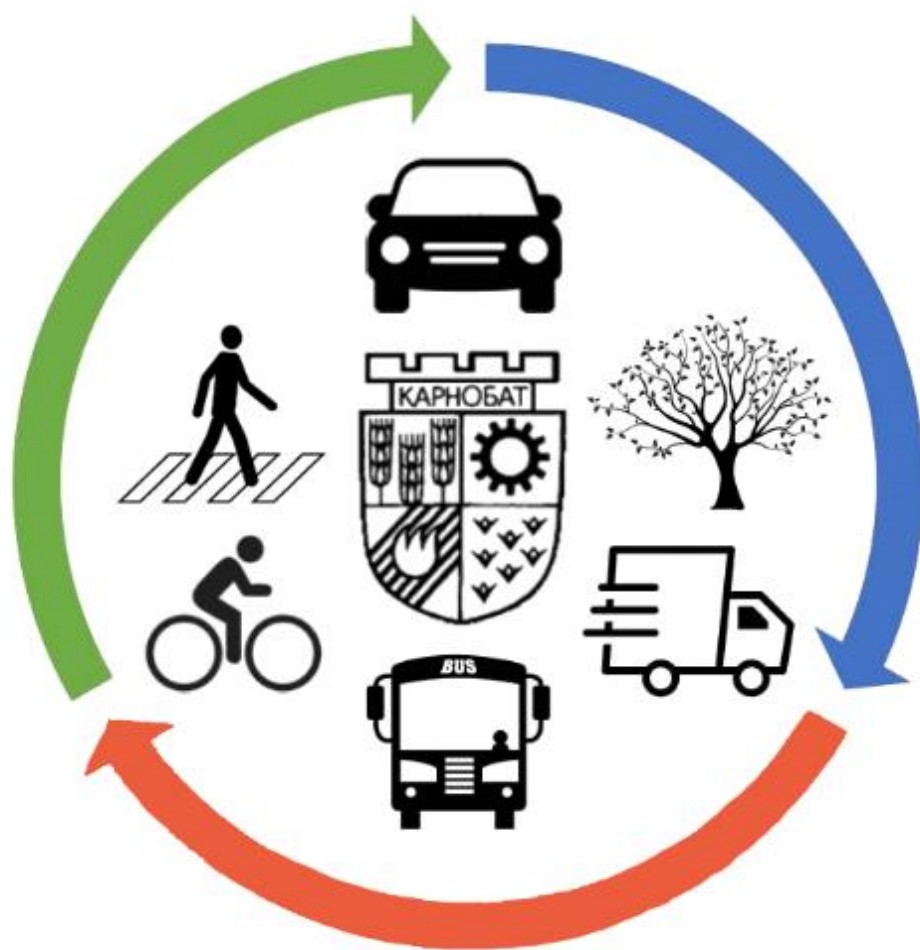




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД



План за устойчива градска мобилност



Град Карнобат

2023



Съдържание

1. Въведение	5
2. Преглед на приложимото законодателство и стратегически документи	9
2.1. Приложимо законодателство	9
2.2. Стратегически документи	11
3. Анализ на текущата ситуация, транспортното поведение на населението и ключовите проблеми	16
3.1. Обща информация за общината	16
3.2. Съотношение и дял на автомобилното, велосипедното и пешеходното движение и обществения транспорт за превоз на пътници – Модално разпределение	21
3.3. Основни направления на градската мобилност	25
Пешеходно движение	25
Велосипедно движение	29
Градски транспорт	32
Междуградски транспорт	39
Улична мрежа и автомобилно движение	41
Паркиране	44
Интелигентни транспортни системи	46
Управление на мобилността	47
4. Визия и концепция за развитие на основните направления на градската мобилност	48
5. Мерки и проекти по основните направления на градската мобилност	51
Пешеходно движение	51
Велосипедно движение	58
Градски транспорт	66
Улична мрежа и автомобилно движение	73
Паркиране	85
Управление на мобилността и мониторинг	93
6. Бюджет, източници на финансиране и план за реализация	96
7. Наблюдение и оценка на ПУГМ	105
Индикатори	105
Приложения	110





Списък на фигурите

Фигура 1 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение общо за град Карнобат	21
Фигура 2 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според пола	21
Фигура 3 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според възрастта	22
Фигура 4 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според занятието	23
Фигура 5 Структура на извадката според причината поради, която респондентите са в града	24
Фигура 6 Структура според вида транспорт използван за достигане до град Карнобат	24
Фигура 7 Резултати от анкетното проучване по отношение на проблемите свързани с пешеходното движение	28
Фигура 8 Резултати от анкетното проучване по отношение на ползването на велосипед за придвижване в града.....	31
Фигура 9 Резултати от анкетното проучване по отношение на необходимите подобрения, които биха накарали жителите на града да използват по-често градски транспорт	37
Фигура 10 Резултати от анкетното проучване за групата използваща основно градски транспорт по отношение на необходимите подобрения, които биха накарали жителите на града да използват по-често градски транспорт.....	38
Фигура 11 Ж.П. Гара Карнобат - преди и след реконструкцията	40
Фигура 12 Резултати от анкетното проучване по отношение на основните проблеми за придвижването в града	45
Фигура 13 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Карнобат по направления (лева)	96
Фигура 14 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Карнобат по направления (%)	96
Фигура 15 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност по направления (%) без инвестиции за обходен път	97
Фигура 16 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност по приоритети (%) без инвестиции за обходен път	98
Фигура 17 Разпределение на бюджета по периоди в лева.....	99
Фигура 18 Разпределение на бюджета по периоди в лева (без инвестиции за обход)	99
Фигура 19 Разпределение на бюджета по източници на финансиране (лева; %)	100
Фигура 20 Разпределение на бюджета по източници на финансиране и периоди в лева	101



Списък на Таблиците

Таблица 1 Население на град Карнобат 31.12.2021 г.	18
Таблица 2 Разписание на автобусните линии на градския транспорт в град Карнобат	36
Таблица 3 Брой регистрирани автомобили в община Карнобат (2016-2022).....	41
Таблица 4 Индикатори за изпълнение до 2040 г.	107
Таблица 5 Индикатори за резултат към 2040 г.	109

Списък на Картите

Карта 1 Релеф на град Карнобат	17
Карта 2 Пространствена структура – зони на град Карнобат	20
Карта 3 Велосипедно и пешеходно движение в Карнобат	26
Карта 4 Маршрут и спирки на линиите от градския транспорт в Карнобат	33
Карта 5 Обекти на обществено обслужване, попадащи в изохрон от 400 м достъп до спирките на ОГТ от градския транспорт в Карнобат	35
Карта 6 Транзитно движение	44
Карта 7 Проекти – направление Пешеходно движение	57
Карта 8 Проекти – направление Велосипедно движение	65
Карта 9 Проекти – направление Градски транспорт	72
Карта 10 Проекти – направление Улична мрежа и автомобилно движение и направление Паркиране	92



1. Въведение

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС - Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“.

Цел на документа

Целта на настоящия документ е да представи План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на град Карнобат с дългосрочен хоризонт до 2040 г., съгласно новите изисквания за стратегическо планиране на регионалното и пространственото развитие, политиките на ЕС, свързани с устойчивата градска мобилност.

Разработването на ПУГМ на град Карнобат е организирано по следния начин: направен е преглед на изходната информация и анализ на текущата ситуация касаеща мобилността в града, като са идентифицирани ключовите проблеми. Разработени са концепция и приоритети за развитието на мобилността в града на база на идентифицираната проблематика след консултации с общинската администрация и гражданите. Въз основа на проблемите и приоритетите за развитие на града е предложен пакет от мерки за разрешаване на проблемите и насърчаване на устойчивите форми на градска мобилност.

Планът за устойчива градска мобилност, като стратегически документ на град Карнобат е предназначен да задоволи нуждите от мобилност на хората и бизнеса в града за **по-добро качество на живот на населението**.

Планът е разработен във връзка с необходимостта от рамка, задаваща основните насоки за устойчиво развитие на мобилността в град Карнобат, както и за да даде възможност за кандидатстване по европейски програми за финансиране развитието на обществения транспорт в града.

Основната стратегическа цел на плана е: Карнобат да стане по-атрактивна и екологична дестинация за живот чрез развитие на устойчива мобилност.



Адресираните в плана основни цели са:

- Осигуряването на всички граждани на варианти за транспорт, позволяващи достъп до ключови дестинации и услуги;
- Подобряването на безопасността и сигурността на участниците в движението;
- Намаляване на замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия;
- Подобряване на ефективността на превоза на хора и товари;
- Допринасяне за повишаването на качеството и привлекателността на градската среда в полза на гражданите, икономиката и обществото като цяло.

По специфично ПУГМ цели да стимулира екологичните начини за придвижване в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението.

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

- Подобрена мобилност и достъпност
- По-добро качество на живот
- Ползи за здравето и околната среда
- Подобен имидж на града

Предвид дългия срок на ПУГМ, същият следва да бъде актуализиран на всеки пет години.

Методически инструментариум

За разработването на плана са използвани общи и специфични методи и инструменти за анализ, оценка и прогнозиране. Общите методи за събирането и обработката на информацията, за извършване на анализ, за определяне на тенденциите и препоръките за развитие и включват:

- Документален анализ – на съществуващи планови документи от национално и регионално равнище, актуални документи на Европейския съюз;
- Многофакторен анализ – анализ на компонентите и факторите на средата на местно ниво;
- Комплексна експертна оценка на територията, обхващаща пространствените, социално-икономическите и екологичните аспекти в развитието и управлението на транспортната достъпност и мобилността;
- Синтезиране на приложими мерки по отношение на транспортната достъпност, използването на различни видове транспорт и на интелигентните транспортни системи;

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



- Експертни оценки в случаите, когато се налага прилагането на непопулярни мерки и промяна на нагласите на населението.

Спазени са подходите на интегрирано планиране, което гарантира комплексното третиране на всички проблеми. Една от целите на предложения пакет мерки е постигане на синергия помежду им и предоставяне на комплексни решения по отношение на мобилността в града.

Документално проучване

Документалното проучване на действащото законодателство в сферата на устойчивото развитие на градската мобилност и градската среда, е организирано йерархично, като е направен преглед на европейското законодателство, следван от релевантното такова на национално и накрая – на регионално (местно) ниво. Под внимание са взети следните актуални документи на международно и европейско ниво:

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

От документите на общинско ниво са разгледани всички, свързани с управлението и развитието на Общината, по-важните от които са описани по-долу:

- Общ устройствен план на Община Карнобат;
- Интегриран план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) на град Карнобат;
- Генерален план за организация на движението на град Карнобат и др.

В процеса на проучване на източниците на данни, тяхното качество и приложимост към съответните тематични раздели на анализа, са идентифицирани основни информационни ресурси и достъпа до тях (отворени данни, свободни по заявка, предоставени от Община Карнобат). Изпълнителят е използвал всички възможности за набиране на достоверна



информация и данни от официални и други публични източници. Всички те са цитирани в съответните раздели, в които са използвани.

Допълнително е използвана и статистическа и ГИС (геопространствена) база данни за територията на страната, основно от реализирани и актуални стратегически документи за страната, областта и общината.

Теренно и анкетно проучвания

През месец януари 2023 г. е проведено теренно проучване за запознаване с проблемите на мобилността на място.

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

Анкетата включва 15 въпроса, като основните резултати от нея представят т. нар. „modal split“ – модално разпределение, показващо съотношението между различните начини на придвижване в града. Освен това, са покрити и въпроси за основните проблеми и ограничения пред различните начини за придвижване и какви подобрения по отношение на мобилността са желани от жителите на града.

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



2. Преглед на приложимото законодателство и стратегически документи

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

2.1. Приложимо законодателство

От гледна точка приложимото българско законодателство са взети предвид:

На първо място при разработването на ПУГМ са спазени разпоредбите на Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 7 от 19.01.2018 г., в сила от 20.02.2018 г., попр., бр. 15 от 16.02.2018 г., изм. и доп., бр. 98 от 27.11.2018 г., в сила от 27.11.2018 г.

Наредбата указва областите и действията, които следва да бъдат обхванати и определени чрез ПУГМ.

Други документи съставляващи приложимата нормативна уредба са:

- НАРЕДБА № 33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 23.11.1999 г., (21.10.2022 г.).
- Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Загл. изм. - ДВ, бр. 44 от 2011 г.);
- НАРЕДБА № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, Издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 104 от 27.12.2011 г., (23.09.2022 г.);
- Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсирание на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



- НАРЕДБА ЗА ОБЩЕСТВЕНИЯ РЕД ПРИ ИЗПОЛЗВАНЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД КАРНОБАТ, /Приета с Решение № 332.1. от 25.03.2010 г. на Общински съвет – Карнобат.
- НАРЕДБА за управление на общинските пътища на територията на Община Карнобат, (Приета с Решение № 401/10.08.2018 г. на Общински съвет – Карнобат, изменена с Решение № 746/17.04.2019 г.)
- ЗАКОН за движението по пътищата, Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., (1.01.2023 г.)
- ПРАВИЛНИК за прилагане на Закона за движението по пътищата, Приет с ПМС № 36 от 1996 г., (18.05.2015 г.)
- ЗАКОН за автомобилните превози, Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., (8.10.2021 г.)
- ЗАКОН за устройство на територията, Обн., ДВ, бр. 1 от 2.01.2001 г., (20.01.2023 г.)
- ЗАКОН за общинската собственост, Обн., ДВ, бр. 44 от 21.05.1996 г., (26.02.2021 г.)
- Наредба № рд-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба № рд-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища;
- Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
- Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба за опазване на обществения ред и чистотата на територията на община Карнобат.
- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията.

На европейско ниво, приложим е Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.



2.2. Стратегически документи

Община Карнобат има разработени следните стратегически планови документи, имащи отношение към градската мобилност, разгледани в хронологичен ред:

- **Генерален план за организация на движението на град Карнобат (ГПОД) - 2021 г.**

ГПОД задава организацията и режимите на движение по улиците на град Карнобат с цел да се реализира транспортно-комуникационната схема на града, като обхваща цялата му територия с всички транспортни комуникации, обслужващи движението на пътни транспортни средства (ПТС), линиите за обществен превоз на пътници, транзитно и товарно движение, пешеходно и велосипедно движение и паркиране.

ГПОД акцентира върху:

- Осигуряването на бърз, безопасен и икономичен транспорт на пътниците и товарите;
- Безопасността на участниците в движението;
- Безопасността и опазването на живота и здравето на децата (около училища, детски градини и др.);
- Оптимизирането на пешеходните пътеки с цел гарантиране на трафика и безопасността на пешеходците;
- Определянето на зони с ограничено време за паркиране в райони с повишен риск от задръствания;
- Обособяването на нови места за паркиране и др.

Следните основни направления са заложиени за постигането на тези цели:

- Разделяне и разпределение на транспортните и пешеходните потоци по вид, място и време и оптимизиране на входно/изходните потоци;
- Канализиране на движението по предназначение и цели чрез пътеуказателна сигнализация;
- Регламентиране на транспортния и пешеходния достъп до притегателни обекти, обслужвани от улиците и пътищата, отворени за обществено ползване;
- Осигуряването на оптимален режим на паркиране;
- Ефективен контрол върху движението и паркирането.

Сред приоритетните мероприятия за подобряването на организацията на движението в град Карнобат са посочени:



- Сигнализирането на транзитни трасета;
- Изграждането на изкуствени неравности;
- Маркиране на пешеходни пътеки;
- Изграждането на спасителни пешеходни острови;
- Въвеждане на еднопосочност;
- Въвеждането на система за платено паркиране;
- Изграждането на светофарна уредба на бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“
- Изграждане на кръгово кръстовище по бул. „Москва“ и ул. „Кирил и Методий“ и други.

