

**ПРОЕКТ!**

**ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА  
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА  
ОБЩИНА РУСЕ  
2016-2026**

**ПРОЕКТ!**

# ПРОЕКТ!

## ВЪВЕДЕНИЕ

### I. Обща цел на ПУГМ

#### 1. Концепция на Плана за Устойчива Градска Мобилност

В плана за действие по градска мобилност, публикуван през 2009 г., Европейската комисия предложи да се ускори въвеждането на Планове за устойчива градска мобилност, като предостави наръчници, стимулира обмяната на добри практики, идентифицира показателите и подкрепи образователните инициативи за професионалисти по градска мобилност. Транспортните министри в ЕС подкрепят развитието на такива планове. Изводите от **Плана за действие по градска мобилност** на 24 юни 2010 година показват, че Съвета на ЕС „подкрепя разработката на Планове за устойчива градска мобилност за градовете [...] и окуражава развитието на инициативи като експертна помощ и обмен на информация за създаване на такива планове”.

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

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

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](http://www.bump-mobility.eu), или от сайта на Националния координатор по мобилност за България – Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество”: [www.csdcs.org](http://www.csdcs.org).

#### 2. Генерални принципи

Планът за устойчива градска мобилност представлява стратегически, дългосрочен документ, с цел да удовлетвори (количествено и качествено) потребностите от мобилност на хората и бизнеса. Той служи за планиране и

# ПРОЕКТ!

управление на мобилността (на хора и стоки) за функционални градски/крайградски райони.

Основната му цел е гарантиране на достъпа; повишаване на сигурността; намаляване на замърсяванията (на въздуха и на шума); превръщането на транспорта в ресурсно ефективен отрасъл; подобряване привлекателността на териториите и качеството на живот в градовете.

### 3. Характеристики на плана

Основни характеристики на ПУГМ са:

- Устойчивост (икономическа, екологична, социална);
- Измеримост на ефектите/въздействията по време на изпълнението;
- Стратегически план;
- Определя стратегическите и специфични цели, дейности и мерки.

## II. Законова рамка

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Русе (2015-2025 г.) е нормативно обусловен документ, съответстващ на формулираните в международни и национални актове приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

### 1. Основни международни актове

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия – 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия - 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия - 2010 г.;

# ПРОЕКТ!

- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия – 2011 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ – 2013 г.;
- Стратегия „Европа 2020“ на ЕС;
- Програма „Хоризонт 2020“ на ЕС;
- Стратегия „Транспорт 2050“ на ЕС;
- Европейски фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.);
- Кохезионен фонд на ЕС (2014-2020 г.).

## **2. Национални нормативни документи**

- Национална програма за развитие „България 2020“;
- Национална програма за реформи (2011-2015 г.);
- Национална стратегия за регионално развитие (2012-2022 г.);
- Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р.България до 2020 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Р.България (2010-2020 г.);
- Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Р.България (2011-2020 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор (2008-2020 г.);
- Оперативна програма „Региони в растеж 2014-2020 г.“;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020 г.“;
- Оперативна програма „Околна среда 2014-2020 г.“;
- Оперативна програма „ТГС Румъния-България 2014-2020 г.“;
- Закон за автомобилните превози;

# ПРОЕКТ!

- Закон за устройство на територията;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;
- Наредба №2/2002 г на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии;
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии;
- Наредба №1/2001 г.на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;

# ПРОЕКТ!

- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка;
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
- Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – 2013 г.

### III. Институционална рамка

Институционалната рамка за изпълнение на Плана за устойчива градска мобилност на гр. Русе през периода 2015-2025 г. обхваща публични структури-органи, организации и институции от държавния, частния и гражданския сектор, които имат отношение към развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на три нива – местно, регионално и национално.

#### 1. Местно ниво

Местна изпълнителна и законодателна власт – Община Русе и Общински съвет - Русе; Център за контрол и управление на обществения градски транспорт на Русе, Постоянна комисия по законност, обществен ред и сигурност към Общински съвет, браншови организации, кооперации, производствени фирми, търговски вериги, стопански субекти в сферата на услугите, абонаментното и аварийно обслужване; превозвачи и разносвачи, банки, застрахователни компании, здравни и образователни институции, районни полицейски управления, неправителствени организации, местни медии и др.

#### 2. Регионално ниво

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

#### 3. Национално ниво

Министерствата на: регионалното развитие и благоустройството, икономиката, енергетиката, туризма, финансите, вътрешните работи, околната среда и водите,

# ПРОЕКТ!

транспорта, информационните технологии и съобщенията, здравеопазването, образованието и науката, младежта и спорта, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“; Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“, специализирани звена за работа по усвояване на средства от ЕС и други източници на външно финансиране.

## IV. Методология и подходи при разработването

### 1. Същност на ПУГМ:

Планът за устойчива градска мобилност представлява **стратегически документ на по-ниско йерархично ниво за развитие на транспортния сектор с дългосрочен период на реализация.**

### 2. Предназначение на ПУГМ:

Разработване на **необходим управленски инструмент за формиране на устойчива политика в сферата на градската мобилност.**

В този смисъл ПУГМ е средство за постигане на промяна, чрез конкретиката на предварително избрани и детайлизирани действия в посока оптимизиране на транспортната система на град Русе с хоризонт от десет години.

Градските транспортни мрежи са част от европейската транспортна система и съответно от общата транспортна политика.

Ето защо въвеждането на планове за градска мобилност в законодателни актове, съгласувани между местните, регионалните, националните и общностните власти цели насърчаването на **по-добро интегриране на транспортните инфраструктури и услуги в стратегическите документи за териториално развитие.**

ПУГМ е начин за по-ефикасно справяне с транспортните проблеми в градските райони.

### 3. Общи принципи при разработването:

ПУГМ се основава на съществуващите практики за планиране и взима под внимание принципите на интеграция, участие и развитие, за да удовлетвори нуждите от мобилност на хората в сегашно и бъдеще време и да създаде по-добро качество на живот в градовете и крайградските зони.

Той намира опорна точка в осъществените постижения и установените регулаторни рамки в държавите-членки, а именно:

- Колективен подход, ангажиращ граждани и заинтересовани структури в целия процес на вземане на решения, изпълнение и оценяване, изграждане на способности за справяне на местно ниво със сложните проблеми по планирането и гарантиране равнопоставеността на всички страни;



# ПРОЕКТ!

- Залог за устойчивост, балансиращ различните интереси са постигане на приемлива социална справедливост, качеството на околната среда и икономическото развитие;
- Интегриран подход на практики и политики между отделните сектори и различните управленски нива.
- Съсредоточаване върху постигането на цели с определени критерии за стойност, произхождащи от краткосрочни намерения, съгласувани с визията за бъдещето на транспорта и внедрени в една цялостна стратегия за устойчиво развитие;
- Преглед на транспортните разходи и ползи при отчитане на по-широките социални ефекти на въздействие за гражданите и бизнеса, както и влиянието върху другите обществени сектори;
- Прилагане на метод, включващ следните последователни стъпки:
  - Анализ на състоянието и разработване на базови сценарии;
  - Определяне на визия, стремежи и цели;
  - Избор на политики и мерки;
  - Разпределение на отговорности и ресурси;
  - Подготовка за мониторинг и оценка.

#### 4. Технология на изготвянето:

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Русе е изготвен след проведено специализирано обучение на експерти от общинската администрация по **Ръководство „Развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност“** и с консултативната подкрепа на Сдружение Клуб „Устойчиво развитие на гражданското общество“ – София в рамките на Проект „BUMP – Планове за устойчива градска мобилност“, финансиран от Хоризонтална програма „Интелигентна енергия-Европа“ на Европейския съюз.

Разработката следва основните теоретични постановки на **Плана за действие по градска мобилност и Концепцията за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“** на Европейската комисия.

В съдържателно отношение ПУГМ е структуриран в съответствие с методическите указания на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за изготвяне на документи от системата на стратегическото планиране на регионалното и пространственото развитие.

Същевременно ПУГМ е приложно поле на **шестте основни управленски функции**, като възпроизвежда процесите на:

# ПРОЕКТ!

- Целеполагане;
- Ръководене;
- Планиране;
- Организиране;
- Контрол;
- Регулиране.

За ПУГМ, **основополагач, по отношение на водещата теза – визията** е Раздел „Описание на ситуацията“, който в две фази „анализ“ и „синтез“ извежда проблемите и ги подрежда по значимост, като по този начин обуславя и аргументира характера на адресираните към тяхното решаване мерки, разписани в контекста на възможностите за осъществяване на промяна и обвързани с цели и приоритети в Раздел „Стратегическа част“.

Стратегическата част е построена като цялостна система – съвкупност от приоритети, цели и мерки, видово позиционирани и разпределени, така че:

формират обща йерархична структура;

- те са декомпозирани и съподчинени, според ранга;
- имат операционализирано по величини съдържание;
- изграждат логична, съгласувана и обвързана конструкция;
- между отделните елементи съществува съвместимост;
- по формулировка са уникални и съобразени с определени обществени потребности.

Дефинираните цели, избраните дейности и очакваните резултати отговарят на **изискванията на мениджмънта по SMART класификацията** за:

- Конкретност.
- Измеримост.
- Постижимост.
- Реалистичност.
- Обозримост.

