отдавани под наем 50бр.;				90 000				90 000
1.6.	Обучения по мобилност на общински специалисти	2 000							2 000
1.6.	Обучения по мобилност за малките ученици (под формата на занимателни игри, по примера на Traffic Shake Game);	2 000							2 000
1.6.	Велопаради за деца, в рамките на културни мероприятия на Общината;	2 000							2 000
1.7.	Мерки за обезопасяване спирките на МГОТ			133 500					133 500
1.7.	Подобряване на безопасността в близост до големи туристически и др. атракции			41 000					41 000
1.7.	Обезопасяване на немоторизиран транспорт-пешеходно и велосипедно движение			36 000					36 000
1.7.	Обезопасяване на места с концентрация на ПТП	85 000							85 000
1.8.	Изграждане на станция за зареждане на електромобили				720 000				720 000

ДЕКЛАРАЦИЯ на Община Велико Търново относно приемане на План за Устойчива Градска мобилност

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

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

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

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

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

Основна стратегическа цел:

Велико Търново да стане по-атрактивна екологична дестинация чрез развитие на устойчива мобилност.

Специфичните цели на ПУГМ са:

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

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

- **Подобрен имидж на града** - град, ангажиран в ПУГМ, може да се рекламира като иновативен и гледащ в бъдещето;
- **Подобрена мобилност и достъпност** – насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа да градските части и услуги;
- **Потенциал за привличане на повече хора** – планирането за устойчива градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните нужди;

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

С настоящия документ, община Велико Търново декларира своята готовност за приемане и реализация на План за Устойчива Градска мобилност (ПУГМ).

КМЕТ НА ОБЩИНА ВЕЛИКО ТЪРНОВО