- **План за интегрирано развитие на община Карнобат за периода 2021-2027 година (ПИРО) - 2021 г.**

ПИРО интегрира регионалното и пространственото развитие и определя актуалните проблеми, нуждите и потенциалите за развитие на общината, които се отчитат при разработването на общинските инвестиционни програми, включително съфинансирани от фондовете на Европейския съюз. В рамките на плана се планира изпълнението на интегрирани подходи за териториално развитие, допринасящи за постигане на националните цели и приоритетите за регионално развитие.

Основната цел на Плана за интегрирано развитие на община Карнобат е да предложи обща рамка и последователност от конкретни действия за устойчиво и интегрирано развитие на местно ниво, обединени в конкретна програма за действие.

ПИРО е изготвен за територията на цялата община.

Сред определените приоритети за развитие на община Карнобат в рамките на ПИРО, имащи отношение към градската мобилност са:

- Приоритет 3.1. „Подобряване на транспортната, техническата и екологичната инфраструктура“
 - Мярка 3.1.1. „Обновяване на транспортната инфраструктура“

Мярката включва два компонента – реконструкция и рехабилитация на пътища извън населените места и уличната мрежа в урбанизираните територии. Поставен е акцент върху подобряването на свързаността с малките населени места, както и върху връзката между северните и южните части на общинската територия, което може да се случи чрез подобряване състоянието на път III-795, за който Агенция „Пътна инфраструктура“ е предвидила частичен ремонт.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



По отношение на уличните мрежи в населените места следва проектите да включват подмяна на пътните и тротоарните настилки, изграждане на енергоспестяващо улично осветление, като следва да се извърши приоритизиране на база натовареност и състояние.

Обърнато е внимание на ограничаването на изменението на климата свързано с транспорта, като е изведена необходимостта от:

осигуряване на условия и насърчаване на пешеходното и велосипедното движение.

Подобряването на транспортната инфраструктура е отчетено като фактор за намаляване на запрашаването на въздуха и повишаване на качеството му, което е едно от основните екологични предизвикателства пред община Карнобат, макар транспортът да не е основен замърсител на въздуха в града.

- Приоритет 3.2. „Обновяване на жизнената среда в населените места“ Мярка 3.2.1. „Благоустрояване и повишаване на сигурността в обществените пространства“

Благоустрояването на средата в населените места обвързва дейности и проекти за обновяване на публични пространства като площади и пешеходни зони, вкл. подмяна на настилки, поставяне на елементи на градското обзавеждане, както и изграждане на система за видеонаблюдение в места с риск от възникване на криминогенни действия.

В обхвата на мярката попада и подходящото развитие на зелената система чрез залесителни мероприятия, паркоустройство на озеленените площи и улично озеленяване, които ще имат пряк принос към повишаване качеството на въздуха в населените места.

В рамките на ПИРО на община Карнобат има включена **Програма за устойчива градска мобилност** с предложения за подобряване качеството на транспортната инфраструктура и свързаността в общинския център, както и допълнителни примерни дейности за изпълнение в допълнение на основните инфраструктурни проекти.

Към Приоритет 3.1. „Подобряване на транспортната, техническата и екологичната инфраструктура“ са предложени следните мерки:

- Мярка 3.1.1. „Обновяване на транспортната инфраструктура“
 - Дейност 3.1.1.1. Реконструкция и рехабилитация на републикански и общински пътища извън населените места;
 - Дейност 3.1.1.2. Реконструкция и рехабилитация на улична мрежа в урбанизираните територии, вкл. велосипедни алеи и модернизация на улично осветление;
 - Дейност 3.1.1.3. Изграждане на обществени паркинги и увеличаване на паркоместата в град Карнобат;



Последователното изпълнение на мярката е подкрепено и с планирането на набор от конкретни **проектни идеи**, като:

- Основен ремонт на велосипедна алея и тротоарна настилка по част от бул. „Москва“, гр. Карнобат, заключена между „Гробищен парк“ и разклона на III - 795 /ул. „Екзарх Антим I - с. Малина - гр. Средец/;
- Улично осветление до ЖП гара Карнобат и реконструкция на велосипедна алея до ЖП гара Карнобат;
- Улично осветление в кв. „Възраждане“ и по улица на север от кв.72 от о.т.4; о.т.4а до о.т.11 по улица на изток от кв.72 от о.т.11 до о.т.110, гр. Карнобат.

Към допълнителните примерни дейности за развитие на устойчива градска мобилност в Карнобат са предложени:

- Изграждане/обновяване/реконструкция на улични мрежи и транспортна инфраструктура и съоръженията към нея;
- Инфраструктура за развитие на велосипеден транспорт – велосипедни алеи, паркинги за велосипеди, специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;
- Изграждане/обновяване/реконструкция на пешеходни алеи и тротоари, пешеходни зони, подлези, надлези, транспортна инфраструктура, включително свързани дейности, като поставяне на пътни знаци, информационни табели, маркировка и др.;
- Изграждане/обновяване/реконструкция на зони за паркиране и други мерки по организация на паркирането в близост до ключови възли.

• **Общ устройствен план на община Карнобат (ОУП) - 2019 г.**

Транспортната инфраструктура е с определящо значение за пространственото развитие на всяка териториална общност, формирайки урбанизационните оси на развитие.

В ОУП се предлага: Изграждане на нови пътни връзки – общински, с цел подобряване свързаността на населените места от Общината: с. Житосвят-Черково; с. Екзарх Антимово-Крушево-Хаджиите- Драгово; Хаджиите-Вратица; гр. Карнобат до BGS 2065; с. Церковски-Железник и с. Сан Стефано-Смолник. Всички предложени трасета са по съществуващи селскостопански пътища.



Общината е добре свързана и обслужена откъм транспорт и пътни връзки, но състоянието на уличната мрежа налага извършването на ремонти.

- **Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Карнобат за периода 2014 – 2020 г. (ИПГВР) – 2014 г.**

В ИПГВР е разгледана транспортната инфраструктура на града, като са направени следните основни препоръки:

- Изграждане на паркинги;
- Изграждане на велосипедни трасета по основни транспортни оси в градската среда (по бул. „Москва“ и от централната градска част по ул. „България“ през парка на север до предгаровия площад на града);
- Обновяване на междублоковите пространства, пътните и тротоарните настилки и обособяване на достатъчно паркинги в град Карнобат;

По Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 е ремонтиран бул. България – в пешеходна зона, дейности по поддръжка на уличната мрежа от страна на община Карнобат, голяма част от уличната мрежа все още има нужда от цялостна реконструкция.

С цел по-голяма ефикасност на използване на средствата е препоръчано рехабилитирането на улиците в града да се извърши след подмяна на водопроводната и канализационната системи /там където е необходимо/.



3. Анализ на текущата ситуация, транспортното поведение на населението и ключовите проблеми

3.1. Обща информация за общината

- Местоположение

Община Карнобат се намира в югоизточната част на Република България и е включена в административно-териториалните граници на Бургаска област. На север граничи с община Сунгурларе, на изток с общините Айтос и Камено, на юг с община Средец и на запад с община Стралджа. Административен център на общината е гр. Карнобат и включва 30 населени места.

По своето географско разположение общината заема значимо място в транспортно-комуникационната система на страната. През територията ѝ преминават важни транспортни коридори в посоките изток и запад, както и връзки към северната и южната част на България.

Основни пътни артерии преминаващи през Карнобат и в непосредствена близост до него са: първокласен път I-6 (София-Бургас) и второкласен път II-73 (Шумен-Карнобат). Град Карнобат е железопътен транспортен център, като представлява четвъртият по големина железопътен възел в страната, част от транспортен коридор Пловдив-Бургас и единствената връзка между Югоизточна и Североизточна България.

Общата територия на община Карнобат е 806 кв. км. Релефът в по-голямата си част е равнинен, прорязан от долините на реките Мочурица и Русокастренска.

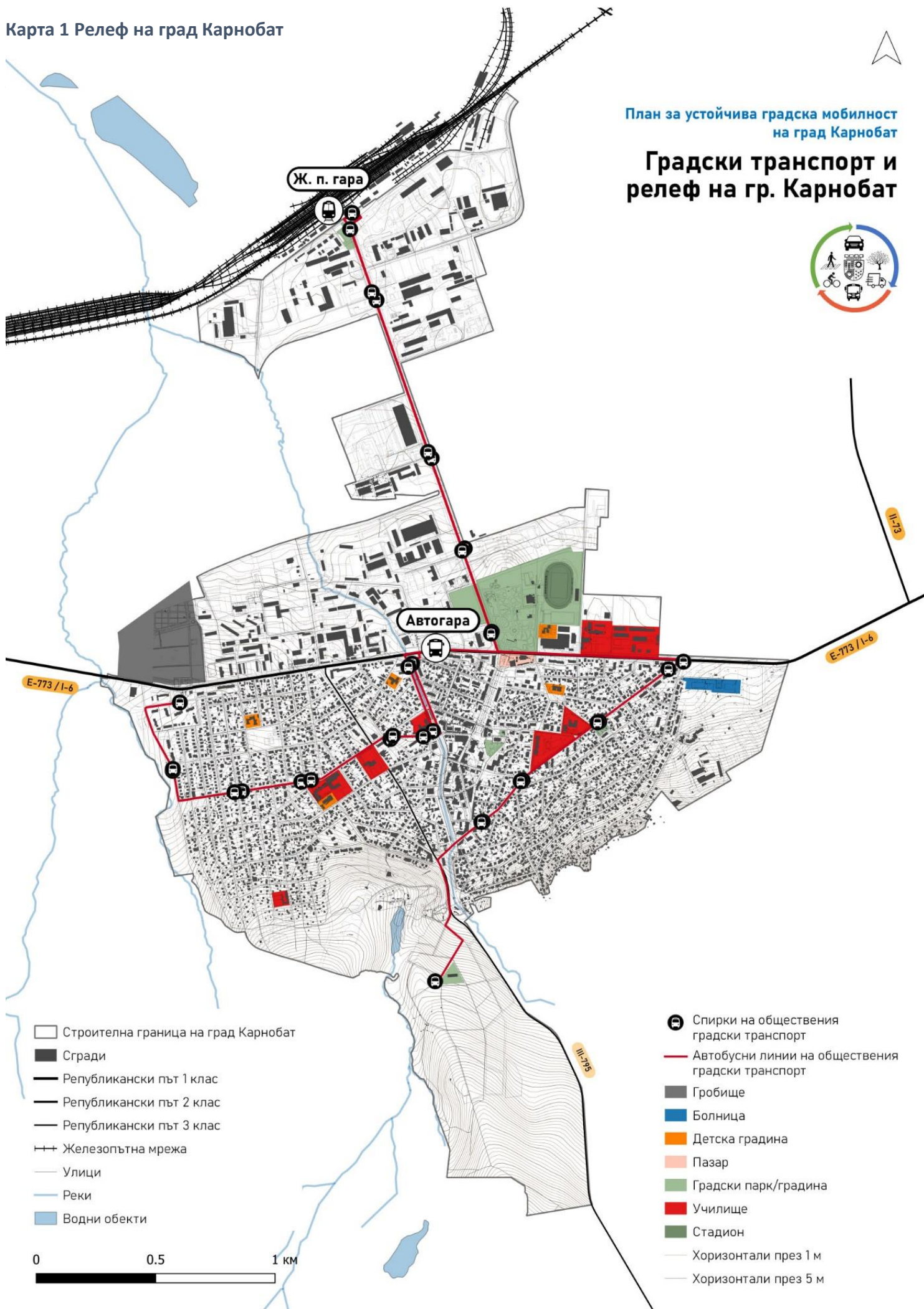
На следващата карта е изобразен релефът на град Карнобат.

Равнинният релеф на града предоставя добри условия за придвижване пеша, както и за развитие на велосипедното движение.



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Градски транспорт и релеф на гр. Карнобат





• Население

По данни на НСИ, населението на Община Карнобат към 31.12.2021 г. е общо 22,5 хил. души с преобладаващо градско население, като в селата в рамките на общината живеят 27% от населението (Таблица 1 Население на град Карнобат 31.12.2021 г.).

Таблица 1 Население на град Карнобат 31.12.2021 г.

	всичко	мъже	жени
град Карнобат	16 483	7 916	8 567
Под трудоспособна възраст	3 015	1 539	1 476
В трудоспособна възраст	9 794	5 100	4 694
Над трудоспособна възраст	3 674	1 277	2 397

Източник: НСИ, НАСЕЛЕНИЕ ПОД, ВЪВ И НАДТРУДОСПОБНА ВЪЗРАСТ* КЪМ 31.12.2021 Г. ПО ОБЛАСТИ, ОБЩИНИ И МЕСТОЖИВЕЕНЕ

В периода 2011 г. - 2021 г. населението на община Карнобат е намаляло с 11%, като негативната тенденция изпреварва тази за страната (-7%). Населението в трудоспособна възраст е 58%, което се доближава до средното за страната (60%).

• Пространствена структура

Градът условно може да се раздели на следните зони/територии според тяхното предназначение и функции:

1. Централна градска част /историческото ядро/ и прилежащите ѝ жилищни зони с концентрация на административни, културни, социални, образователни и икономически обекти (зона 1 на **Карта 2 Пространствена структура – зони на град Карнобат**).

Концентрацията на такива обекти в зоната я прави важна за ежедневните дейности на населението, което прави наложително обновяването на пътната и тротоарната инфраструктура, както и обособяването на паркинги и зона за платено паркиране.

Зоната е добре обслужена с градски транспорт.

В периода 16.07.2010 – 21.12.2012 г. е осъществен проект за „Обновяване и модернизиране на градската среда чрез реконструкция на пешеходни зони и алеи и рехабилитация на зони за обществен отход в град Карнобат” на обща стойност 4 495 522 лв., финансиран от Оперативна програма "Регионално развитие" 2007- 2013. Сред основните цели са:

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



- Да се оформи цялостна визия на централната градска част отговаряща на съвременните европейски архитектурно-градоустройствени постановки като от една страна реконструира и създаде съвременно архитектурно-пространствено оформление на пешеходната зона в централната градска част на Карнобат, а от друга страна да повиши по този начин привлекателността на градския център на Карнобат в пълна хармония с околната природна среда и историческата структура на града;
- Да се гарантира равен достъп и социално включване на хора с увреждания чрез създаване на достъпна архитектурна среда;

2. Югозападно разположена жилищна зона с концентрация на обекти на социалната и образователната инфраструктура, където също така има обособен парк „Първи май“.

Зоната е сравнително добре покрита от обществения градския транспорт (ОГТ), като крайната югозападна част от нея не е обслужена от линиите на градския транспорт поради състоянието на инфраструктурата в кв. Калайджийски.