## **5. Характерни особености:**

ПУГМ е документ, чието създаване и развитие в перспектива преминава през четири последователни етапа, разделени условно и придружени от съответстващ брой проследяващи резултатите индикатори, за постигане на неговата цялостна реализация:

# ПРОЕКТ!

- Подготовка.
- Поставяне на цели.
- Разработване.
- Изпълнение.

Тази хронология представлява организиран процес, който се интерпретира като единен цикъл, съдържащ 32 елемента, разпределени в 11 основни стъпки, детайлно описан в Ръководството „Развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност“.

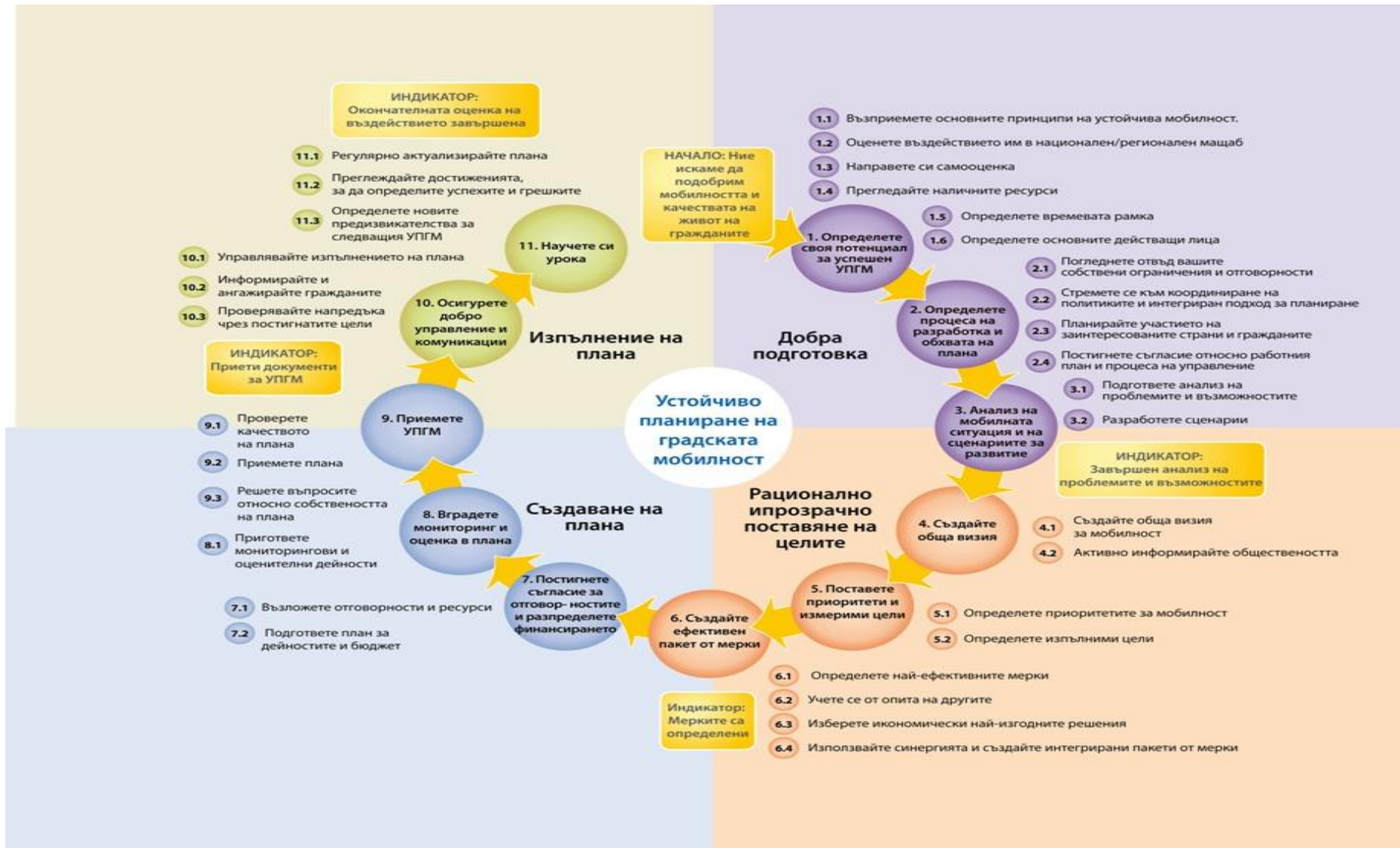
Систематизираният модел на фрагментация е представен в Схема „Жизнен цикъл на Плана за устойчива градска мобилност“.

За успешното преминаване през всяка една стъпка са дадени подробни насоки в Ръководството:

- Определяне на собствения потенциал за успешно устойчиво планиране на градската мобилност
- Определяне на процеса на разработка и обхват на плана.
- Анализ на мобилната ситуация и на сценариите за развитие.
- Създаване на обща визия.
- Поставяне на приоритети и измерими цели.
- Създаване на ефективен пакет от мерки.
- Постигане на съгласие за отговорностите и разпределяне на финансирането.
- Вграждане на мониторинг и оценка в плана.
- Приемане на ПУГМ.
- Осигуряване на добро управление и комуникации.
- Научаване на урока.

# ПРОЕКТ!

Фигура 1 Схема „Жизнен цикъл на Плана за устойчива градска мобилност“



# ПРОЕКТ!

## 6. Съответствие със стратегическите планови документи за местно, регионално и национално развитие

### 6.1. На национално ниво

#### Национална програма за развитие „България 2020“

- Подприоритет 3.2 „Стимулиране развитието на градовете и подобряване на интеграцията на българските региони в национален и международен план“ към Приоритет 3 „Постигане на устойчиво интегрирано регионално развитие и използване на местния потенциал“.
- Подприоритет 7.2 „Повишаване на енергийната ефективност“ към Приоритет 7 „Енергийна сигурност и повишаване на ресурсната ефективност“.
- Подприоритет 8.2 „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“, Подприоритет 8.3 „Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта“, Подприоритет 8.4 „Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“ и Подприоритет 8.5 „Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт“ към Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари“.

#### Национална стратегия за регионално развитие (2012-2022 г.)

- Специфична цел 6 „Повишаване на качеството на атмосферния въздух на територията на страната, в т.ч. в градските центрове“ към Приоритет 1.3. „Развитие на инфраструктурата за опазване на околната среда“ на Стратегическа цел 1: Икономическо сближаване в европейски, национален и вътрешнорегионален план чрез развитие на собствения потенциал на районите и опазване на околната среда.
- Специфична цел 1 „Интегрирано обновяване и развитие на градовете и подобряване качеството на градската среда“ и Специфична цел 2 „Подобряване на благоустройството, транспортната и комуникационната свързаност в агломерационните ареали на големите градове“ към Приоритет 4.1 „Интегрирано устойчиво градско развитие и укрепване на полицентричната мрежа от градове“ на Стратегическа цел 4: Балансирано териториално развитие чрез укрепване на мрежата от градове-центрове, подобряване свързаността в районите и качеството на средата в населените места.

#### Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.)

- Стратегическа Цел 1 „Интегриране в европейското пространство“;
- Стратегическа Цел 3 „Пространствена свързаност и достъп до услуги“.

# ПРОЕКТ!

## Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р.България до 2020

г.

- Цел 1: Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.

## Стратегия за развитие на транспортната система на Р.България (2010-2020 г.)

Стратегически цели:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност;

Приоритети:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

## Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.)

- Стратегическа цел 1: Намаляване и предотвратяване на последиците от изменението на климата и чиста енергия.
- Стратегическа цел 3: По-здравословна околна среда за по-добро качество на живот.
- Стратегическа цел 4: Насърчаване на устойчивото потребление и производство.

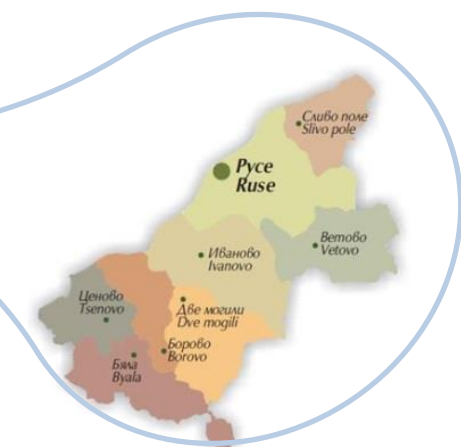
### 6.2. На регионално ниво

### 6.3. На местно ниво

# ПРОЕКТ!

## 7. Принцип на партньорството - участие на заинтересованите страни

### 2. АНАЛИЗ НА СИТУАЦИЯТА /Desk analysis/



Община Русе е разположена в Североизточна България на високия десен бряг на река Дунав и граничи с общините Сливо Поле, Ветово, Иваново и Кубрат. Територията на общината е 570,62 кв. км и включва 14 населени места – 2 града (гр. Русе и гр. Мартен) и 12 села (Басарбово, Бъзън, Долно Абланово, Николово, Ново село, Просена, Сандрово, Семерджиево, Тетово, Хотанца, Червена вода и Ястребово). Средното разстояние между населените места е сравнително малко - 4,44 км, като варира в широк диапазон – от 1,00 до 8,00 км.

В съответствие с Регламент (ЕО) №1059/2003 на Европейския парламент и Съвета от 26 май 2003 г., изменен с Регламент на Комисията (ЕО) №31/2011, Община Русе принадлежи към ниво LAU 2 и попада в териториалния обхват на Северен централен район за планиране (ниво NUTS 2).



Гр. Русе е административен център на Област Русе, включваща още общините: Сливо поле, Иваново, Борово, Бяла, Ветово, Две могили и Ценово и на Северен



# ПРОЕКТ!

Централен район, включващ областите: Русе, В. Търново, Плевен, Габрово и Ловеч.

Отстоянието на град Русе от столицата София е 324 км, а от Букурещ 60 км. Река Дунав свързва Русе с десет държави: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Хърватска, Сърбия, Румъния, България, Молдова и Украйна.

Благоприятното разположение на област Русе се обуславя основно от две обстоятелства:

- нейното разположение по протежението на най-голямата транспортна магистрала в Европа – р. Дунав и ролята на Дунав мост като мащабна комуникационно-транспортна връзка със съседна Румъния и своеобразен коридор между Европа и Азия;

- преминаването на други важни европейски пътища и транспортни коридори през територията на областта:

- европейски път E70 (от Русе до Варна), представляващ част от европейската пътна мрежа на територията на България;
- европейски път E85 (Русе - Бяла - Велико Търново - Стара Загора - Хасково - Свиленград) - също част от европейската пътна мрежа на територията на България;
- паневропейски транспортен коридор 7 (Рейн - Майн - Дунав);
- паневропейски транспортен коридор 9 (Хелзинки-Санкт Петербург-Москва-Киев-Букурещ-Русе-Александруполис).

## I. Релеф

Община Русе се намира върху твърде сложен и разнообразен терен, в обсега на който се различават: долината на река Русенски Лом, заливната и двете незаливни тераси на река Дунав, стръмен лъсов склон и високите билни части на южното лъсово плато.

Територията на Община Русе е разположена в най-голямата крайдунавска низина, наречена Побрежие. Релефът е низинен и равнинно-хълмист със средна надморска височина от 46 метра. Състои се от ниска заливна тераса край река Дунав с високи подпочвени води (3-4 метра над морското ниво) и надзаливна част до 60 метра. В резултат на врязването на река Русенски Лом във варовиковите пластове в най-югозападната част от територията на Община Русе релефът е с менадриран каньовиден характер.

## II. Икономика

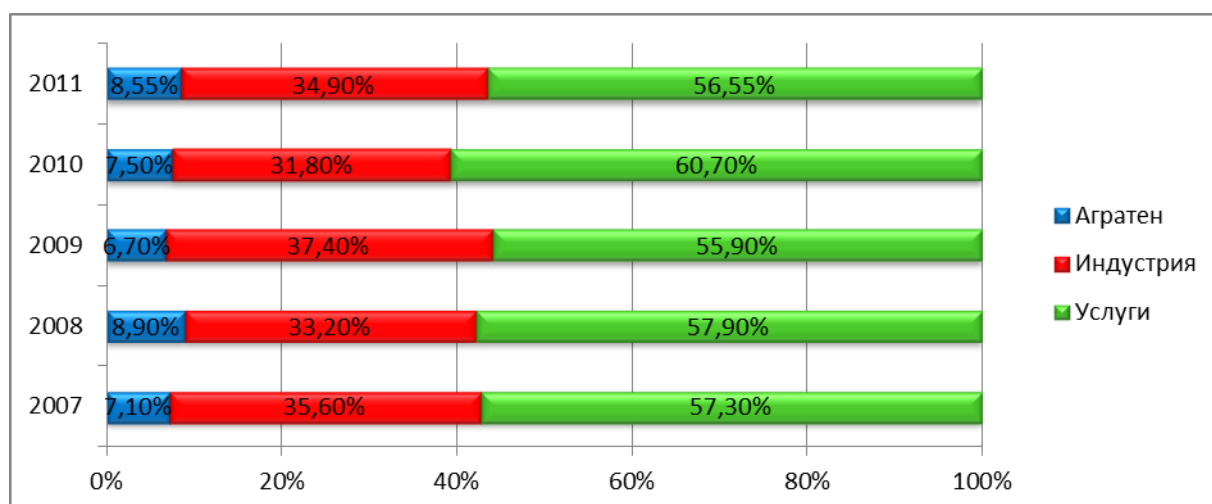
Структурата на икономиката в Община Русе може да бъде определена като разнообразна и обхващаща широк спектър от стопански сектори, които притежават потенциал за устойчив растеж. Отраслово тя е сравнително добре балансирана. Преобладават предприятията, свързани с търговия и ремонт на автомобили и

# ПРОЕКТ!

мотоциклети, следвани от опериращите в сферата на преработващата промишленост. Значително участие в структурата на икономиката в Община Русе имат компаниите с дейност в сферите професионални дейности и научни изследвания, транспорт, складиране и пощи, хотелиерство и ресторантьорство, строителство и недвижими имоти. Най-малък е броят на предприятията в добивната промишленост и предоставянето на комунални услуги, в т.ч. разпределение на електрическа и топлинна енергия, на газообразни горива и възстановяване на води; канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване. Що се отнася до размера на предприятията на територията на Община Русе, преобладават предимно малките и средни фирми, които осигуряват значителен дял от заетостта.

Област Русе генерира над 2,35% от БВП на страната. Водещ е секторът на услугите, който формира 56,5% от БДС. Важна роля играе и индустриалният сектор, който генерира близо 34,9% от БДС, следван от аграрния сектор - с малко над 8,5%.

## БДС по икономически сектори в Област Русе



Източник: НСИ – ТСБ – Русе

Близостта на гр. Русе до столицата на Румъния – гр. Букурещ, възможностите за инвестиции, които дава Дунавската стратегия, стратегическото географско разположение и природните дадености на района са фактори, които дават основно предимство за привличането на инвестиции в Общината.

## III. Туризмъ



Русе е град с многовековна история, която го прави уникален и неповторим, съчетавайки българските градски традиции с типично европейски стил и дух. Богатото културно-

# ПРОЕКТ!

историческо наследство и красивата крайдунавска природа дават възможности за създаването на специализиран туристически продукт, който да отговаря на изискванията и съвременните тенденции в туризма.

Река Дунав е от изключително важно значение за развитието на сектора туризъм и Русе като цяло, тъй като осигурява свързаността на Русе с голяма част от големите градове и столици на десетте дунавски страни, разположени на реката. Основният туристопоток в Община Русе се формира от круизните туристи, идващи от Централна и Западна Европа



Фасадите на централния градски ансамбъл, както и пищната орнаментика носят духа на утвърдилите се в Западна Европа архитектурни стилове. Те допринасят за изграждането на неповторимия за България европейски архитектурен облик на Русе и се превръщат в повод за това градът да бъде наричан „малката Виена“. Богатото културно-историческо наследство е неравномерно разпределено и концентрирано предимно в централната градска част. От всички 275 обекта със статут по Закона за паметниците на културата и музеите, 265 са на територията на Русе.

Градът е опасан от ландшафта на Природен парк „Русенски Лом“ и лесопарк „Липник“, а недалеч са градовете Велико Търново, Габрово и Шумен. Това географско разположение е фактор за образуването на „културно-историческа“ агломерация и развитието на регионални, вкл. и трансгранични, туристически маршрути. В близост до Русе се намират архитектурно-исторически паметници от регионално и национално значение като Басарбовски манастир „Св. Димитър Басарбовски“ и „Средновековен град Червен“, както и два обекта от световно значение под закрилата на ЮНЕСКО – „Скални църкви при с. Иваново“ и „Тракийска гробница при с. Свещари“.

## IV. Демографска картина

По данни на НСИ към 31.12.2013 г. населението на Община Русе наброява 165 184 души. То представлява 71,88% от населението на Област Русе (229 784 души) и 2,28% от общото население на страната (7 245 677 души). В сравнение с края на 2012 г. общото население на Община Русе намалява със 700 души. Що се отнася до разпределението на населението на Община Русе по полов признак, наблюдава се сравнителен баланс между съотношението мъже-жени. През разглеждания период (2007 – 2013 г.) процентният дял на жените е по-голям от този на мъжете – 52% към 48% в полза на жените.

Разпределението на населението между градовете и селата е неравномерно. Съотношението между градско и селско население е 92% към 8%. През 2012 г. близо 90% (148 350 души) от населението на Общината е концентрирано в гр. Русе.

# ПРОЕКТ!

В резултат на отрицателния естествен и механичен прираст през последните години се наблюдава устойчива тенденция към намаляване на населението в Община Русе. През 2012 г. живородените са 1 943, а равнището на смъртност е 3 780 души. Повисоките нива на смъртност в сравнение с тези на раждаемост са сред основните причини за негативните демографски тенденции.