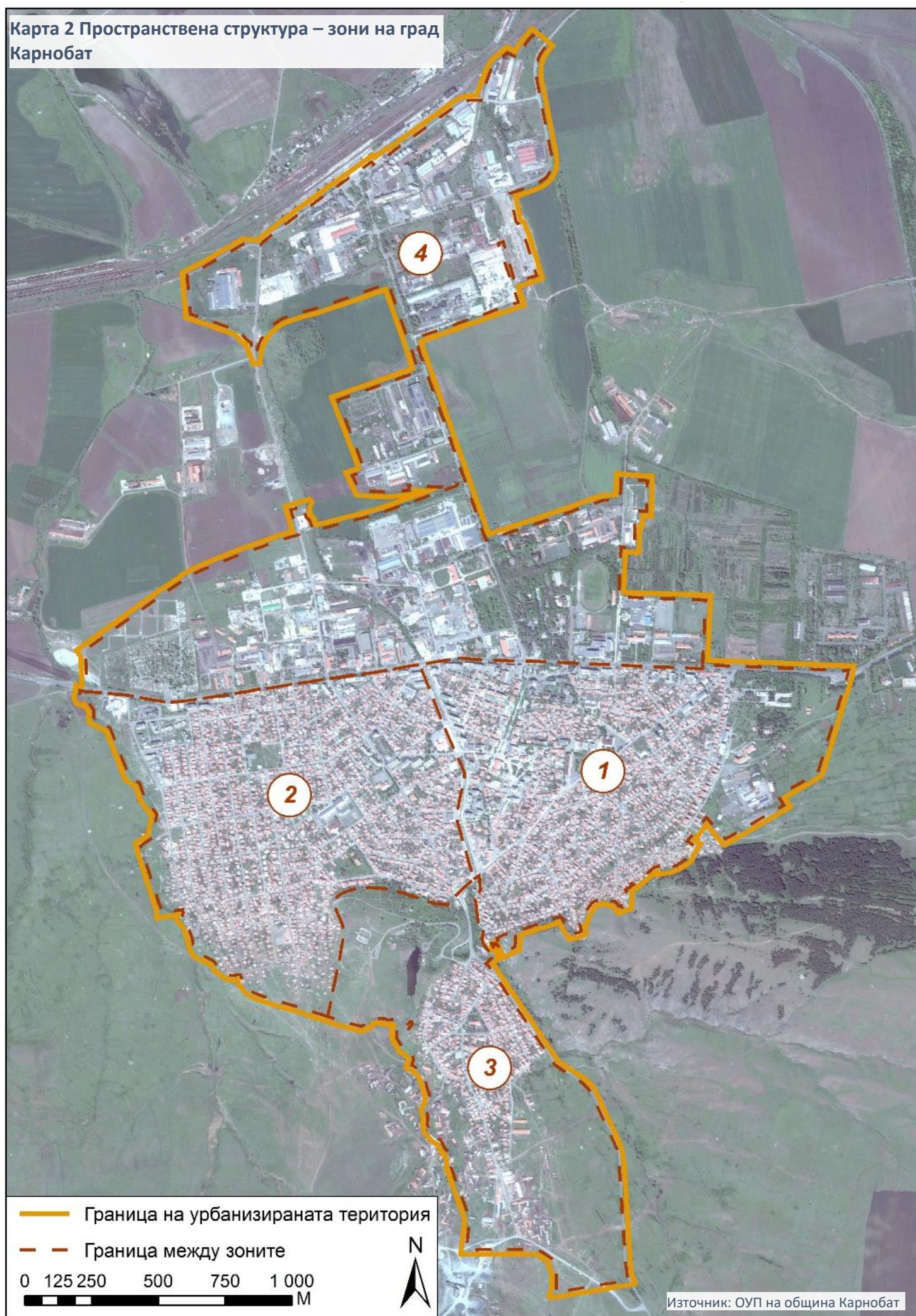
3 Южно разположена жилищна зона – кв. Красно село. Кварталът е с предимно жилищни терени, разположен в най-южната част на града – вход на града откъм АМ „Тракия“. В територията има потенциал да се обособи рекреационна зона около парк „Златното езеро“. Зоната е обслужена с градски транспорт.

Тъй като зоната е на един от основните входи в града е подходящо обособяването на буферен паркинг за хората идващи на работа в града от други населени места.

4 Промислена зона с железопътен ареал и спортно рекреационна зона. Пътната и тротоарната мрежа се нуждаят от рехабилитация и по-добро функционално обвързване с централната градска част. Предвидено е обособяването на велосипедна алея от бул. Москва до ж.п. гарата.

По този начин освен, че ще се осигури достъпът на велосипедисти към ж.п. гарата и фирмите опериращи в индустриалната зона, ще се оформи зона за спорт и рекреация, т.к. в близост е разположен градския парк и стадион. На основната улична артерия, водеща до гарата и промишлената зона - ул. Индустриална, където се движи и градския транспорт, се наблюдават проблеми с паркирането на автомобили на пътното платно и спирките на градския транспорт.

Карта 2 Пространствена структура – зони на град Карнобат

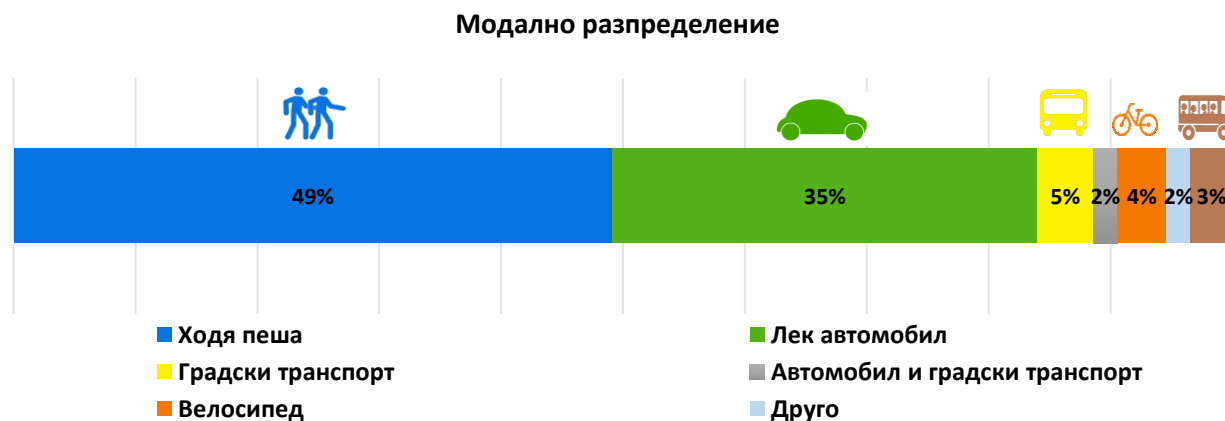




3.2. Съотношение и дял на автомобилното, велосипедното и пешеходното движение и обществения транспорт за превоз на пътници – Модално разпределение

Чрез проведено анкетно изследване е определено съотношението и дела на автомобилното, велосипедното и пешеходното движение и обществения транспорт за превоз на пътници – модално разпределение на пътуванията според вида транспорт. На долната графика е представен дела на различните видове движение в рамките на града.

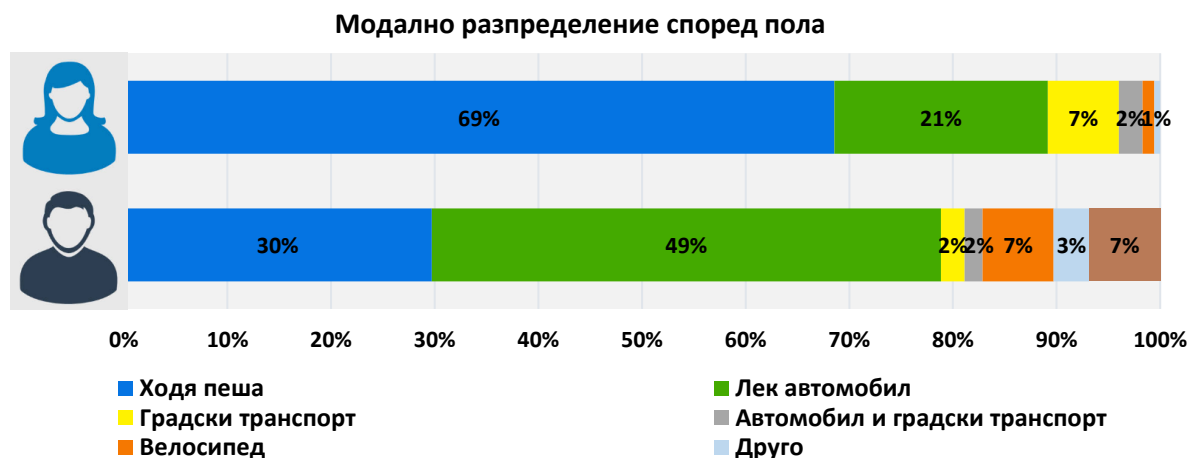
Фигура 1 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение общо за град Карнобат



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

Както се вижда основната част от интервюираните ходят пеша, а 35% се придвижват с автомобил. Сравнително малък е делът на използващите градски транспорт – 5%.

Фигура 2 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според пола

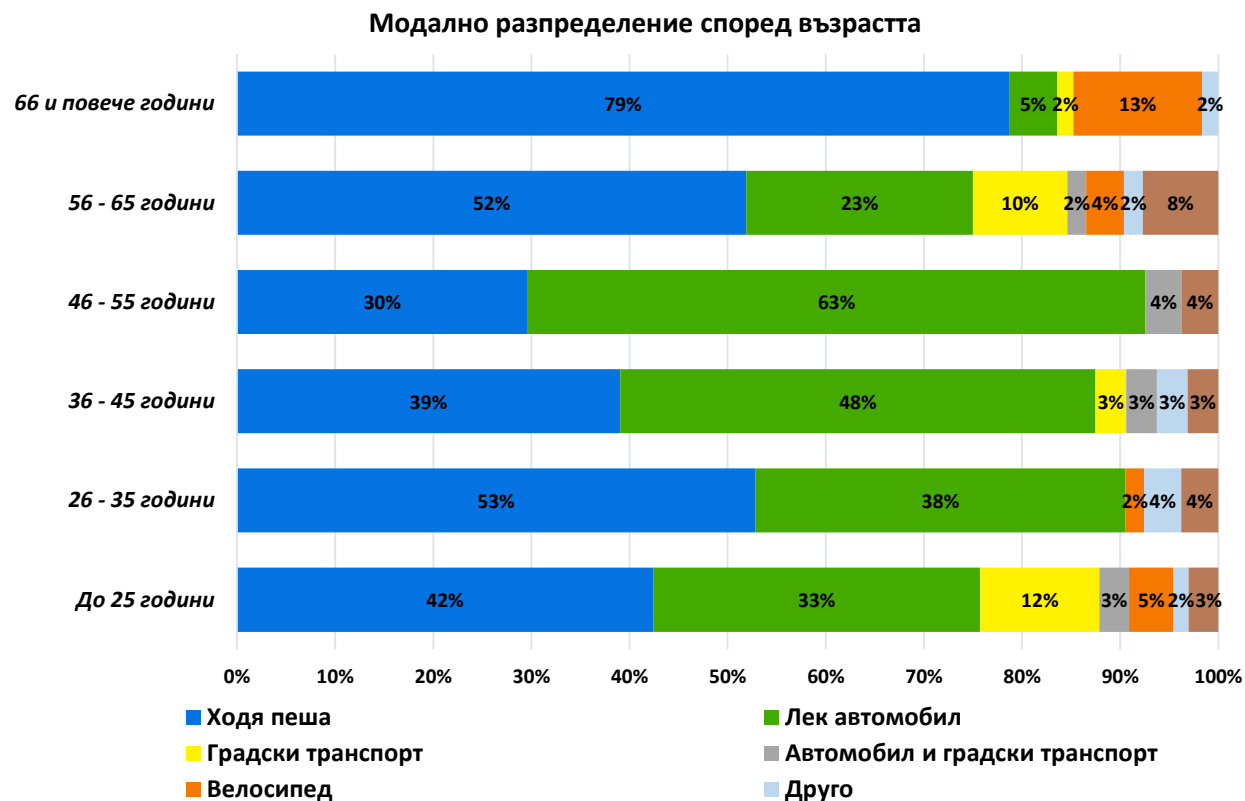


Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат



Делът на пешеходците сред жените е значителен и над двойно по-висок от този при мъжете. При мъжете основният начин на придвижване е с автомобил, като при тях се наблюдава сравнително висок дял на пътуванията със служебен транспорт, което е свързано със заетостта на голям брой хора в предприятия разположени в близост до града или с тези, които идват до града за да работят.

Фигура 3 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според възрастта



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

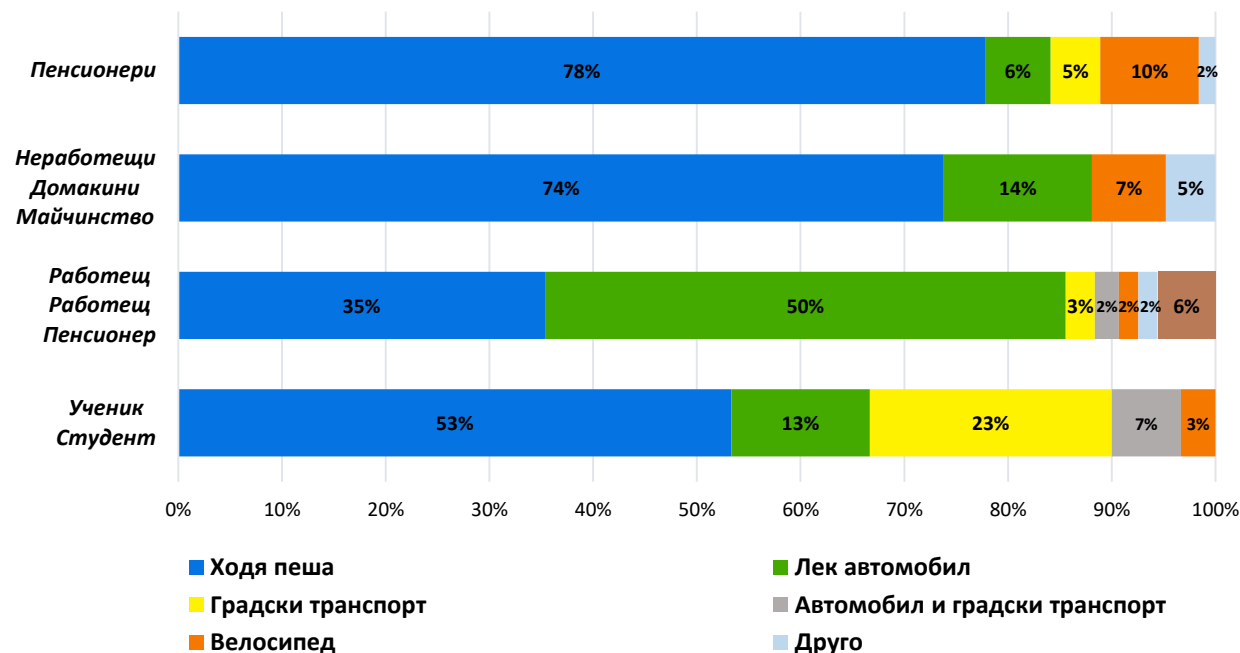
Най-активно използват автомобил групите в трудоспособна възраст между 36 и 55 години, следвани от групите под 35 години. Възрастните жители на града основно ходят пеша или се придвижват с велосипед.

В групите между 26 - 35 години и 46 - 55 години, никой от респондентите на анкетата не е посочил, че използва градски транспорт.