**Табл. 1 Раждаемост, смъртност, естествен прираст в Община Русе по години /брой/**

Години	Живородени	Мъртвородени	Умрели	Естествен прираст
2007	1 499	-	2 319	-820
2008	1 594	10	2 289	-695
2009	1 683	5	2 286	-603
2010	1 596	6	2 300	-704
2011	1 311	5	2 284	-973
2012	1 396	-	2 368	-972
2013	1 329	-	2 312	-983

Източник: НСИ – ТСБ – Русе

Механичното движение на населението също оказва влияние върху неговия размер. През 2008 г. механичният прираст е положителен и възлиза на +716 души, като по този начин превишава с 21 пункта отрицателния естествен прираст (-695 души). През 2011 г. балансът между новозаселили се и напуснали територията на Община Русе граждани отново е положителен (+168), но се забелязва че разликата е значително намаляла. През 2013 г. установилите се в Община Русе са 2 350 души, докато броят на изселилите се възлиза на 2 067 души. В резултат на това се формира положителен механичен прираст (283).

**Табл. 2 Заселени, изселени, механичен прираст в Община Русе по години /брой/**

Години	Заселени	Изселени	Механичен прираст
2007	2 733	2 972	-239
2008	3 076	2 360	716
2009	2 908	2 973	-65
2010	3 670	3 798	-128

# ПРОЕКТ!

2011	2 261	2 093	168
2012	2 163	2 188	-25
2013	2 350	2 067	283

**Източник: НСИ – ТСБ – Русе**

Негативните тенденции в демографското развитие се потвърждават и след анализ на промените в коефициента на възрастова зависимост, който показва съотношението на лицата под 15 и над 65 години на 100 души от населението от 15 до 64 години. От 2007 до 2013 г. коефициентът нараства от 37,5% на 46,3%. Възрастовата структура на населението в Общината е неравномерно разпределена, като през 2013 г. се наблюдава намаляване на абсолютния брой и относителния дял на населението до 14 години и увеличение на дела на населението над 65 години. Към 31.12.2013 г. населението на Общината на възраст под 15 години е 12,4% от общото население, а тези над 60 годишна възраст – 26,5%.

Образователната структура на населението значително се подобрява през последните години. Това се дължи на нарастването на броя и дела на населението с висше и средно образование, докато броят на лицата с основно и по-ниско образование съществено намалява. Данните от преброяването на населението през 2011 г. сочат, че броят на лицата с висше образование в Община Русе е 34 932 души или 22,2% от населението на 7 и повече навършени години, което означава, че всеки пети в Общината е с висше образование. Лицата завършили средно образование са 78 567 (49,8%), т.е. всеки втори в Общината е със завършено средно образование, а тези които имат завършено основно образование са 30 862 души или относително 19,6%. Относителният дял на лицата, които имат начално или незавършено начално образование е сравнително нисък – 7,9%. Нисък е и делът на неграмотните лица на 9 и повече навършени години в Община Русе. Сравнено с останалите общини в Област Русе, Общината има най-ниския относителен дял на неграмотно население – 0,4%.

## **V. Транспортна инфраструктура**

Сред основните конкурентни предимства на Община Русе е нейното стратегическо транспортно-географско разположение. От ключово значение за Русе са Паневропейски транспортен коридор №9 (ЕТК №9) и особено Паневропейски транспортен коридор №7 (ЕТК №7), който превръща река Дунав във вътрешноконтинентална връзка между Източна, Централна и Западна Европа. Той свързва Европа и Азия, като през Черно море се осъществява директна връзка с мрежата от вътрешни плавателни канали на Русия и страните от Каспийския басейн. Пресичането на тези два транспортни коридора обуславя и развитието на съответната транспортна инфраструктура. Географското положение и възможностите за ползване

# ПРОЕКТ!

на добре изградена транспортна инфраструктура създават предпоставка за развитие на транспорта и спедицията.

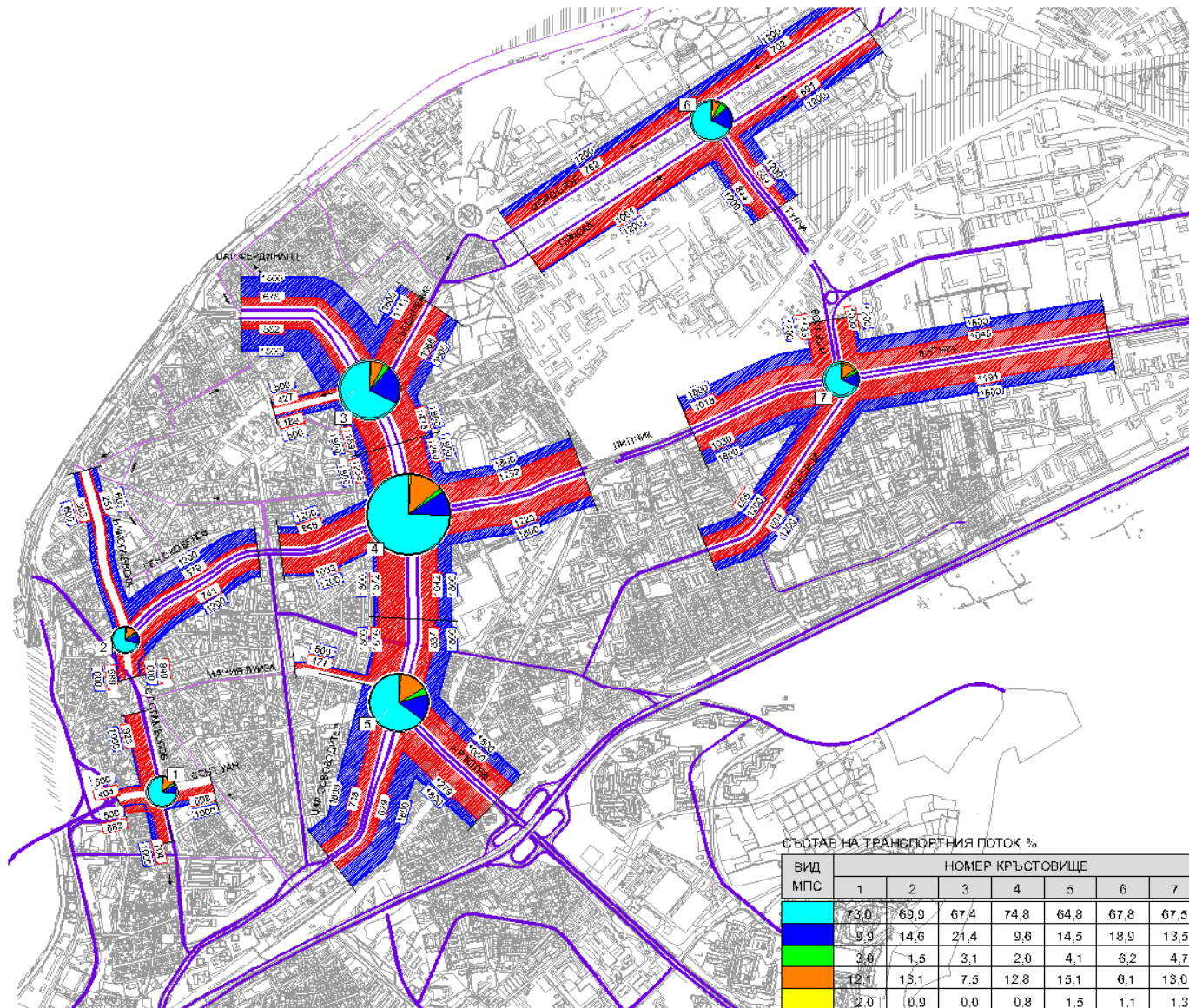
Пътната мрежа на територията на Русенска област е добре развита и с гъстота над средната за страната. Общата дължина на републиканската пътна мрежа е 496,6 км. Елементите на републиканската пътна мрежа и пътните съоръжения - габарити, настилки, отводнителни и укрепителни съоръжения, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация са в сравнително добро състояние.

Общата дължина на местните общински пътища на територията на областта е 569,05 км. Достъпността на всички общински центрове до областния център град Русе е в добра с време на пътуване с автомобил в рамките на един час. По-голямата част от местните пътища са с трайна настилка, която обаче е в незадоволително състояние.

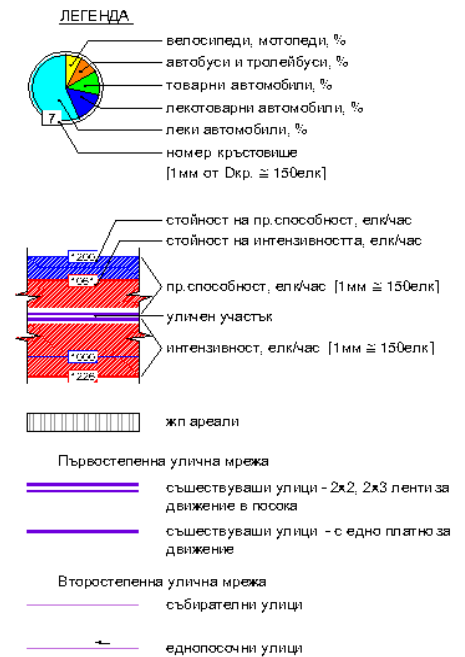
Плътността на първостепенната улична мрежа общо за града е 2,37 км/км<sup>2</sup>, при целесъобразно възприет параметър 3–5 км/км<sup>2</sup>. В Централната градска зона плътността е 3,65 км/км<sup>2</sup>, при целесъобразни 4 – 6 км/км<sup>2</sup>. Натовареността на главните кръстовища в града се вижда от долната схема.

**ПРОЕКТ!**

# ПРОЕКТ!



## ИНТЕНЗИВНОСТ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПУМ И СЪПОСТАВКА С ПРОПУСКАТЕЛНАТА СПОСОБНОСТ





# ПРОЕКТ!

Булевардите “България”, “Трети март” и “Тутракан”, и улиците “Плиска” и “Доростол” са основните трасета, които свързват промишлените зони със зоните за обитаване и Централната градска част. Те се явяват основни надлъжни оси на градската територия.

Булевард “Цар Освободител” е единственото трасе от първостепенната улична мрежа в посока “север – юг”, което свързва централната градска част с републиканската пътна мрежа. Това е булевардът, при който се наблюдава най-голяма концентрация на автомобилен трафик.

Интензивно улично движение се наблюдава по следните маршрути:

- Интензивно е движението по двата пътя от републиканската пътна мрежа – бул. “България” и бул. “Христо Ботев”.
- Силно натоварени са бул. “Липник”, бул. “Цар Освободител” от бул. “Неофит Бозвели” до бул. “Съединение”, бул. “Ген. Скобелев”, бул. “Христо Ботев”, бул. “Неофит Бозвели”.
- Натоварено е движението и по ул. “Чипровци”, ул. “Тулча”, ул. “Плиска”, ул. “Доростол”, бул. “Борисова”.

Движението е затруднено на кръговото кръстовище на бул. “Цар Освободител” и бул. “Липник”, на кръстовище Олимп на бул. “Липник” и бул. “Никола Петков”, кръговото кръстовище на ул. “Тулча” и ул. “Потсдам”, пл. “19-ти февруари” в края на бул. “Ген. Скобелев”.

Състоянието на по-голямата част от пътната мрежа в Община Русе е добро, но някои от участъците имат нужда от преасфалтиране, поставяне на нова вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка, пътни знаци и указателни табели, ремонт на пътните съоръжения и т.н. Особено внимание трябва да бъде обърнато на ремонтните дейности по пътищата, водещи до културно-историческите обекти и забележителности.

## **Обществен транспорт**

Общественият транспорт в Община Русе покрива всички населени места на нейната територия. Всички автобусни линии са с направление Русе, като пътуването от южните към северните населени места е възможно единствено през Русе. Достъпът до по-голямата част от селата се осъществява по пътища от републиканската пътна мрежа – Басарбово, Мартен, Ново село, Сандрово, Тетово, Червена вода, а до останалите - по общинските пътища. От по-нисък клас са пътищата, водещи към селата Долно Абланово, Просена, Хотанца и Ястребово. Обществен транспорт е организиран единствено между селата, разположени по едно и също транспортно направление. Изключение прави само с. Червена вода, което е с кръстопътно местоположение на две транспортни направления – Русе и Ветово. Според честотата на достъп автобусите в едно направление могат да се разделят в 4 основни групи: до 15 минути – Мартен,

# ПРОЕКТ!

Ново село и Сандрово; от 16 до 30 минути – Басарбово, Николово и Червена вода; от 31 до 60 минути – Просена, Семерджијево, Тетово, ДЗС и Образцов чифлик; повече от 60 минути – Долно Абланово, Хотанца и Ястребово.

Междуградският обществен транспорт се осъществява от съществуващата в непосредствена близост до ЖП гарата автогара, като спирки на междуградските автобуси са организирани и на други места в града.

В рамките на град Русе общественият транспорт се осъществява с тролейбуси и автобуси. Констатира се относително равномерна транспортна достъпност до отделните градски части. Трасетата са по първостепенната улична мрежа и част от трасетата на второстепенната улична мрежа – предимно в централната градска част.

Общественото транспортно обслужване се извършва по Транспортна схема за вътрешноградските линии, приета с Решение №1072 /Пр.53 от 16.12.2010 г. на Общински съвет Русе. Осъществява се от три дружества: „Еггед Русе“ АД, „Шанс 99“ ООД и „Геокомерс“ ООД.

„Еггед Русе“ АД обслужва града с тролейбусен транспорт, а другите две дружества: „Шанс 99“ ООД и „Геокомерс“ ООД с автобусен. Дължината на мрежата е 63 км. Разписанията се обслужват, както следва: 41 бр. тролейбусни линии; 62 бр. автобусни по 18 бр. автобусни линии.

## **VI. Данни за околната среда**

### **Качество на атмосферния въздух**

Съгласно разделението на райони за наблюдение и оценка на управлението на качеството на атмосферния въздух, Община Русе принадлежи към район №23. Изградена е мрежа за контрол на качеството на атмосферния въздух от автоматична измервателна станция, ДОАС система (диференциална, оптична, автоматична, атомноабсорбционна спектrophотометрия). Сред основните замърсители на въздуха на територията на Община Русе са общ прах и фини прахови частици (ФПЧ10), които се изхвърля във въздуха при непълно изгаряне на твърди и течни горива в ТЕЦ, промишлеността, транспорта, бита, както и при високотемпературни промишлени процеси и чрез химически реакции.

С оглед негативния ефект, който оказват праховите частици както върху здравето на гражданите, така и върху околната среда като цяло, е изключително важно този показател на бъде надеждно следен и контролиран. Регионалната инспекция по околната среда и водите е отговорната за това институция, като част от нейните задължения се включва изработката на ежегодни доклади за цялостното състояние на околната среда и анализ на факторите, които влияят върху нея, както и ежемесечно следене на нивата на праховите частици и изготвяне на справки за тези показатели.

# ПРОЕКТ!

В рамките на Община Русе замърсяването на атмосферния въздух се дължи основно на битовото отопление - използване на твърди горива през отоплителния сезон, автотранспорта и строителството; нивата на замърсители като серни и азотни оксиди, въглероден оксид, бензен и озон остават трайно ниски, а при завършване процесите на газификация и топлофикация на гр. Русе и изпълнение на заложените мерки в актуализираните програми за качество на атмосферния въздух на Община Русе, се очаква намаляване на замърсяването на атмосферния въздух с фини прахови частици и достигане на нормативно определените нива за тези замърсители. Въз основа докладите на РИОСВ – Русе, като основна тенденция се очертава постепенно подобряване качеството на атмосферния въздух, с изключение на нивата на фини прахови частици, които се доближават до пределно допустимите концентрации или са малко над тях.

## **Шум**

Основни източници на шум в околната среда на гр. Русе са автомобилният и железопътен транспорт, както и промишлеността. През урбанизираната територия на града преминават участъци от основни национални и международни автомобилни и железопътни трасета. Промислеността е обособена в две зони - източна и западна, като преобладават предприятия на леката, хранително-вкусовата, химическата промишленост, машиностроене, корабостроене и др.

През последните години се наблюдава тенденция за нарастване на шума в околната среда както като продължителност, така и като географско покритие. На територията на град Русе са разположени 30 на брой пунктове за извършване на мониторинг на шума под контрола на РЗИ – Русе, които се разделят на пунктове в територии, прилежащи към пътни трасета, в територии с промишлени източници на шум и в територии подлежащи на усилен шумозащита.

## **VII. Съществуваща мобилност**

### **Пешеходни зони**

Има приета пешеходна зона с Общия градоустройствен план на града, която включва: ул. Александровска от пам. Альоша до пл. Батенберг и площадните пространства: пл. Свобода и площада пред Операта, пл. Хан Кубрат, пл. Елиас Канети, пл. Батенберг и кейовата зона. Има и две паркови зони: Парк на младежта и Парка на възрожденците. Посочените пространства са само за пешеходно движение.

Споделено пространство е само крайната алея на младежкия парк, успоредна на ул. Алеи Възраждане с пешеходно и велосипедно движение

### **Велосипедни алеи**

На територията на Община Русе има значителен потенциал за развитието на градски и извънградски велосипеден транспорт. Към настоящия момент активно се

# ПРОЕКТ!

работи в посока създаване на съвременни условия за развитието на велосипедния транспорт. От началото на 2014 г. Община Русе е в процес на разработване на цялостен план за велосипедна мрежа, в резултат на което ще бъде изградена велосипедна мрежа, отговаряща на общоевропейските стандарти.

На територията на Община Русе има изградени три велосипедни алеи - две в рамките на града и една извънградска. Придвижването с велосипед в гр. Русе е възможно по алеите в Младежкия парк и по част от пешеходната улица „Александровска“. Извънградската велосипедна алея свързва ГКПП „Дунав мост“ с района на бившия комбинат за тежко машиностроене /КТМ/. Обособените за велотранспорт алеи не са в добро състояние, а вертикалната и хоризонтална маркировка по тяхното продължение е амортизирана и непълна. Настилката на извънградската алея в голямата си част е силно нарушена и има нужда от цялостна подмяна, за да бъде годна за експлоатация по предназначение.