Фигура 4 Разпределение на пътуванията по вид мобилност/ Модално разпределение според занятието

Модално разпределение според занятието



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

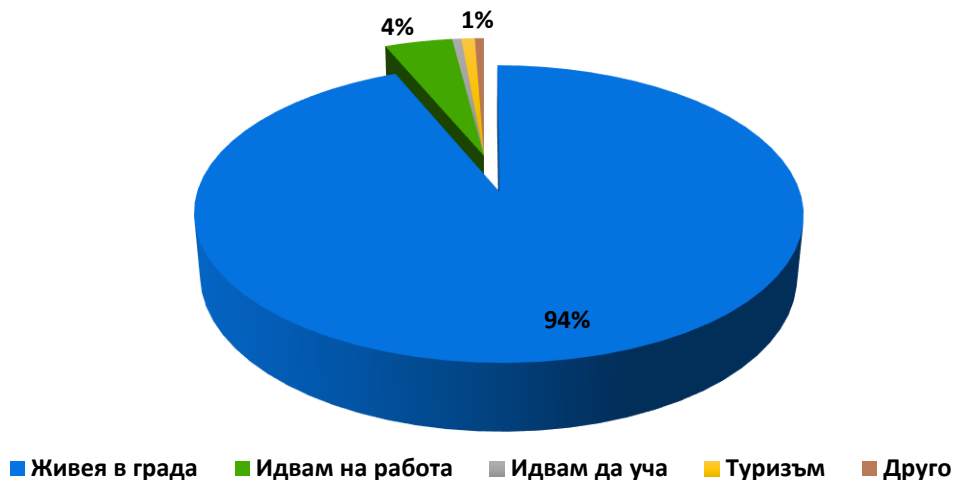
Основният ползвател на градския транспорт в града, според резултатите от анкетата, са групата на учениците, за които градският транспорт е безплатен. **Група на работещите** **основно се придвижва с автомобил**, като част от хората се превозват със служебен транспорт.

В града се оформя група от работещи които използват служебен транспорт, като част от тях са от съседни населени места в близост до града. Долните две графики представят данни за причината поради, която интервюираните са в града и как обичайно стигат до него.



Фигура 5 Структура на извадката според причината поради, която респондентите са в града

Причина, поради която респондентите са в града



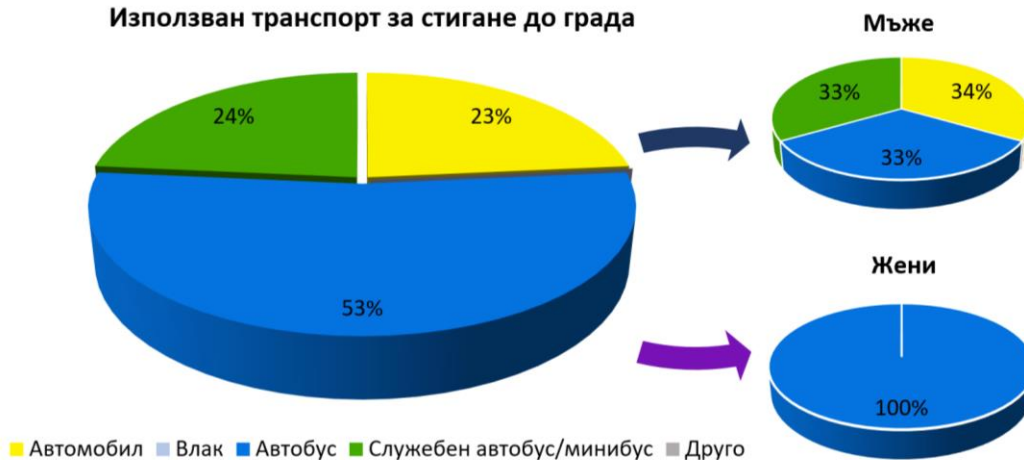
Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

4% от интервюираните идват да работят в град Карнобат от съседни населени места.

Повечето от респондентите използват автобус за да стигнат до града, като 100% от интервюираните жени са стигнали до града с автобус. При мъжете е балансирано използването на автомобил, автобус и служебен транспорт.

Фигура 6 Структура според вида транспорт използван за достигане до град Карнобат

Използван транспорт за стигане до града



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат



3.3. Основни направления на градската мобилност

А. Немоторизиран транспорт

Пешеходно движение

В централната градска част на Карнобат е обособена пешеходна зона започваща над ул. „Кооперативна“ между ул. „Георги Димитров“ и ул. „Алекси Нейчев“ и продължава по ул. „България“, достигайки ул. „Васил Левски“ и ул. „Москва“. Пешеходната зона и възможностите за развитие на велосипедни маршрути са представени графично на **Карта 3 Велосипедно и пешеходно движение в Карнобат**.

На много места в града са извършени основни ремонти на тротоарни площи, монтирани са пешеходни парапети пред входовете на училища и детски градини, изградени са множество изкуствени неравности за намаляване на скоростта, предвидени са и са маркирани пешеходни пътеки. В центъра на града са монтирани антипаркинг стълбчета по тротоари за възпрепятстване на неправилен престой и паркиране на автомобили.

Сигнализирането на голяма част от пешеходните пътеки не е съгласно изискванията на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

Дейности за повишаване на качеството и безопасността на пешеходната инфраструктура трябва да бъдат предвидени и за кварталите в периферията на града.

При изграждане на нови тротоари и/или реконструкция на съществуващи, проектирането и строителство следва да се съобразят с изискванията за осигуряване на достъпна среда в урбанизираните територии и навсякъде където е възможно и необходимо да се предвидят антипаркинг стълбчета.

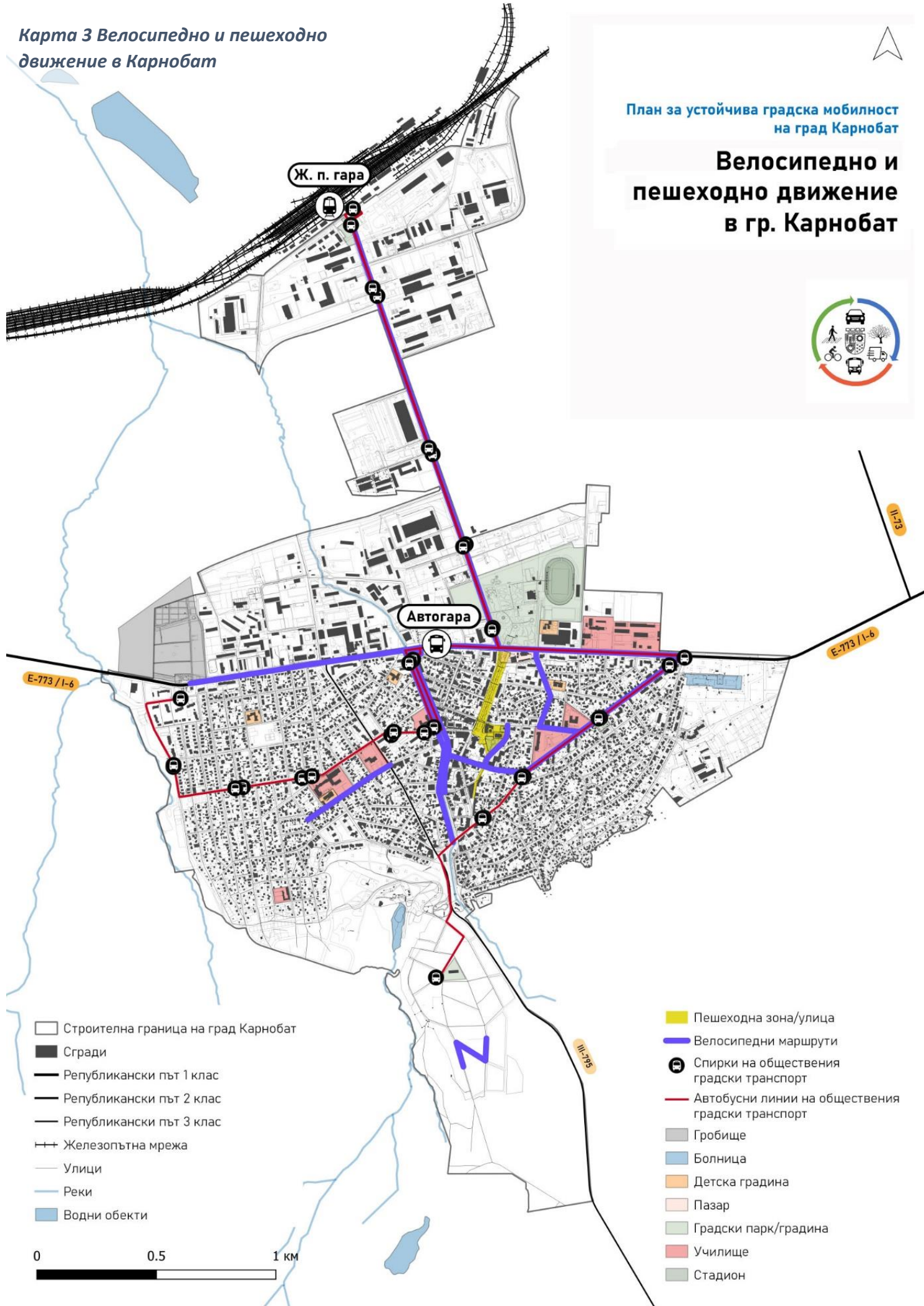


Като един от основните проблеми на пешеходното движение, който засяга безопасността на пешеходците, може да се посочи конфликтът с автомобилното движение.



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Велосипедно и пешеходно движение в гр. Карнобат





Почти половината от всички интервюирани се придвижват най-често пеша из града в делнични дни. От проучването става ясно, че този дял е статистически значимо по-висок сред жените – 69% спрямо мъжете – 30%. Наблюдават се съществени разлики и при другите демографски критерии – 79% от най-възрастните (над 66 години) и 74% от неработещите и 78% от пенсионерите основно ходят пеша, спрямо 30% сред лицата на възраст 45 – 55 години и 35% от работещите.

На въпроса „Според вас кои са основните проблеми/ограничения за пешеходното движение в града?“ (Фигура 7 Резултати от анкетното проучване по отношение на проблемите свързани с пешеходното движение) данните показват избор на два водещи отговора с дялове над и близо до 50% – това са Лоша тротоарна инфраструктура с 54% и Небезопасени места за пресичане с 46%. На трето място е посочен отговор Задръстени с леки автомобили тротоари/улици – посочен от 30% от респондентите. Неспазване правилата за движение е следващия отговор, който е посочен от 30% от всички анкетирувани.

Независимо от положените усилия, все още има на много участъци, в които тротоарните площи са в много лошо състояние, което обяснява високия процент отговори (Лоша тротоарна инфраструктура – 54%), даден от анкетираните. Незадоволителното състояние на част от тротоарната инфраструктура и липсата на осветление при някои пешеходни пътеки са обективно съществуващи проблеми, на които може да се повлияе пряко, чрез извършване на необходимите строителни дейности.

Отговорът „Небезопасени места за пресичане“ – 46% информира за обективно съществуващ проблем. Пресичането на бул. „Москва“ изисква повече време за пешеходно преминаване поради това, че е с интензивен трафик и голяма дължина на зоната за пресичане. В „Генералния план за организация на движението на град Карнобат“ са заложили за изграждане изкуствени неравности преди пешеходните пътеки по булеварда, което да повиши безопасността.

Проблемът „Липса на пешеходни пътеки – 24%“ разглеждаме като субективен. В град Карнобат са маркирани над 55 пешеходни пътеки и са изградени над 40 изкуствени неравности за намаляване на скоростта. По всички главни улици с интензивен трафик, както и около учебните заведения са маркирани пешеходни пътеки. Препоръчително е да се подобри сигнализацията и осветлението на съществуващите пешеходни пътеки.

Резултатите от анкетното проучване по отношение на проблемите свързани с пешеходното движение са представени графично на долната фигура.



Фигура 7 Резултати от анкетното проучване по отношение на проблемите свързани с пешеходното движение

Според вас кои са основните проблеми/ограничения за пешеходното движение в града



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

Същите резултати са потвърдени в по-висока степен от групата на хората, които се движат основно пеша.



62 % от тях посочват като основен проблем за придвижването в града твърде големия брой паркирали автомобили на пътното платно и биха искали да има повече пешеходни пространства, да бъдат изградени повече легнали полицаи, да се обособят повече места за паркиране и да бъде засилено видеонаблюдението на ключови места.

Проблемите на пешеходното движение могат да бъдат разделени в две основни групи:

- Проблеми свързани с индивидуалното поведение на участниците в движението и занижен контрол по спазване на правилата:
 - о Задръстени с леки автомобили тротоари/улици – 39%
 - о Неспазване правилата за движение – 30%
 - о Чистота по тротоарите/улиците – 7%
- Проблеми свързани с инфраструктурата:
 - о Лоша улична инфраструктура – 25%
 - о Лоша тротоарна инфраструктура – 54%
 - о Небезопасени места за пресичане – 46%
 - о Липса на пешеходни пътеки – 24%
 - о Липса на осветление на местата за пресичане – 4%

Велосипедно движение

Град Карнобат е от градовете, стартиращи в изготвянето на стратегии и провеждането на политики за насърчване и развитие на велосипедното движение. Предизвикателствата са огромни - малко велосипедисти, почти никаква инфраструктура, липса на култура, навици и положителни нагласи към велосипедното движение. За да се обърне тенденцията, трябва правилен подход насочен към конкретните нужди, притеснения и нагласи на хората.

Релефът и климатът на града са благоприятни за придвижване с велосипед.



Към момента в гр. Карнобат има изградена една велосипедна алея от бул. „Москва“ до ж.п. гарата, която обаче не е в добро и функционално състояние.

Тя не е ясно сигнализирана като такава и се използва за пешеходно движение. Широчината на алеята не отговаря на изискванията за комбинирано пешеходно и велосипедно движение.

Никъде в града няма поставени велостоянки и не са предвидени велопаркинги.

Възможните трасета за развитие на велосипедни маршрути са представени графично на **Карта 3 Велосипедно и пешеходно движение в Карнобат.**

Общите нагласи от проведената анкета показват (*Фигура 8 Резултати от анкетното проучване по отношение на ползването на велосипед за придвижване в града*), че **едва 4% от анкетираните използват най-често велосипед за осъществяване на придвижванията си в делничните дни.** Колоезденето се оказва най-характерно за възрастовата група – над 65 години (13% от тази възрастова група избират придвижването с велосипед, пред останалите начини на придвижване), за разлика от възрастовите групи между 36-45 години и 46-55 години, при които този процент е равен на нула. При най-младите респонденти велосипедът също не е припознат като предпочитано средство за придвижване и процентът на използваемост е незначителен – 5% при възрастовата група до 25 години и 2% при 26-35 години.

От уточняващия въпрос „Ако не ползвате велосипед при придвижванията си в града, какви са причините?“ с най-висок резултат са следните три групи отговори:

- почти една трета от анкетираните изключват карането на велосипед при придвижванията си в града. Това са тези, които посочват една от двете възможности „Не ми е възможно по-обективни причини – 18%“ и „При никакви условия не бих ползвал велосипед – 13%“;
- 45% не използват велосипедите като средство за придвижване в града поради липса на сигурни места за паркиране;
- от 15% са посочени позициите „Карането на велосипед е опасно“ и „Няма достатъчно велоалеи“, които могат да се обединят в една група, касаеща комфорта и безопасността на придвижване.



Фигура 8 Резултати от анкетното проучване по отношение на ползването на велосипед за придвижване в града



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

От проведената анкета става ясно, че **приблизително 70% от респондентите биха използвали велосипед при градските си придвижвания, при промяна на определени условия.**



Използващите най-често велосипед за придвижвания в града са идентифицирали твърде големия брой паркирали автомобили на пътното платно като основен проблем за придвижването в града.



Тази група респонденти вижда подобрието на движението в града чрез изграждане на паркинги за велосипеди и велоалеи, изграждане на повече пешеходни улици/пространства и повече легнали полицаи.