Община Русе изпълнява проект за Интегриран градски транспорт, в който е предвидено изработването на цялостен велосипеден план за развитието на гр. Русе, който се базира на вече съществуващия предварителен план. До приключването на проекта през 2015 г. се очаква да бъдат изградени 14 км от предвидената 28-километрова градска велосипедна мрежа. През месец май 2014 г. бяха извършени заснемане и анализ с помощта на специализирана лабораторна техника на улици и тротоари в Русе, които ще попаднат в т.нар. „Мастерплан на велосипедното движение“. Освен това, по инициатива на граждани Общински съвет – Русе взе решение за провеждане на предпроектно проучване през 2014 г. и последващо поэтапно изграждане на велосипедна алея от Русе към Лесопарк „Липник“.

## **Паркиране**

В централната градска част има въведено платено паркиране по част от уличната мрежа и по площадни пространства, на основание чл.99 от Закона за движение по пътищата. Друго регулирано паркиране няма.

Има наземни обществени паркинги в кварталите на града и отчасти в централна градска част: 5-ти полк, Дружба 3 пред бл.11, на ул. Солун пред бл. Воден и в кварталните пространства с изключително недостатъчен капацитет.

Няма данни за броя на паркоместата на територията на града и няма изградени обществени подземни паркинги на този етап, както и системи Park & Ride.

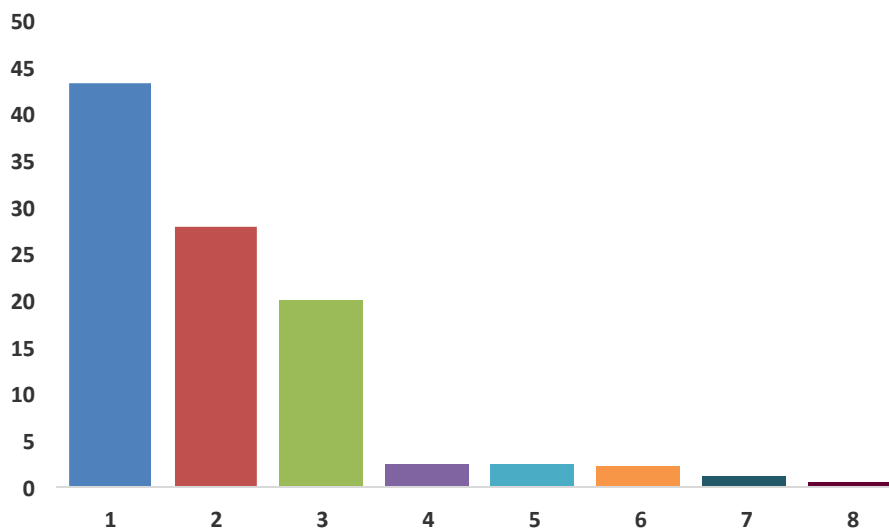
## **Начин на придвижване (modal split)**

Съгласно направено детайлно проучване на трафика в гр. Русе във връзка с разработването и изпълнението на проект "Интегрирана система за градски транспорт на град Русе" разпределението по начин на придвижване в гр. Русе е както следва:

1. пеша – 43,5%

# ПРОЕКТ!

2. автомобил – шофьор – 28%
3. масов градски транспорт – 20,1%
4. велосипед – 2,4%
5. такси – 2,3%
6. автомобил – пътник – 2,1%
7. служебен транспорт (микро)бус – 1,1%
8. мотоциклет – 0,5%



### 3. SWOT-АНАЛИЗ НА ФАКТОРИТЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

#### 4. ИЗВОДИ

Извод 1.

Извод 2.

Извод 3.

Извод 4.

#### 5. СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ

# ПРОЕКТ!

## I. Визия

*Постигане на висока степен на мобилност в градските зони и прилежащите територии на гр. Русе при условията на придвижване с осигурена максимална достъпност, сигурност, безопасност и гарантирано опазване на околната среда, в интерес на местната общност и като основа за стимулиране на вътрешния интегритет и устойчивото развитие на региона.*

## II. Приоритети, „Дърво на цели“ и мерки

### 1. Приоритети

Приоритет 1. Повишаване на ефективността и привлекателността на системата за ГТ

Приоритет 2. Създаване на условия за алтернативни начини на придвижване

Приоритет 3. Подобряване на качеството на средата за мобилност

### 2. „Дърво на целите“

### 3. Мерки

Табл. 1. Мярка №1

Наименование мярката	на Анализ на търсенето на услугата ГТ и реорганизация на линиите
Описание	<p>Градския транспорт в Русе е бавен, ненадежден и с ниско качество на предлаганата услуга. Въпреки изпълнения през 2015 г. голям проект за Интегриран градски транспорт, са необходими още много мерки, които да приведат услугата градски транспорт в състояние, което да гарантира на гражданите надеждност, адекватна скорост и комфорт.</p> <p>Поради изброените дефицити, голям процент от Русенци не използват ГТ и предпочитат да заплащат по-високи разходи, използвайки личните си автомобили или таксиметрови услуги. За да се справи със създалата се ситуация, Община Русе ще извърши анализ на търсенето и при необходимост ще прибегне до реорганизация на линии и разписания, за да се повиши качеството на предлаганата услуга. Изготвения анализ следва да бъде публично-достъпен и подложен на редица обсъждания с гражданите на Русе, за да се отчетат мненията и препоръките на всички заинтересовани страни.</p>

# ПРОЕКТ!

	Информация за реорганизираните линии ще бъде широко разпространена сред населението, както и достъпна в Интернет.
<b>Цели</b>	Основната цел на мярката е да увеличи дела на градския транспорт в дяловете на видовете транспорт за сметка на леките автомобили. Други цели са: да се събере релевантна информация относно търсенето на услугата ТГ, да се създаде нова транспортна схема, която да е ориентирана спрямо търсенето, да бъде надеждна и бърза.
<b>Очаквано въздействие</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличаване използването на ГТ</li><li>• Намаляване използването на лични автомобили</li><li>• Намаляване на емисиите от ГТ</li><li>• Увеличаване на енергийната ефективност на ГТ</li></ul>
<b>Количествено измерение на въздействието</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличаване използването на ГТ е 20%</li><li>• Намаляване използването на лични автомобили с 20%</li><li>• Намаляване на емисиите от ГТ с 10%</li><li>• Увеличаване на енергийната ефективност на ГТ с 10%</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>	<b>2016-</b>
<b>Рискове</b>	<b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.
<b>Индикатори за оценка</b>	<b>Икономика:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Оперативни разходи</li></ul> <b>Производителност:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Оперативна скорост</li><li>• Капацитет: бр. пътници/пр. средство-км; бр. пътници/ч/посока</li><li>• Бр. линии</li><li>• Модален сплит (анкета)</li></ul> <b>Социални:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li></ul>

# ПРОЕКТ!

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <p><b>Транспорт:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Качество на услугата: спазване на разписанията</li><li>• Качество на услугата:регулярност/точност</li><li>• Качество на услугата: комфорт (анкета)</li><li>• Качество на услугата: информация (надеждност/наличност)</li><li>• Качество на услугата: оплаквания</li></ul>
<b>Партньори</b>	Компаниите за ГТ на територията на Община Русе Русенски университет „Ангел Кънчев“
<b>Индикативна стойност</b>	<b>300 000 лв.</b>

Табл. 2. Мярка №2

Наименование на мярката	на Въвеждане на нощни линии
<b>Описание</b>	<p>Към настоящия момент не се предлага услугата ГТ през нощта. Това предполага използването на лични автомобили и таксиметрови услуги, а гражданите, които не могат да си ги позволят се чувстват изолирани и дискриминирани, особено тези, които живеят отдалечено от центъра на града. Всичко това се отразява негативно на нощния живот на града от една страна, а от друга гражданите, които приключват работа след 22 ч. няма как да се приберат по домовете си, използвайки ГТ.</p> <p>Реализацията на нощни линии, там където са необходими и има достатъчно търсене ще увеличи дела на пътниците през тъмната част от денонощието. Освен това ще намали случаите на шофиране в нетрезво състояние и по този начин ще редуцира случаите на инциденти. Нощните линии са широко разпространени в други страни членки на ЕС, затова е необходимо да се извърши проучване на добрите практики там и след това да се изработи подходящ модел за Русе.</p>



# ПРОЕКТ!

<b>Цели</b>	Основната цел на мярката е да превърне ГТ в един разумен избор за пътуване, особено през нощта. Друга цел е увеличаването на дела на гражданите използващи ГТ.
<b>Очаквано въздействие</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличаване на използването на ГТ през нощта</li><li>• Намаляване използването на лични автомобили и таксиметрови услуги през нощта</li><li>• Положително въздействие на нощния живот на града</li><li>• Намаляване на емисиите от автомобили</li></ul>
<b>Количествено измерение на въздействието</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Намалено използване на лични автомобили през нощта с 20%</li><li>• Намалени емисии от автомобили с 20% през нощта</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>	2016-
<b>Рискове</b>	<b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.
<b>Индикатори за оценка</b>	<b>Икономика:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: оперативни разходи на км.</li></ul> <b>Производителност:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Оперативна скорост</li><li>• Капацитет: бр. пътници/пр. средство-км; бр. пътници/ч/посока</li><li>• Бр. линии</li><li>• Модален сплит (анкета)</li></ul> <b>Енергия:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Потребление на енергия: Горивна ефективност</li><li>• Потребление на енергия: Горивен микс</li></ul> <b>Околна среда:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Замърсяване и неудобство: СО нива, NOx нива, ФПЧ нива;</li><li>• Замърсяване и неудобство: CO2 емисии, СО емисии, NOx емисии</li></ul>

# ПРОЕКТ!

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Шум</li></ul> <p><b>Социални:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <p><b>Транспорт:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Качество на услугата: спазване на разписанията</li><li>• Качество на услугата:регулярност/точност</li><li>• Качество на услугата: комфорт (анкета)</li><li>• Качество на услугата: информация (надеждност/наличност)</li></ul> <p><b>Качество на услугата:</b> оплаквания</p>
<b>Партньори</b>	Компаниите за ГТ на територията на Община Русе Центъра за градска мобилност
<b>Индикативна стойност</b>	<b>500 000 лв.</b>

Табл. 3. Мярка №3

Наименование на мярката	на Изграждане на сигурни тротоари
<b>Описание</b>	На много места в града тротоарите не са сигурни. Множество автомобили ги използват за място за паркиране, защото няма изградени съоръжения, които да ограничават водачите на МПС. Освен това, небезопасените тротоари са предпоставка за инциденти с пешеходци.
<b>Цели</b>	Да бъдат изградени съоръжения, които да ограничават достъпа на МПС до тротоарите. Да се минимизира вероятността от ПТП с пешеходци.
<b>Очаквано въздействие</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличена безопасност на пешеходците в град Русе</li><li>• Намален брой на инциденти с участието на пешеходци</li><li>• Ограничаване на паркирането по тротоарите и запазване на тяхната цялост</li></ul>

# ПРОЕКТ!

<b>Количествено измерение въздействието</b>	<b>на</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Намален брой на инцидентите с участие на пешеходци с 10%</li><li>• Увеличаване на пешеходците в модалния сплит на града с 10%</li><li>• Намаляване на паркирането по тротоарите със 100%</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>	2016 -
<b>Рискове</b>	<p><b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.</p> <p><b>Финансов:</b> Риск от забавяне на изпълнението поради липса на подходяща програма за финансиране на дейностите и ограничения в общинския бюджет.</p>
<b>Индикатори за оценка</b>	<p><b>Икономика:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: капиталови разходи.</li></ul> <p><b>Околна среда:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• замърсяване и неудобство: CO нива, NOx нива, ФПЧ нива;</li><li>• замърсяване и неудобство: CO2 емисии, CO емисии, NOx емисии</li><li>• Шум</li></ul> <p><b>Социални:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <p><b>Транспорт:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Сигурност: Травми и смъртни случаи причинени от инциденти с пешеходци</li><li>• Транспортна система: Модален сплит – пешеходци</li><li>• Транспортна система: Модален сплит - МПС</li></ul>
<b>Партньори</b>	Център за градска мобилност ОД на МВР

# ПРОЕКТ!

Индикативна стойност	1 000 000 лв.

Табл. 4. Марка №4

Наименование мярката	на	Изграждане на велосипедни алеи
<b>Описание</b>		През 2015 г. бяха изградени 14 км. велосипедни алеи като част от проекта за Интегриран градски транспорт на Община Русе. Те не са достатъчни за да се покрие цялото население на града и да се постигне възможност за достигане на целия град посредством велосипед. В момента придвижването с велосипед е опасно, защото се налага придвижване по натоварени с МПС и ГТ отсечки, както и пресичане на опасни места.
<b>Цели</b>		Осигуряване на достъпност до голяма част от града за придвижване с велосипед, чрез изграждане на още 14 км. велосипедни алеи. Други цели са осигуряване на сигурно придвижване с велосипед, намаляване на използването на МПС, както и подобряване качеството на въздуха и здравето на русенци.
<b>Очаквано въздействие</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Намаляване на инцидентите с участието на велосипедисти</li><li>• Увеличаване на дела на придвижващите се с велосипед</li><li>• Повишаване на качеството на въздуха в града</li><li>• Намаляване на използването на лични МПС</li></ul>
<b>Количествено измерение въздействието</b>	<b>на</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Намаляване на инцидентите с участието на велосипедисти с 20%</li><li>• Увеличаване на дела на придвижващите се с велосипед с 50%</li><li>• Повишаване на качеството на въздуха в града с 10%</li><li>• Намаляване на използването на лични МПС с 10%</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>		2016 -

# ПРОЕКТ!

<b>Рискове</b>	<p><b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.</p> <p><b>Финансов:</b> Риск от забавяне на изпълнението поради липса на подходяща програма за финансиране на дейностите и ограничения в общинския бюджет.</p> <p><b>Технически:</b> Съществува риск от невъзможност за изграждане на съоръженията в определени части на града, защото не е налично свободно място.</p>
<b>Индикатори за оценка</b>	<p><b>Икономика:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: капиталови разходи.</li></ul> <p><b>Околна среда:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• замърсяване и неудобство: СО нива, NOx нива, ФПЧ нива;</li><li>• замърсяване и неудобство: CO2 емисии, СО емисии, NOx емисии</li><li>• Шум</li></ul> <p><b>Социални:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <p><b>Транспорт:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Сигурност: Травми и смъртни случаи причинени от инциденти с велосипедисти</li><li>• Транспортна система: Модален сплит – велосипедисти</li><li>• Транспортна система: Модален сплит - МПС</li></ul>
<b>Партньори</b>	Център за градска мобилност ОД на МВР Сдружение „Вело Русе“
<b>Индикативна стойност</b>	<b>1 000 000 лв.</b>

# ПРОЕКТ!

Табл. 5. Марка №5

Наименование на мярката	на	Изграждане на сигурни кръстовища и места за пресичане
<b>Описание</b>		Кръстовищата в града са съоръжени със светофари, но не разполагат със система за улеснено пресичане на хора с увреждания. Освен това са налични малко на брой сигурни кръстовища, които са оборудвани с видеонаблюдение. В града се срещат голям на брой места за пресичане, които са слабо обезопасени и пресичането там представлява реален риск за инциденти. Множество граждани с увреждания не излизат често, защото им липсва сигурна инфраструктура за придвижване. За справяне с тези проблеми се предвижда оборудване на съществуващите кръстовища и места за пресичане със знаци, светлинна и звукова сигнализация, повдигнати пешеходни пътеки и видеонаблюдение.
<b>Цели</b>		Целта на тази мярка е да намали риска от инциденти с пешеходци и хора с увреждания. Освен това се цели да се изгради инфраструктура, която да улесни придвижването на хората с увреждания, като същевременно гарантира тяхното безопасно придвижване.
<b>Очаквано въздействие</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличен дял на пешеходците в модалния сплит</li><li>• Намален брой на инцидентите водещи до наранявания и смърт</li><li>• Увеличено използване на ГТ от хора с увреждания</li><li>• Увеличен брой на хората с увреждания, които се придвижват свободно из града</li></ul>
<b>Количествено измерение въздействието</b>	<b>на</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Увеличен дял на пешеходците в модалния сплит с 5%</li><li>• Намален брой на инцидентите водещи до наранявания и смърт с 10%</li><li>• Увеличено използване на ГТ от хора с увреждания със 100%</li><li>• Увеличен брой на хората с увреждания, които се придвижват свободно из града със 100%</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>		<b>2016 -</b>

# ПРОЕКТ!

<b>Рискове</b>	<p><b>Политически:</b> Еwentуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.</p> <p><b>Финансов:</b> Риск от забавяне на изпълнението поради липса на подходяща програма за финансиране на дейностите и ограничения в общинския бюджет.</p>
<b>Индикатори за оценка</b>	<p><b>Икономика:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: капиталови разходи.</li></ul> <p><b>Социални:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li><li>• Достъпност: Усещане за достъпност (анкета)</li><li>• Достъпност: Относителна цена на услугата</li><li>• Сигурност: Усещане за сигурност (анкета)</li></ul> <p><b>Транспорт:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Сигурност: Травми и смъртни случаи причинени от инциденти с велосипедисти</li><li>• Транспортна система: Модален сплит – велосипедисти</li><li>• Транспортна система: Модален сплит - МПС</li></ul>
<b>Партньори</b>	<p>Център за градска мобилност</p> <p>ОП „Комунални дейности“</p> <p>ОД на МВР</p>
<b>Индикативна стойност</b>	<b>1 000 000 лв.</b>

Табл. 6. Марка №6

<b>Наименование на мярката</b>	<b>на Създаване на мобилно приложение и Интернет портал за ГТ</b>
<b>Описание</b>	Към настоящия момент гражданите не могат да си планират добре времето, що се отнася до използване на градския транспорт, защото не е налична информация онлайн за

# ПРОЕКТ!

разписанието на отделните линии, както и за движението на автобусите в реално време. Освен това, са налице множество закъснения и нередовно движение на самите автобуси, тролейбуси и т.н. В рамките на реализирания през 2015 г. проект за Интегриран градски транспорт са инсталирани множество GPS устройства в наличния подвижен състав, с което Община Русе може да следи и контролира движението на колите от ГТ в реално време и при нарушения да предприема съответните корективни действия.