В. Обществен транспорт

Градски транспорт

Общественият градски транспорт (ОГТ) в град Карнобат се осъществява от частен превозвач, като града се обслужва от две автобусни линии през делничните дни и една обединена линия през празниците:

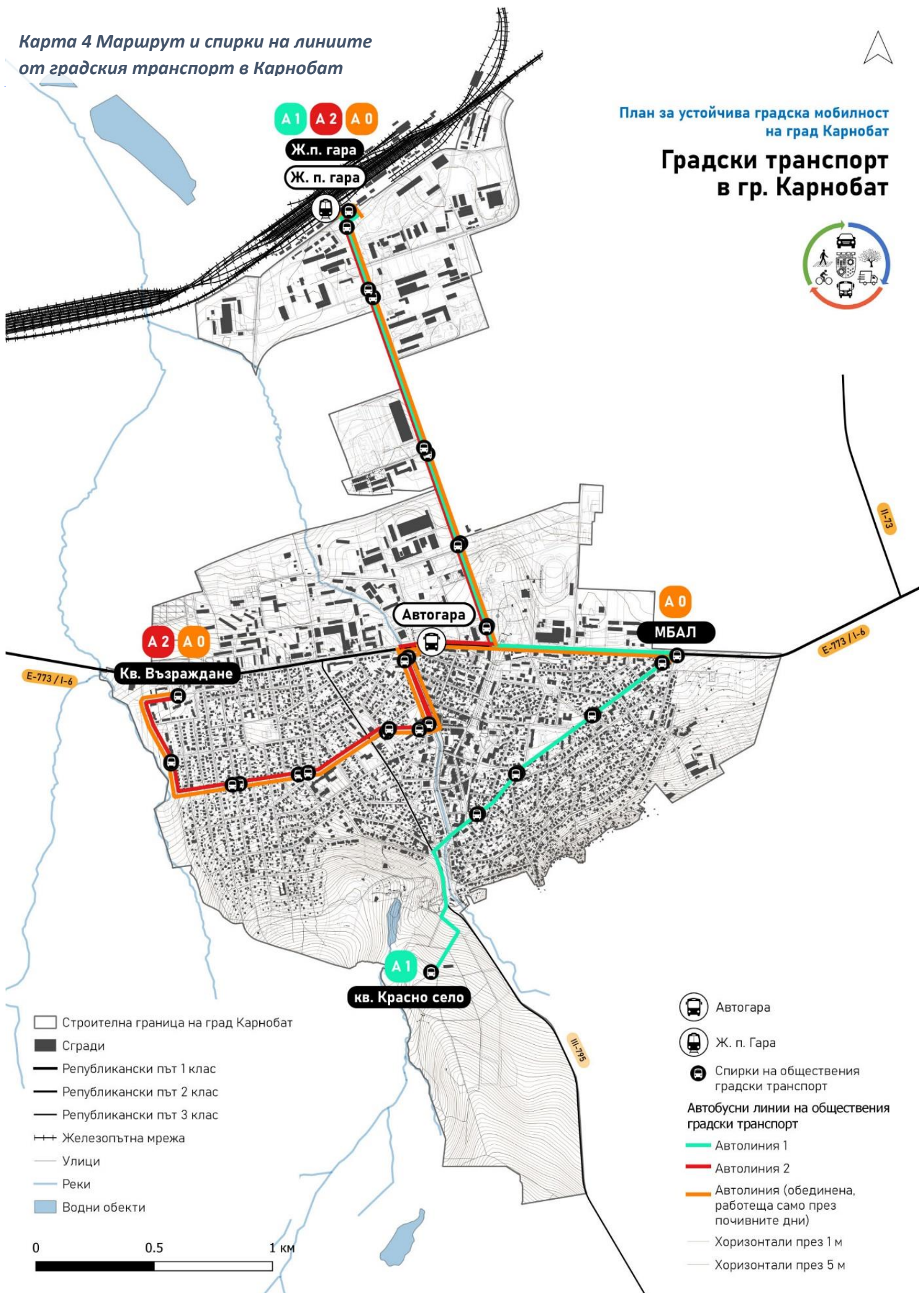
- Автобусна линия 1 - по маршрут кв. „Красно село“, улица „Кирил и Методий“, МБАЛ Карнобат, улица „Индустиална“ до ж.п. гара
- Автобусна линия 2 - по маршрут кв. „Възраждане“, „Общински пазар“ до ж.п. гара и обратно

На долната карта (*Карта 4 Маршрут и спирки на линиите от градския транспорт в Карнобат*) са представени маршрутите и разположението на спирките на обществения градски транспорт.

Карта 4 Маршрут и спирки на линиите
от градския транспорт в Карнобат

План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Градски транспорт в гр. Карнобат





Поради липсата на изградена инфраструктура, съответно невъзможност за преминаване на автобусите от системата за градския транспорт, има една зона в югозападната част от града, която не е обслужена от градски транспорт, но **като цяло градът е добре обслужен от линиите на градския транспорт.**

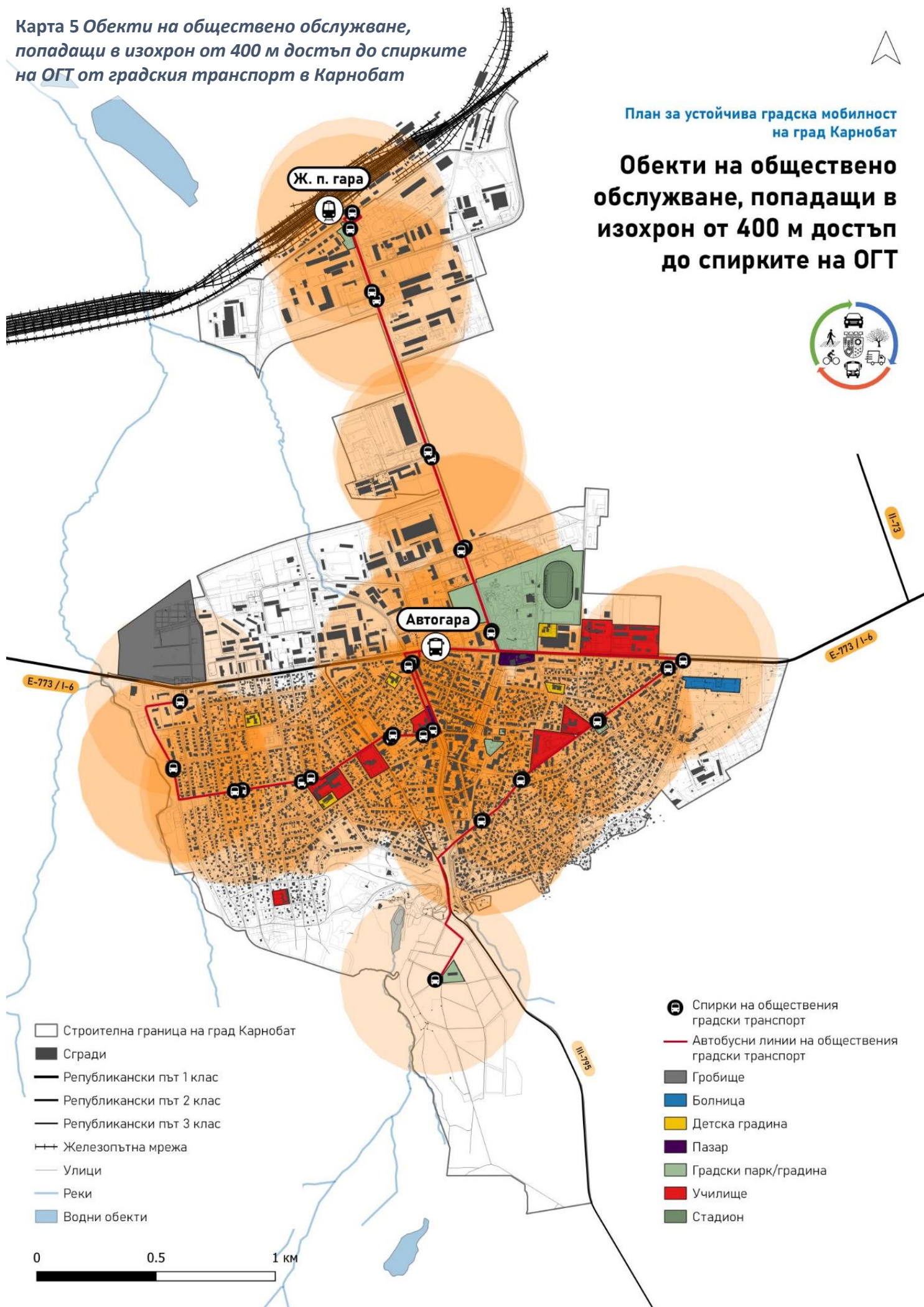
Покритието на града с обществен градски транспорт е изобразено на следващата карта (*Карта 5 Обекти на обществено обслужване, попадащи в изохрон от 400 м достъп до спирките на ОГТ от градския транспорт в Карнобат*). Картата показва, че основните социално значими обекти в града попадат в изохрон от 400 м от спирките на обществения градски транспорт, т.е. достъпът до тях е осигурен, с изключение на едно училище разположено в зоната, която не е обслужена поради липсата на инфраструктура.

Карта 5 Обекти на обществено обслужване,
попадащи в изохрон от 400 м достъп до спирките
на ОГТ от градския транспорт в Карнобат



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Обекти на обществено
обслужване, попадащи в
изохрон от 400 м достъп
до спирките на ОГТ





Разписанията по автобусните линии са следните (по данни от уебсайта на фирмата превозвач):

Таблица 2 Разписание на автобусните линии на градския транспорт в град Карнобат

АВТОЛИНИЯ №1: кв. "Красно село" – МБАЛ - жп гара Изпълнява се в делнични дни.		АВТОЛИНИЯ №2: кв. "Възраждане" - Общински пазар - жп гара Изпълнява се в делнични дни.		АВТОЛИНИЯ ОБЕДИНЕНА: кв. "Възраждане" - МБАЛ - жп гара Изпълнява се в почивни дни.	
От кв. "Красно село":	От жп гара:	От кв. "Възраждане":	От жп гара:	От кв. "Възраждане":	От жп гара:
6:00	6:30	5:15	5:40	5:15	5:40
7:00	7:15	6:00	6:35	6:00	6:35
7:30	8:00	6:50	7:15	7:00	7:30
8:20	8:40	7:30	8:10	7:50	8:10
9:50	10:35	8:40	9:20	8:40	9:20
11:30	12:10	10:25	11:20	10:00	10:35
13:30	13:45	12:30	13:05	10:50	11:20
14:25	15:10	14:25	15:10	11:55	13:05
16:00	16:35	15:30	16:30	14:25	15:10
16:55	17:15	16:55	17:15	15:30	16:30
17:50	18:15	17:50	18:15	16:55	17:15
		18:40	19:25	17:40	18:15
		20:30	21:00	18:40	19:25
		22:50	23:35	20:30	21:00
				22:50	23:35

Цена на билет за еднократно пътуване: 1.20 лв.

Както се вижда интервалите на движение на обществения транспорт варират значително, като дори в пиковите сутрешни и вечерни часове интервалите са на около един час.

Броят превозени пътници годишно с градски транспорт в град Карнобат за последните 5 години е средно 178 хил. души годишно, което означава натоварване от около 490 пътника дневно общо за 2-те линии на градския транспорт.



Едва 5% от респондентите на анкетата са отговорили, че обичайно се придвижват с градски транспорт, като основните ползватели на градския транспорт са ученици и жените сред работещите.



Линиите на градския транспорт в Карнобат се обслужват от общо 5 автобуса на **средна възраст 21 години**, като възрастта на отделните автобуси варира между 34 и 13 години.

На въпроса от анкетата „**Кои подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често**“ над **63% отговарят, че не биха използвали градски транспорт**. За групата ползваща основно автомобил в ежедневните си пътувания този процент е **87%**.

Фигура 9 Резултати от анкетното проучване по отношение на необходимите подобрения, които биха накарали жителите на града да използват по-често градски транспорт

Кои подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат



Интервалите, на които се движи градския транспорт са посочени като следващия фактор, който би помогнал за по-честото му използване. 56% от групата използваща основно градски транспорт (резултатите за групата са представени на долната графика) биха искали да се подобрят разписанията (по-кратки интервали).

Фигура 10 Резултати от анкетното проучване за групата използваща основно градски транспорт по отношение на необходимите подобрения, които биха накарали жителите на града да използват по-често градски транспорт

Кои подобрения биха ви накарали да ползвате градски транспорт по-често - група ползваща основно градски транспорт за придвижване в града



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

Освен намаление на цената на билета, използващите основно градския транспорт биха искали да се обновят превозните средства и да има по-удобни маршрути.

При въвеждане на по-кратки интервали, удължаване на маршрутите или намаляване на цената на билета, поради ниският брой ползватели на ОГТ би се намалила рентабилността му, което ще доведе до по-високи разходи за субсидирането му от страна на общината, следователно, **следва да се търсят варианти за повишаване на атрактивността на градския транспорт чрез наличните възможности за европейско финансиране на инвестиционните разходи за развитието и модернизацията му.**

Община Карнобат е стартирала процес по обновяване на спирките на градския транспорт, като са обновени следните спирки:

- ЖП гара – 1бр.



- ул. „Първа“ – 1бр.
- ул. „Йордан Йовков“ – 1бр.
- ул. „Ропотамо“ – 1бр.
- кв. „Възраждане“ - обръщало – 1бр.
- кв. „Красно село“ - обръщало – 1бр.

Предстои обновяването на останалите 26 спирки от общо 32 бр.

Междуградски транспорт

- Железопътен транспорт

Има две ж.п. гари на територията на община Карнобат – гара Карнобат, разположена в Северната промишлена зона на община Карнобат и Церковски, разположена западно от град Карнобат до язовир Цанко Церковски.

Гара Карнобат е основен железопътен център в страната, като разполага с добро коловозно развитие с обща дължина 22 838 м. коловози, 4 485.97 м. връзки между коловозите и 118 бр. железопътни стрелки.

Гара Церковски разполага с 3 991 м. коловози, 194.83 м. връзки между коловозите и стрелки и 16 бр. железопътни стрелки.

Има още две малки ж.п. спирки за пътнически влакове - Кликач и Глумче.

Две главни железопътни линии от националната железопътна мрежа преминават през Карнобат: 8-ма ж.п. линия Пловдив - Бургас, която е двойна и електрифицирана (Пловдив - Карнобат - Айтос – Бургас). 3-та Б главна ж.п. линия - Карнобат - Синдел разпределителна - Варна, която води началото си от гара Карнобат. **Това е и единствената ж.п. връзка между южните и северните части на Източна България.** Железопътните връзки на община Карнобат по направленията изток-запад и север-юг я правят разпределителна ж.п. гара.

През 2021 г. е завършен мащабен проект за „Реконструкция на гаров комплекс гр. Карнобат“ с финансиране от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. на обща стойност от 6 381 130 лв.



Фигура 11 Ж.П. Гара Карнобат - преди и след реконструкцията



Източник: Namoreto.BG, снимков материал от оглед на място

БДЖ предлага отлични условия за пътнически превози от и до ж.п. гара Карнобат с голяма честота.

Добрата железопътна свързаност и местоположение на община Карнобат са от голямо значение за града и създават потенциал за превръщане на града в логистичен център в региона и развитие на интермодалния и комбинирания транспорт.