Освен всичко това, за гостите на града е почти невъзможно да получат информация за възможните маршрути от точка А до точка Б, а по електронен път е невъзможно. Това минимизира вероятността гостите на града да използват градски транспорт.

Съвместно с наличната GPS система за следене на превозните средства на ГТ се предвижда изграждане на общодостъпен портал с информация в реално време за улеснение придвижването на гражданите, техния комфорт и спокойствие. Паралелно с изграждането на портала под формата на Интернет страница, ще бъде изработено и мобилно приложение, което да има както информативен характер относно разписания, линии и др. и възможност за закупуване на билети от smart-устройството.

## Цели

Основната цел на мярката е да осигури надежден инструмент за планиране на пътуванията с градския транспорт, като предостави услуги, които да го направят предсказуем и атрактивен за гражданите.

## Очаквано въздействие

- Увеличаване на гражданите, използващи ГТ
- Увеличаване на надеждността и предсказуемостта на ГТ
- Увеличаване на доверието в местната власт

## Количествено измерение на въздействието

- Увеличаване на гражданите, използващи ГТ с 20%
- Увеличаване на надеждността и предсказуемостта на ГТ с 15%
- Увеличаване на доверието в местната власт с 10%



# ПРОЕКТ!

<b>Период на изпълнение</b>	2016 -
<b>Рискове</b>	<b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.
<b>Индикатори за оценка</b>	<b>Икономика:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: капиталови разходи.</li></ul> <b>Социални:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <b>Транспорт:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Транспортна система: Модален сплит – пътници</li><li>• Транспортна система: Модален сплит - МПС</li></ul>
<b>Партньори</b>	Оператори на ГТ Транспортен факултет към Русенски университет „Ангел Кънчев“ Център за градска мобилност
<b>Индикативна стойност</b>	300 000 лв.

Табл. 7. Марка №7

Наименование мярката	на Изграждане на „зелена“ пилотна линия
<b>Описание</b>	Налице са съвременни технически средства, които да обезпечат движението на електрически автобус в градска среда. По примера на Община София, която пилотно пусна в движение подобно превозно средство, следва да се провери целесъобразността на инвестицията в електрически автобуси с ултракондензатори и в Русе. За целта се предвижда изграждането на две зарядни станции в двата края на линията и един електрически автобус, който да обезпечава част от пътничкопотока. Работата на пилотната „зелена“ линия се документира и се извършва анализ на целесъобразността на инвестицията в по-голям мащаб.

# ПРОЕКТ!

<b>Цели</b>	Да се провери работата на електрически автобус в условията на град Русе, особено през зимния сезон. Да се намалят вредните емисии и да се подобри качеството на въздуха в града.
<b>Очаквано въздействие</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Намалени вредни емисии от ГТ</li><li>• Повишено качество на въздуха</li><li>• Повишено качество на услугата ГТ</li></ul>
<b>Количествено измерение на въздействието</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Намалени вредни емисии с 500% спрямо еквивалентен дизелов автобус и 300% спрямо еквивалентен автобус на природен газ</li><li>• Удовлетвореност на гражданите повишена с 5%</li></ul>
<b>Период на изпълнение</b>	<b>2016 -</b>
<b>Рискове</b>	<p><b>Политически:</b> Евентуална смяна на местното управление би могло да забави или спре изпълнението на ПУГМ, ако не е сред приоритетите на новия кмет.</p> <p><b>Финансов:</b> Риск от забавяне на изпълнението поради липса на подходяща програма за финансиране на дейностите и ограничения в общинския бюджет.</p>
<b>Индикатори за оценка</b>	<p><b>Икономика:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Разходи: капиталови разходи.</li></ul> <p><b>Социални:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Приемственост: ниво на приемственост (анкета)</li><li>• Приемственост: ниво на запознатост (анкета)</li></ul> <p><b>Енергия:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Потребление на енергия: Горивна ефективност</li><li>• Потребление на енергия: Горивен микс</li></ul> <p><b>Околна среда:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Замърсяване и неудобство: CO нива, NOx нива, ФПЧ нива;</li><li>• Замърсяване и неудобство: CO2 емисии, CO емисии, NOx емисии</li><li>• Шум</li></ul>

# ПРОЕКТ!

	<b>Транспорт:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Транспортна система: Модален сплит – пътници</li><li>• Транспортна система: Модален сплит - МПС</li></ul>
<b>Партньори</b>	Център за градска мобилност Община София
<b>Индикативна стойност</b>	<b>1 000 000 лв.</b>

### III. Хоризонтални приоритети

Хоризонталните приоритети са косвени носители на намеренията за промяна. Те имат основното предназначение да потвърдят прилагането на общите европейски принципи за развитие. Затова, по съдържание, изразяват идеята за задължителните условия при осъществяването на всички политики и практики от страните-членки.

ПРИОРИТЕТ 1 - Осигуряване на равенство между половете.

ПРИОРИТЕТ 2 - Иновации и прилагане на политики.

ПРИОРИТЕТ 3 - Партньорство и овластяване.

ПРИОРИТЕТ 4 - Териториално сътрудничество.

ПРИОРИТЕТ 5 - Устойчиво развитие и опазване на околната среда.

В разгърнат вид целите, приоритетите и мерките от стратегическата част на ПУГМ дава представа за взаимната си обвързаност в тематично отношение.

## 6. РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПЛАНА

### I. Технология на изпълнението

#### 1. Териториален обхват

#### 2. Времева рамка и периодика

Планът за устойчива градска мобилност на град Русе е с десет годишен период на тематичен обхват – 2015-2025 г. Планът е отворен и може да бъде надграждан и актуализиран по всяко време и без ограничения.

Планът се реализира на основа на изпълнението на останалите стратегически документи на Община Русе:

- Общински план за развитие

# ПРОЕКТ!

- Интегриран план за градско възстановяване и развитие
- План за енергийна ефективност на Община Русе

Планът за устойчива градска мобилност на Русе попада в обхвата на горе посочените стратегически документи, като ги надгражда и конкретизира. Планът ще бъде изпълняван и в рамките на настоящия и следващия програмен период на ЕС.

По тази логика, на определен етап, реализацията на ПУГМ се постига посредством осъществяването на действия, предвидени във всичките планови документи, особеност произтичаща от възможностите на проектните идеи да продуцират повече от един ефект в различни направления.

В друг момент, ПУГМ е обвързан само с един стратегически документ, или различна комбинация от петте документа.

Следователно, постигането на целите и приоритетите на Плана за устойчива градска мобилност на Русе (2015-2025 г.) е функция на сборния ефект от успешната реализация на посочените планови документи за същия период.

### 3. Ресурси и типология на дейностите (План-график и Финансов план)

Табл. 8. Индикативна стойност на предвидените в ПУГМ мерки

№	Наименование на мярката	Индикативна стойност
1.	Анализ на търсенето на услугата ГТ и реорганизация на линиите	300 000 лв.
2.	Въвеждане на нощни линии	500 000 лв.
3.	Изграждане на сигурни тротоари	1 000 000 лв.
4.	Изграждане на велосипедни алеи	1 000 000 лв.
5.	Изграждане на сигурни кръстовища и места за пресичане	1 000 000 лв.
6.	Създаване на мобилно приложение и Интернет портал за ГТ	300 000 лв.
7.	Изграждане на „зелена“ пилотна линия	1 000 000 лв.

Тъй като ИПГВР на град Русе, ОПР на Община Русе и плана за енергийна ефективност на Община Русе са вече разработени и се изпълняват, то мерките заложи в ПУГМ са такива, които не са включени в горните три стратегически документа. ПУГМ не може да бъде включен в ИПГВР, т.к. инвестиционната програма по ОПРР на Община Русе е вече готова и с ясни проекти, като има и подготвени съответните инвестиционни проекти.

# ПРОЕКТ!

Тази особеност предполага, че средствата за реализация на ПУГМ трябва да се търсят извън горе споменатите планови документи и извън ОПРР. Потенциални източници на финансиране биха били:

За меките мерки:

- Бюджет на Община Русе;
- Програма „Хоризонт 2020“;
- Програма за „Трансгранично сътрудничество Румъния-България 2014-2020“;
- Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020;

За твърдите мерки:

- Бюджет на Община Русе
- Програма за „Трансгранично сътрудничество Румъния-България 2014-2020“;
- Национален доверителен екофонд.

Общата индикативна стойност на ПУГМ е **5 100 000 лв.**

## **4. Партньорско участие**

Участието на партньори при реализацията на мерките в ПУГМ е задължителна. Идентифицирани са следните основни партньори на Община Русе в процеса на реализация на плана:

- Център за градска мобилност към Община Русе;
- Русенски университет „Ангел Кънчев“;
- Сдружение „Вело Русе“;
- ОД на МВР;
- Сдружение „Регионална енергийна агенция – Русе“;
- Оператори на ГТ на територията на Община Русе;

## **5. Публичност и прозрачност**

Реализацията на мерки по публичност и прозрачност

## **II. Мониторинг и оценка**

### **1. Индикатори за наблюдение, контрол и оценка**

### **2. Системи за мониторинг и оценка**

### **3. Анализ на резултатите**

**ПРОЕКТ!**

**7. АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ПЛАНА**