Има условия за ежедневни пътнически работни пътувания до град Карнобат от съседните населени места чрез железопътен транспорт.

Въпреки добрата железопътна свързаност на града никой от респондентите на анкетата не е заявил, че е използвал влак за стигане до града.

- Автотранспорт

На територията на град Карнобат има автогара, чийто концесионер е фирма „М-БУС“ ООД, която извършва както междуселищните превози в общината, както и извършва обществен превоз на пътници на територията на община Карнобат – по автобусни линии от общинската и областни транспортни схеми от квотата на общината.

Следните **междуселищни линии** се обслужват от концесионера (по данни от уебсайта на превозвача):

- Автобусна линия Карнобат-Глумче-Зимен
- Автобусна линия Карнобат- Драганци-Екзарх Антимово-Смолник-Житосвят-Черково-Сърнево
- Автобусна линия Карнобат-Сигмен-Раклица-Невестино



- Автобусна линия Карнобат-Крумово Градище–Церковски–Гара Церковски–Деветинци–Деветак–Железник–Сан Стефано–Добриново–Карнобат
- Автобусна линия Бургас-Карнобат–Бургас

Малко над 50% от анкетираните са посочили, че за да стигнат до града използват автобус, т.е. междуселищните автобусни превози са предпочитан вид обществен транспорт пред ж.п транспорта.

Улична мрежа и автомобилно движение

➤ Улична мрежа

По голямата част от уличната мрежа в града е изградена преди над 20 години и експлоатационният срок на износващият пласт асфалтобетон е отдавна изтекъл. Уличната мрежа е амортизирана и се нуждае от неотложен текущ ремонт, като е необходимо приоритизиране на участъците от уличната мрежа с нарушено качество на настилките и поетапното им включване в капиталовите програми на общината. В тази връзка, следва да бъде търсено и финансиране от Европейските структурни и инвестиционни фондове.

Общината полага усилия за подобряване състоянието на уличната мрежа, като по данни от ПИРО е инвестирала 1 799,8 хил. лв. за ремонт на уличната мрежа, в т.ч. са изпълнени: основен ремонт на улици в гр. Карнобат с обща дължина 1 965 м., ремонт на тротоарни настилки по улици в гр. Карнобат с обща площ 4 000 кв. м., ремонт и изграждане на нови паркинги – 70 нови паркоместа, проектиране и реконструкция на ул. „Граф Игнатиев“ и кръстовище между улици „Д. Полянов“, „Ал .Денев“, „Гр. Игнатиев“ и „Д. Благоев“, гр. Карнобат.

➤ Автомобилно движение и моторизация

През последните години, с изключение на 2022 г., регистрираните в община Карнобат автомобили нарастват (налична е информация само на ниво община). Общината се характеризира със сравнително високо ниво на моторизация.

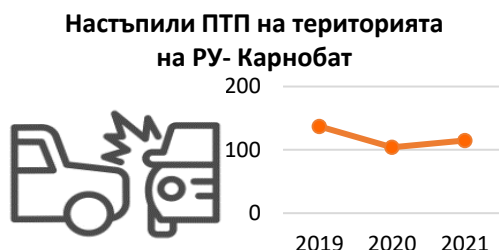
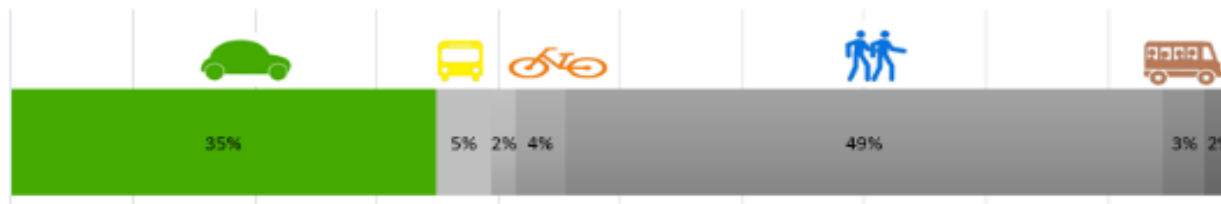
Таблица 3 Брой регистрирани автомобили в община Карнобат (2016-2022)

Година	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Брой регистрирани автомобили	13 501	14 046	14 970	15 086	15 382	15 818	15 067
Ръст		4%	7%	1%	2%	3%	-5%

Източник: Справка на община Карнобат



Голям дял от движението в град Карнобат се осъществява основно чрез моторни превозни средства /МПС/. 35% е дялът на автомобилния транспорт в модалното разпределение за града.



Регистрираните от РУ-Карнобат ПТП през последните години са в порядъка на малко над 100 ПТП годишно.

От РУ-Карнобат са определени като **конфликтни точки** между участниците в движението следните кръстовища:

- кръстовището образувано от бул. „Москва“ и „Промислена зона - Север“
- кръстовищата образувани от ул. „Йордан Йовков“ с улиците „Витоша“, „Тракия“, „П. Яворов“ и „Елин Пелин“.
- кръстовищата образувани от ул. „Ганчо Хардалов“ с улиците „Йорданка Чанкова“ и „Стефана Чамурова“.

Булевард „Москва“ е с интензивно движение, като на пресичанията му с улиците: „Кирил и Методий“, „България“, „Екзарх Антим I“, „9-ти Септември“ и „Ропотамо“ се отчита **постоянна тенденция за ПТП**. Други улици с концентрация на ПТП са: ул. „Христо Ботев“, ул. „Стара планина“, ул. „Алекси Найчев“, ул. „Екзарх Антим I“, „9-ти Септември“, ул. „Христо Кабакчиев“ и ул. „Гоце Делчев“.

Констатирано е, че пътната настилка и маркировка са частично нарушени/износени.

Необходимо е да се обърне внимание на маркировката и сигнализацията с пътни знаци на пешеходните пътеки.

Движението по ул. „Кирил и Методий“ и ул. „Екзарх Антим I“ също е интензивно.



Затрудняване на движението се получава поради неправилното паркиране на МПС в активните платна на уличната мрежа, което води до предпоставки за възникване на ПТП.

За избягване конфликти между автомобилно и пешеходно движение е необходимо въвеждане на еднопосочност на улици, при които е затруднено движението (идентифицирани в ГПОД) и подсигуряване на необходимото знаково стопанство с цел облекчаване на движението и подобряване на безопасността на участниците в него.

Автомобилният транспорт има слабо влияние върху КАВ сравнено с битовото отопление (в града), въпреки, че този тип замърсяване е с целогодишен характер. Замърсяването с прах и ФПЧ10 е пряк резултат от незадоволителното състояние на пътните настилки, което води до натрупването на пътен нанос и вторично разпрашаване. **Суспендираният прах от пътните платна представлява повече от 95% от общите емисии на ФПЧ10 от автотранспорта**, докато останалите 5% са свързани с горивните процеси в двигателя и механичното триене на автомобилните гуми в пътните платна.

➤ Транзитен трафик

Транзитното движение (*Карта 6 Транзитно движение*) се осъществява през града по улиците „Христо Кабакчиев“, „Екзарх Антим I“ и бул. „Москва“, които са и основните пътни артерии на града.

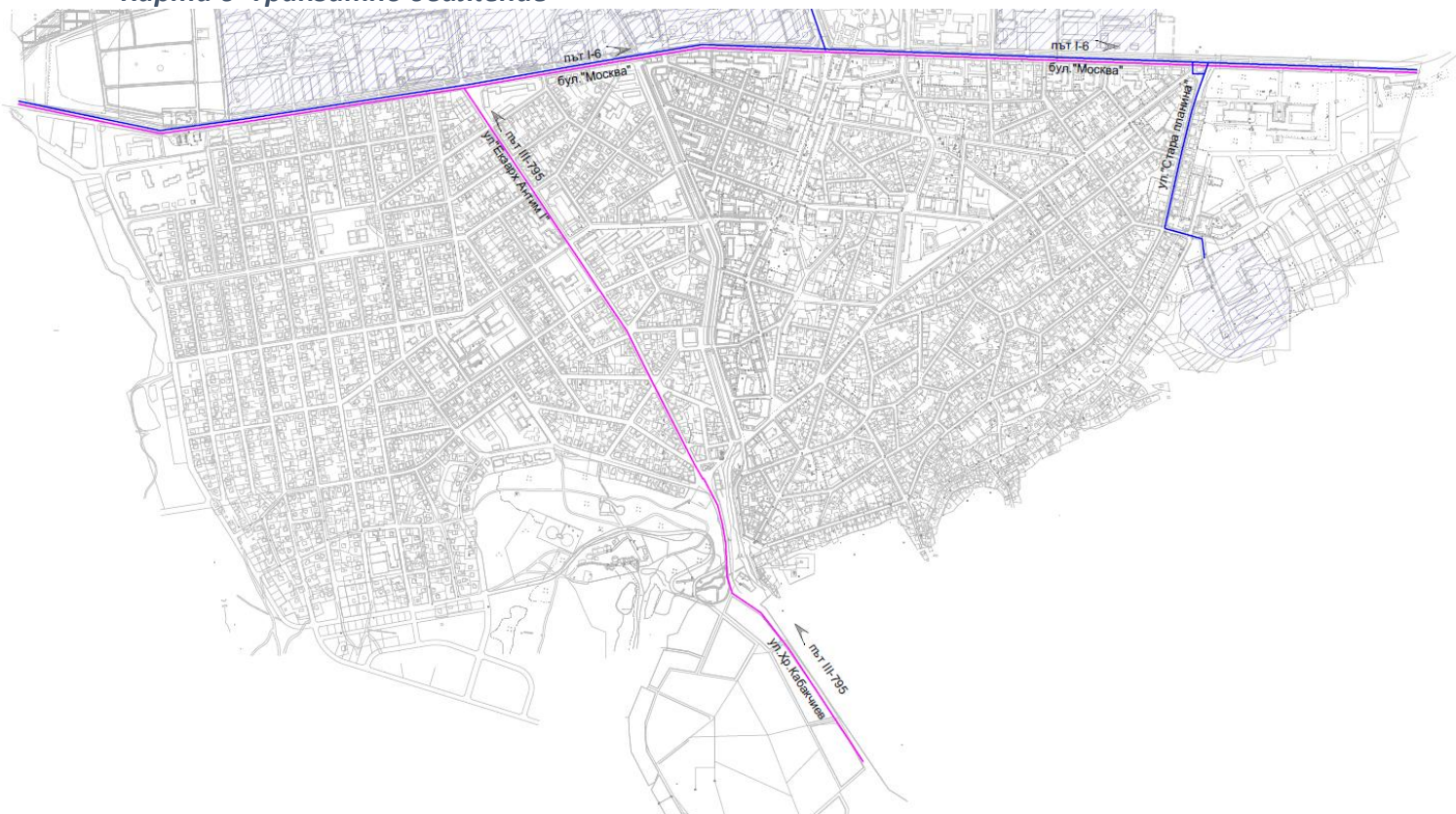
Транзитният трафик е посочен от анкетираните сред основните проблеми затрудняващи движението в града. Кръстовището на ул. „Екзарх Антим I“ и бул. „Москва“ е едно от най-натоварените в Карнобат.

Тежкотоварният трафик преминаващ през града, освен че натоварва движението, създава потенциални опасности за водачите на МПС и пешеходците, замърсява и въздуха.

Необходимо е сътрудничество с Агенция „Пътна Инфраструктура“ за изграждането на Обходен път на град Карнобат.



Карта 6 Транзитно движение



Източник: ГПОД на град Карнобат

Паркиране

Поради това, че една от основните форми на придвижване в града е чрез автомобил, както и поради големия брой регистрирани автомобили в общината, **паркирането е един от основните проблеми свързани с мобилността в града.**

65% от анкетираните са посочили, че големия брой паркирали автомобили на пътното платно е сред основните проблеми за придвижването в града.

Паркирането на пътното платно освен за жителите на града създава проблеми и за движението на градския транспорт, а също създава и предпоставки за възникване на ПТП.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



Паркирането, като цяло е сред основните проблеми на града както в централната градска част, така и в жилищните райони.

Фигура 12 Резултати от анкетното проучване по отношение на основните проблеми за придвижването в града

Според вас кои са основните пречки/проблеми при придвижването в града



Източник: Доклад на резултатите от проведено анкетно проучване лице в лице сред граждани в община Карнобат

Града разполага с 5 бр. общински паркинга с капацитет от общо 129 бр. паркоместа:

- ул. „Димитър Полянов“ – 20 бр.
- ул. „Кооперативна“ – 26 бр.
- бул. „България“ – 16 бр.
- ул. „Хан Аспарух“ – 31 бр.
- Районен съд – 36 бр.

В рамките на ГПОД са предложени границите на зона за платено паркиране, която зона към момента не функционира. **Въвеждането на зона за платено паркиране с ограничен престой е наложително** в централната градска част предвид нарастващия проблем с паркирането. Въпреки това 74% от анкетираните не подкрепят такава мярка.



Лошото състояние на междублоковите площи в жилищните райони води до паркиране на пътните платна и в зелените площи, което затруднява движението, води до замърсяване и разваля облика на града.

Идентифицирани са следните площи, които се нуждаят от рехабилитация за да бъдат подобрени условията за паркиране в жилищните зони:

- кв. „Възраждане“ – 1 930 м²
- УПИ X, кв. 74, ул. „Ропотамо“ – 4 925 м²
- УПИ I, кв. 87, ул. „Екзарх Антим I“ – 3 847 м²
- УПИ VI, кв. 8, бул. „Москва“ – 2 929 м²
- УПИ I, кв. 51, ул. „9-ти септември“ – 1 307 м²
- УПИ I, кв. 125, ул. „9-ти септември“ – 5 513 м²
- УПИ XV, кв. 31, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 1 910 м²
- УПИ I, кв. 32, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 975 м²
- УПИ XV, кв. 14, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 1 720 м²

Във връзка с приходящите автомобили на хора идващи на работа в града и такива, които идват до града с автомобил и в следствие се придвижват със служебен транспорт до работни места разположени извън града се **препоръчват действия във връзка с обособяването на общински паркинг в периферията на града**. При липсата на подходящ общински терен следва да бъде закупен такъв.

Интелигентни транспортни системи

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

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

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



Управление на мобилността

Темата за мобилността присъства във всички стратегически документи на общината. Голяма част от мерките, заложиени в тях, се реализират от заместник кметовете под ръководството на кмета на общината. **Няма създадено специализирано звено за тази цел**, като отделни дейности (напр. отчитане на транспортната задача), са вменени като дейност в длъжностните характеристики на служителите – експерти от общината. Конкретните дейности по обслужване на отделни елементи от транспортната инфраструктура пък се извършват от общинско дружество, като например маркиране на улиците и пешеходните пътеки или подрязването на клоните на дърветата за осигуряване на по-добра видимост.

Въпреки така направената констатация, общинското ръководство успява да се справи с проблемите на мобилността и е постигнало значителни успехи за осигуряване на безопасността на участниците в движението и най-вече на най-уязвимите групи – деца и ученици.

Не може да се твърди, че е налице недостатъчен административен капацитет за управление на градската мобилност, но определено има редица дейности, които изискват специално внимание и отношение.

Освен осъществяване на дейности по управление на мобилността следва да се предприемат и действия по отчитането на ефекта от мерките свързани с градската мобилност и екологичната обстановка в града, за което ще е необходимо подобряване на капацитета по въпросите свързани с мобилността в рамките на общинската администрация.



4. Визия и концепция за развитие на основните направления на градската мобилност

Градовете са изправени пред предизвикателства да осигурят ефективни, устойчиви транспортни мрежи с ниски емисии, които да подобряват жизнеспособността и икономическите им резултати, като същевременно ограничават въздействието върху околната среда.

В отговор на тези неотложни проблеми се търсят, разработват и внедряват различни способности за осигуряване на разнообразна и гъвкава транспортна система чрез насърчаване преминаването от лични автомобили към друг алтернативен транспорт.

Конкретно за град Карнобат, **като основна форма на придвижване в града, пешеходното движение следва да се насърчи и обезпечи от гледна точка на сигурността на гражданите.** Макар и субективно, усещането за сигурност е пряко свързано с фактически генерирания риск от физическата градска среда. Мерките за повишаване на усещането за сигурност у пешеходците са част от цялостната стратегия за повишаване качеството на пешеходното движение и съответно качеството на живот в града.

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

Велосипедното придвижване се разглежда като ключова част от мултимодална и интегрирана транспортна система поради няколко причини:

- по-рентабилен вариант за ползвателите му в сравнение с други видове транспорт;
- удобен вид транспорт за високия дял на кратките пътувания, които доминират в градовете;
- съпътстващи ползи по отношение на здравето, околната среда и условията за живеене в града.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



Развитието на велосипедното движение в най-голяма степен зависи от цялостното му интегриране в провежданите политики за транспортно и градско планиране. Периодично трябва да се предвижда пакет от мерки (след извършване на анализ), който да съответства на условията, нуждите и нагласите на конкретния град.

За управлението на мобилността в градски условия съществуват редица модерни технологични решения включващи различни **интелигентни транспортни системи с възможност за подобряване условията за движение в рамките на всички направления на градската мобилност**, като спомагат и за създаване на по-модерен и привлекателен облик на града.

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

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

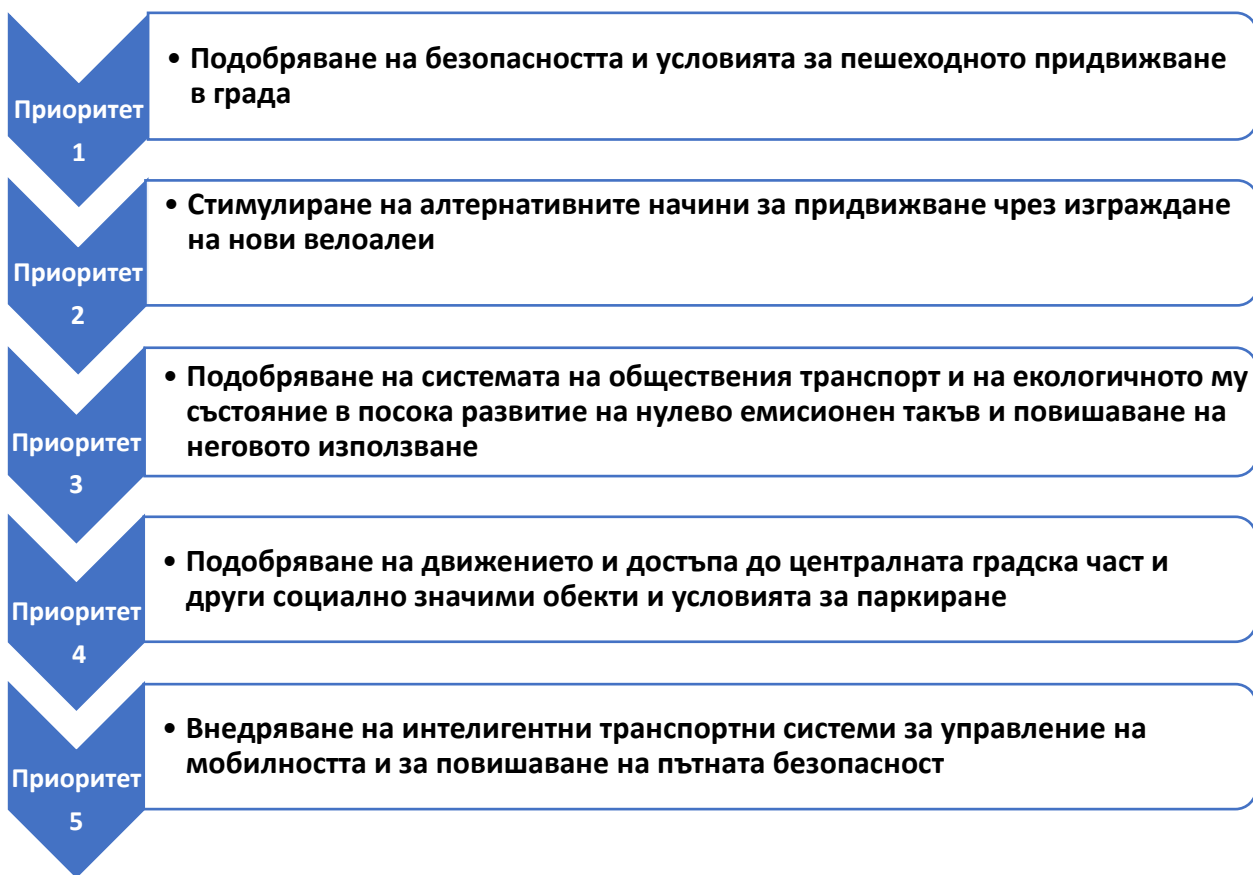
ПУГМ се концентрира върху следните области за развитие на град Карнобат:

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



Основна цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност.

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



В следващия раздел са описани детайлно мерките в рамките на основните направления на градската мобилност.



5. Мерки и проекти по основните направления на градската мобилност

Предвиденият пакет от мерки е насочен към постигането на основните приоритети идентифицирани при анализа на текущата ситуация по отношение на мобилността в град Карнобат. Мерките се отнасят към идентифицираните приоритети за развитие на мобилността в град Карнобат, като са разпределени според основните направления на градската мобилност, като някои мерки засягат повече от едно направление/ приоритет.

Пешеходно движение

➤ МЯРКА П.1. – ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЕШЕХОДНОТО ДВИЖЕНИЕ

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.1 Изграждане на острови в оста на пътя
НАПРАВЛЕНИЕ	Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Изграждане на острови в оста на пътя по бул. „Москва“ при „Гробищен парк“ и при ПГСС. Островите следва да се изградят съгласно изискванията на НАРЕДБА № РД-02-20-10 от 5.07.2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях. Това са „спасителни острови“, служещи като място за изчакване на пешеходците и намаляващи дължината на зоната за пресичане. За изграждането им по бул. „Москва“ островите следва да са с минимална широчина 2,00 м. и площ не по-малка от 10,00 м², осигуряваща достатъчно място за изчакване на пешеходци и велосипедисти. Т.к. бул. Москва представлява част от републиканската пътна мрежа - първокласен път I-6, за който в момента Агенция „Пътна инфраструктура“ изработва проект за основен ремонт е необходимо съгласуването на проекта с АПИ.

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.2 Изграждане на изкуствени неравности за намаляване на скоростта
НАПРАВЛЕНИЕ	Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Изграждането на изкуствени неравности за намаляване на скоростта успокоява движението и подобрява безопасността на пешеходците. Предлага се изграждане на изпъкнали изкуствени напречни неравности с кръгъл профил съгласно всички изисквания на Наредба № РД-02-20-10 от 05.07.2012 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях, заложиени в Генералния план за организация на движението на град Карнобат: - 2 бр. изкуствени неравности разположени преди пешеходните пътеки по бул. „Москва“, обслужващи автогарата; - 1 бр. изкуствена неравност по ул. „Индустриална“.



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.2 Изграждане на изкуствени неравности за намаляване на скоростта
	Проектът включва изграждането на две изкуствени неравности по бул. „Москва“ - преди пешеходните пътеки обслужващи автогарата и една изкуствена неравност по ул. „Индустриална“, включително монтиране на необходимите пътни знаци за сигнализирането им.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	14 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Изграждане на 3 бр. изкуствени неравности и монтиране на 12 бр. пътни знаци

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.3 Осветяване на пешеходни пътеки
НАПРАВЛЕНИЕ	Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Целите за осигуряване на достатъчно улично осветление при пешеходните пресичания е както да се гарантира, че пешеходците са видими за автомобилния трафик, така и да се избегне чувството на несигурност през тъмните часове на денонощието. Проектът е разделен на етапи, като мероприятията са приоритизирани според тяхната неотложност, както и поради финансови причинни. ЕТАП 1 Проектиране и изграждане на двустранно насочено осветяване на пешеходни пътеки М8.1 тип „Зебра“ по бул. „Москва“ в съответствие с БДС EN 13201-2 "Улично осветление". Високата степен на опасност при пресичане на бул. „Москва“, налага изграждане на допълнително двустранно насочено осветление с по-голям интензитет в сравнение с това на улицата. ЕТАП 2 Проектиране изграждане на осветяване на пешеходни пътеки М8.1 тип „Зебра“ на кръстовището ул. „Димитър Благоев“ и ул. „Екзарх Антим I“, на бул. „9 – ти Септември“ при пресичането с ул. „Иларион Макариополски“ и ул. „Генерал Гурко“, на кръстовището на ул. „Кирил и Методий“ с ул. „Димитър Благоев“ в съответствие с БДС EN 13201-2 "Улично осветление".



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.3 Осветяване на пешеходни пътеки
	ЕТАП 3 Осветяване и сигнализиране на пешеходни пътеки, за привеждането им в съответствие с нормативните изисквания. Пешеходните пътеки трябва да отговарят на всички изисквания на нормативната уредба, а именно: ○ БДС EN 13201-2 "Улично осветление" ○ Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци; ○ Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка; При настъпили промени в норматива, следва да се извърши своевременно актуализиране в съответствие с новите изисквания.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	ЕТАП 1 - 78 000 лв. ЕТАП 2 - 24 000 лв. ЕТАП 3 - 44 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Етап 1 – 2023 - 2030 г. ЕТАП 2 – 2031 - 2035 г. ЕТАП 3 – 2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	Етап 1 - Двустранно насочено осветяване на 7 бр. пешеходни пътеки М8.1 ЕТАП 2 - Осветяване на 4бр. пешеходни пътеки М8.1 ЕТАП 3 - Осветяване и сигнализиране на 20 бр. пешеходни пътеки М8.1 в съответствие с нормативните изисквания.

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.4 Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки
НАПРАВЛЕНИЕ	Пешеходно движение Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда инсталирането на „интелигентни“ пешеходни пътеки на места, където голям брой пешеходци се опитват да пресекат, както и на уязвими участъци от пътя (около училища, с натоварен трафик – бул. „Москва“ и др.), където се пресича редовно и въпреки предвиденото на някои от тях двустранно насочено осветление се предлагат допълнителни мерки за подобряване на безопасността на пешеходците. С предвиденото оборудване се цели осигуряване на по-добра видимост на неконтролирани

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.4 Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки
	със светофари пешеходните пътеки с цел предотвратяване на инциденти с пешеходци. Предлага се инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки на следните локации: - бул. „Москва“ и ул. „Стефана Чамурова“; - бул. „Москва“ и ул. „Майор Беляев“; - бул. „Москва“ и ул. „Граф Игнатиев“; - бул. „Москва“ и бул. „България“; - бул. „Москва“ след Лукойл Б172; - бул. „Москва“ преди Автогарата в посока от Бургас към София; - бул. „Москва“ пред самата Автогора; - бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“ – двете платна; - бул. „Москва“ след ул. „Тракия“ и преди Лукойл; - ул. „Христо Ботев“ и ул. „Петко Напетов“; - ул. „Христо Ботев“ и ул. „Радецки“; - ул. „Димитър Благоев“ и ул. „Димитър Полянов“ – 2 бр.; - ул. „Димитър Полянов“ преди и след ул. „Кл. Охридски“ – 2 бр.; - ул. „Димитър Полянов“ и ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 2 бр.; - ул. „Димитър Благоев“ и ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 2 бр.; - бул. „9-ти септември“ и ул. „Христо Смирненски“ – 5 бр.; - ул. „Христо Смирненски“ и ул. „Неофит Рилски“; - бул. „9-ти септември“ и ул. „Гурко“; - бул. „9-ти септември“ и ул. „Димитър Полянов“; - ул. „Христо Кабакчиев“ и ул. „Малчика“.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	23 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	20 броя инсталирани „интелигентни“ пешеходни пътеки



➤ МЯРКА П.2. – ПОВИШАВАНЕ КАЧЕСТВОТО НА ПЕШЕХОДЕН ДОСТЪП ДО ОБРАЗОВАТЕЛНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.2.1 Основен ремонт на тротоарни площи по ул. „Кирил и Методий“ от бул. „Москва“ до ул. „Димитър Полянов“
НАПРАВЛЕНИЕ	Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране
ОПИСАНИЕ	Проектиране и извършване на основен ремонт на тротоарни площи по ул. „Кирил и Методий“ от бул. „Москва“ до ул. „Димитър Полянов“.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	390 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	3 300 м ² тротоар

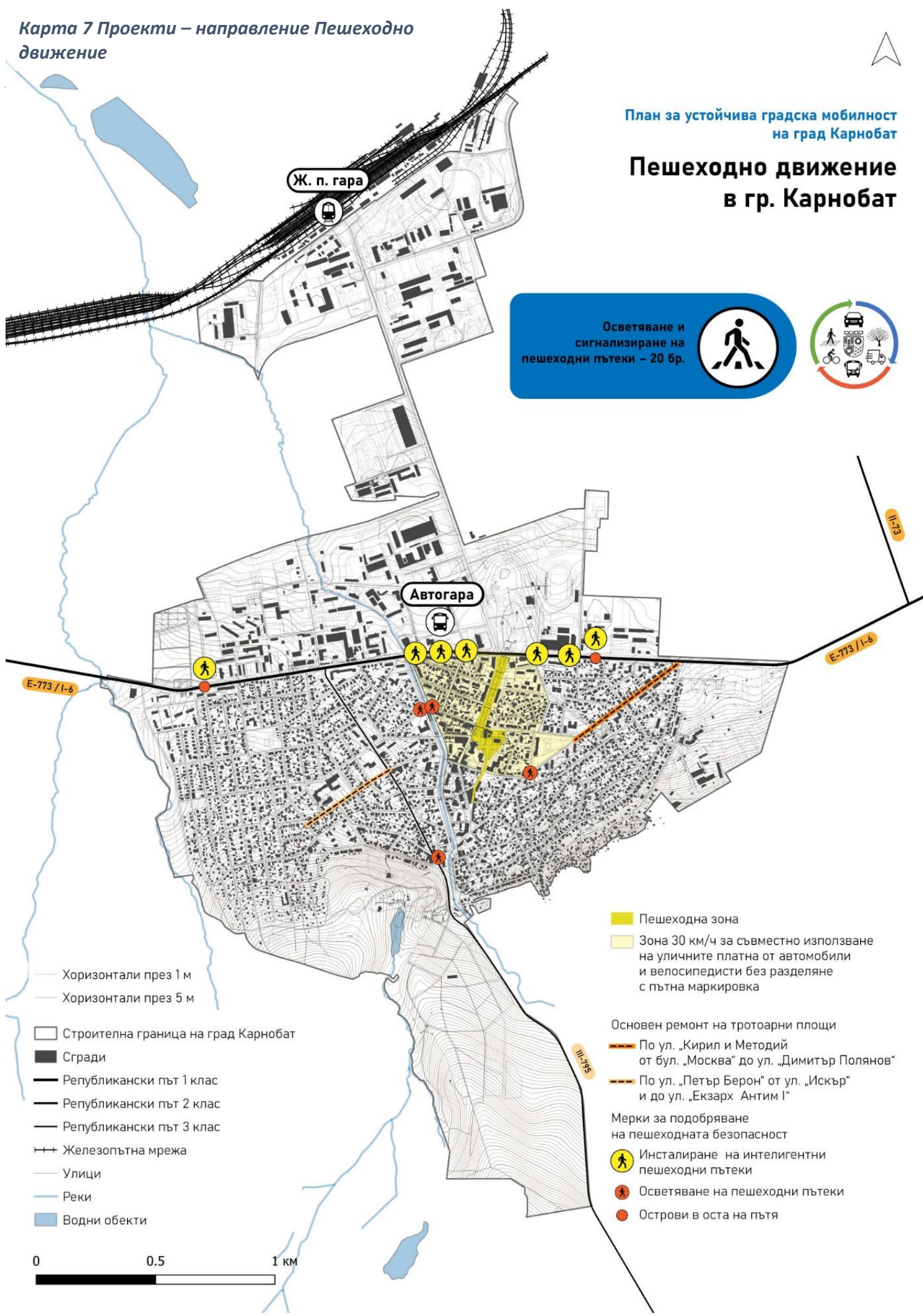
Предложените проекти по отношение подобряването на условията за пешеходното движение са изобразени на следващата карта - **Карта 7 Проекти – направление Пешеходно движение.**



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Пешеходно движение в гр. Карнобат

Осветяване и
сигнализиране на
пешеходни пътеки – 20 бр.



Пешеходна зона

Зона 30 км/ч за съвместно използване
на уличните платна от автомобили
и велосипедисти без разделяне
с пътна маркировка

Основен ремонт на тротоарни площи

По ул. „Кирил и Методий“
от бул. „Москва“ до ул. „Димитър Полянов“
По ул. „Петър Берон“ от ул. „Искър“
и до ул. „Екзарх Антим I“

Мерки за подобряване
на пешеходната безопасност

Инсталиране на интелигентни
пешеходни пътеки

Осветяване на пешеходни пътеки

Острови в оста на пътя

Хоризонтални през 1 м
Хоризонтални през 5 м

Строителна граница на град Карнобат

Сгради

Републикански път 1 клас

Републикански път 2 клас

Републикански път 3 клас

Железопътна мрежа

Улици

Реки

Водни обекти

0 0.5 1 км



Велосипедно движение

➤ МЯРКА В.1. ИЗГРАЖДАНЕ И РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ВЕЛОСИПЕДНИ ТРАСЕТА

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.1 Реконструкция на съществуващата велосипедна алея от бул. „Москва“ до жп гара Карнобат
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда реконструкция на съществуващата велосипедна алея към ж.п. гарата, включително проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с цел осигуряване на нейната функционалност и стимулиране на велосипедното движение в това направление.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	702 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Реконструкция на съществуващата велосипедна алея с дължина - 1 693 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 1 693 м

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.2 Изграждане на нова велосипедна алея от бул. „Москва“ до съществуващата велосипедна алея
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане на велосипедно трасе от бул. „Москва“ до съществуващата велосипедна алея (в участъка от ОТ (осова точка) 513 до ОТ 110) и от съществуващата велосипедна алея до жп гарата и вкл. тротоар.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	108 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на нова велосипедна алея с дължина - 330 м. Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 130 м.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.3 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до бул. „9 - ти Септември“
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до бул. „9 – ти Септември“, включително и прилежащ пешеходен тротоар
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	180 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на велосипедна алея с дължина - 365 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 285 м

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.4 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „9 – ти Септември“
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане на две еднопосочни велосипедни алеи по бул. „9 – ти Септември“ от двете страни на река Порой
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	260 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на две еднопосочни велосипедни алеи с обща дължина - 1 550 м

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.5 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до ПГСС
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.5 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до ПГСС
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до ПГСС, включително и прилежащ пешеходен тротоар
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	190 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на велосипедна алея с дължина - 410 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 240 м

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.6 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ПГСС до ул. „Кирил и Методий“
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ПГСС до ул. „Кирил и Методий“, включително и прилежащ пешеходен тротоар.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	180 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на велосипедна алея с дължина - 320 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 320 м



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.7 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „9 – ти Септември“ до ул. „Екзарх Антим I“
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Проектиране и изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „9 – ти Септември“ до ул. „Екзарх Антим I“ , включително и прилежащ пешеходен тротоар
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	250 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на велосипедна алея с дължина - 430 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 430 м

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.1.8 Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ул. „Екзарх Антим I“ до Гробищен парк
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ул. „Екзарх Антим I“ до Гробищен парк , включително и прилежащ пешеходен тротоар
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	250 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	Проектиране и изграждане на велосипедна алея с дължина - 480 м Проектиране и изграждане на пешеходен тротоар с дължина - 480 м

**Забележка: Остойносттаването е само за изграждане на велосипедна алея и тротоар. Не е включено улично осветление и реконструкция на подходите на напречните улици.*



В рамките на мерките адресиращи автомобилното движение е предложено въвеждането на „Зона 30 км/ч“ между бул. „9 – ти Септември“, ул. „Кооперативна“, ул. „Кирил и Методий“, ул. „Граф Игнатиев“ и бул. „Москва“ с цел осигуряване на възможност за съвместно използване на уличните платна от автомобили и велосипедисти без разделяне с пътна маркировка.

➤ МЯРКА В.2. МОНТИРАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ПАРКИРАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИ

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.2.1 Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Монтиране на велосипедни паркинги за кратковременно паркиране в близост до търсени локации. Паркингите трябва да отговарят на следните изисквания - да бъдат разположени в близост до търсени локации – магазини, пазар, административни сгради, пешеходната зона, парк и др. - да са безопасни и сигурни – да осигуряват защита от кражба (да позволяват едновременно заключване на рамката и едно от колелата), да се осигури видеонаблюдение, да са разположени в добре осветена зона, да се разположат в оживено обществено пространство с оглед на допълнително пасивно наблюдение или в отделни зони с контролиран достъп) - практичност – да са изработени от висококачествени материали, да са здраво закрепени към терена, да са устойчиви на атмосферни влияния и вандализъм, да са съвместими с много видове велосипеди, лесни и ясни при използване, лесни за поддръжка и почистване. Примерни локации за монтиране на съоръжения за велосипедни паркинги: - бул. „9-ти Септември“ до пазара; - бул. „9-ти Септември“ до пазара при кръстовището с ул. „Димитър Благоев“ - кръстовището на ул. „Кооперативна“ и ул. „Георги Димитров“; - паркинга на ул. „Димитър Полянов“; - пешеходната зона при ул. „Иларион Макариополски“; - пешеходната зона при ул. „Васил Левски“; - паркинга на Медицински център Карнобат.
СХЕМА КАРТА	



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.2.1 Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	17 500 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Монтирани съоръжения за паркиране за минимум 5 бр. велосипеда на 5 локации

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.2.2 Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на работни места
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Монтиране на велосипедни паркинги позволяващи паркиране на велосипеди на работните места в града. С цел синергия и допълняемост с мерките за изграждане на велоалеи в града се предлага монтирането на съоръжения за паркиране на велосипеди при фирмите разположени по посока ж.п. гарата на ул. „Индустриална“.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	35 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Монтирани съоръжения за паркиране за минимум 5 бр. велосипеда на 10 локации.

➤ МЯРКА В.3. МОНТИРАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ СТАНЦИИ ЗА РЕМОНТ НА ВЕЛОСИПЕДИ

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.3.1 Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Обществените станции за ремонт на велосипеди са основен елемент от велосипедната инфраструктура. Те дават възможност на велосипедистите да извършват основни ремонти или поддръжка на велосипеда си. Изключително компактни и могат да бъдат монтирани както на открити, така и в затворени пространства (общи зони, обществени пространства, училища, офиси и др.). Лесни са за монтаж,

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.3.1 Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди устойчиви на атмосферни влияния и снабдени с всички инструменти, необходими за обслужване или ремонт на велосипеди. Предлага се монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди на локации с предвидено монтиране на велосипедни паркинги за кратковременно паркиране. Локации за монтиране на съоръжения за велосипедни паркинги: - бул. „9-ти Септември“ до пазара; - паркинга на ул. „Димитър Полянов“;
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	7 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	2 бр. монтирани обществени станции за ремонт на велосипеди

➤ **МЯРКА В.4. ПОПУЛЯРИЗИРАНЕ И СТИМУЛИРАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНОТО ДВИЖЕНИЕ**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект В.4.1 Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение
НАПРАВЛЕНИЕ	Велосипедно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
ОПИСАНИЕ	Организиране на ежегодни събития, като „Ден на велосипеда“ в рамките на други празници чествани в града, чрез провеждане на велошествия, конкурси за детски рисунки по темата, организирани на пазари за продажба на нови и употребявани велосипеди и др.
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	85 000 лв. (5 000 лв. годишно)
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	17 мероприятия за периода

Проектите свързани с развитието на велосипедното движение в град Карнобат са изобразени на следващата **Карта 8 Проекти – направление Велосипедно движение.**

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



Градски транспорт

- **МЯРКА ГТ.1. ПОДОБРЯВАНЕ НА УСЛОВИЯТА В СИСТЕМАТА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ, ПОВИШАВАНЕ НА АТРАКТИВНОСТТА МУ И СТИМУЛИРАНЕ НА НУЛЕВО ЕМИСИОНЕН ТРАНСПОРТ**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.1.1 Осъвременяване на автопарка на оператора на градския транспорт
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване
ОПИСАНИЕ	Закупуване на съвременен нов екологосъобразен подвижен състав за подмяна на остарелия автопарк на градския транспорт, вкл. закупуването на 5 бр. нови превозни средства (категории М2 и М3) с нулеви емисии, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно-ефективни пътни превозни средства. В рамките на проекта се предвижда доставката на общо 5 бр. електрически автобуса, в т.ч.: - 3 бр. електробуси с дължина от 6000 mm ± 1000 mm за обслужване нуждите на общественя градски транспорт в извън пикови часове и - 2 бр. електробуси с дължина от 10 000 mm (+/- 2000 mm) за обслужване нуждите на ОГТ в пикови часове. Реализацията на проекта се предвижда да бъде финансирана по линия на Националния план за възстановяване и устойчивост, Компонент 8 „Устойчив Транспорт“, Инвестиция С8.17 „Екологосъобразна Мобилност – Пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност“.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	2 800 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	5 бр. нови електрически автобуси

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.1.2 Изграждане на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване

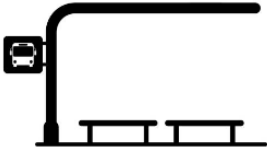
Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.1.2 Изграждане на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт
ОПИСАНИЕ	Във връзка с развитието на нулево емисионен градски транспорт в града, изграждането и въвеждането в експлоатация на зарядни станции за зареждане на електробуси е съпътстваща мярка към закупуването на нулево емисионен подвижен състав на градския транспорт, включително закупуване, доставка и монтаж на станции за зареждане на обществения транспорт и точки за бързо зареждане на електрически автобуси. В рамките на проекта се предвижда доставката на общо 5 бр. зарядни станции, в т.ч.: - 3 бр. зарядни станции за бавно зареждане с възможност за зареждане на 2 автобуса едновременно; - 2 бр. станции за бързо зареждане с възможност за зареждане на 2 автобуса едновременно.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	100 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	5 бр. нови зарядни станции

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.1.3 Обновяване на спирките на градския транспорт
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 3 Подобряване на системата на обществения транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на ниско емисионен такъв и повишаване на неговото използване
ОПИСАНИЕ	Доставка и монтаж на нови спиркови навеси на спирките на градския транспорт, които не са обновени. Следните спирки са обновени към момента: - ЖП гара – 1бр. - ул. „Първа“ – 1бр. - ул. „Йордан Йовков“ – 1бр. - ул. „Ропотамо“ – 1бр. - кв. „Възраждане“ - обръщало – 1бр. - кв. „Красно село“ - обръщало – 1бр. Предстои обновяването на останалите 26 спирки от общо 32 спирки на градския транспорт.



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.1.3 Обновяване на спирките на градския транспорт
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	220 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	26 бр. спирки

➤ **МЯРКА ГТ.2. ПОДОБРЯВАНЕ НА УЛИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗПОЛЗВАНА ОТ ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.2.1 Рехабилитация на участъци от улици, по които се движи градския транспорт
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на ниско емисионен такъв и повишаване на неговото използване
ОПИСАНИЕ	Рехабилитация на следните улици, по които се движи градския транспорт на Карнобат: - ул. „Първа“ – 1,4 км - ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ - 0,8 км - ул. „Димитър Благоев“ – 0,4 км общо 2,6 км.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	2 500 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	2,6 км рехабилитирани улици

➤ **МЯРКА ГТ.3. ВНЕДРЯВАНЕ НА СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.3.1 Внедряване на система за засичане на местоположението на колите на общественя градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.3.1 Внедряване на система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)
ПРИОРИТЕТ	Интелигентни транспортни системи Приоритет 3 Подобряване на системата на обществения транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на ниско емисионен такъв и повишаване на неговото използване Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда монтиране на бордови компютри във всички превозни средства на ОГТ на гр. Карнобат. Устройствата позволяват локализиране на превозно средство чрез използване на GPS системата, прехвърляне на данните за актуалното местоположение на превозното средство през GPRS към сървър, информирание на водача за движението му съгласно разписанието (графика). Бордовите компютри имат и функции за записване на съобщения (имена на спирките и друга информация) и респ. за известяване на пътниците в реално време за следващата спирка, при нейното приближаване, информация за връзка с други превозни средства, друга помощна информация или такава с рекламна цел. В тази връзка проектът предвижда и необходимото оборудване в превозните средства за гласово и визуално известяване съгласно Стандарта за шрифтовете, текстовото и графично оформление на информацията, подавана чрез системи за визуална пътническа информация в превозните средства. Проектът включва следните работи: - Доставка, монтаж и настройка на 7 (5+2) бр. бордови компютри - Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото звуково известяване – за 7 бр. ППС x мин. 2 бр. високоговорители - Доставка, монтаж и свързване към бордовите компютри на необходимото визуално известяване – за 7 бр. ППС x мин. 2 бр. LED табла - Въвеждане на спирките, надписите и текстовете, настройка на софтуера за GPS проследяване



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.3.1 Внедряване на система за засичане на местоположението на колите на обществения градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	58 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	7 броя закупени бордови компютри 7 броя закупени системи за звуково и визуално известяване 1 бр. инсталиран и настроен софтуер за GPS проследяване и известяване

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.3.2 Доставка и монтаж на информационни (LED) табла на спирките на ОГТ, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство
НАПРАВЛЕНИЕ	Градски транспорт Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 3 Подобряване на системата на обществения транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на ниско емисионен такъв и повишаване на неговото използване
ОПИСАНИЕ	Наличната от предходния проект ГТ.3.1 информация за разписанията в реалното време, следва да бъде представена по всички канали за разпространение. В конкретния проект се предвижда инсталиране на информационни табла със собствено захранване на всички спирки на обществения градски транспорт, които да предоставят тази информация. В рамките на проекта се включват следните работи: - Доставка на 34 бр. и монтаж на 32 бр. LED табла с автономно захранване - Свързване към софтуера за GPS проследяване и известяване



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект ГТ.3.2 Доставка и монтаж на информационни (LED) табла на спирките на ОГТ, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	60 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	32 броя инсталирани спиркови информационни табла 32 броя свързани спиркови информационни табла към софтуера за GPS проследяване и известяване

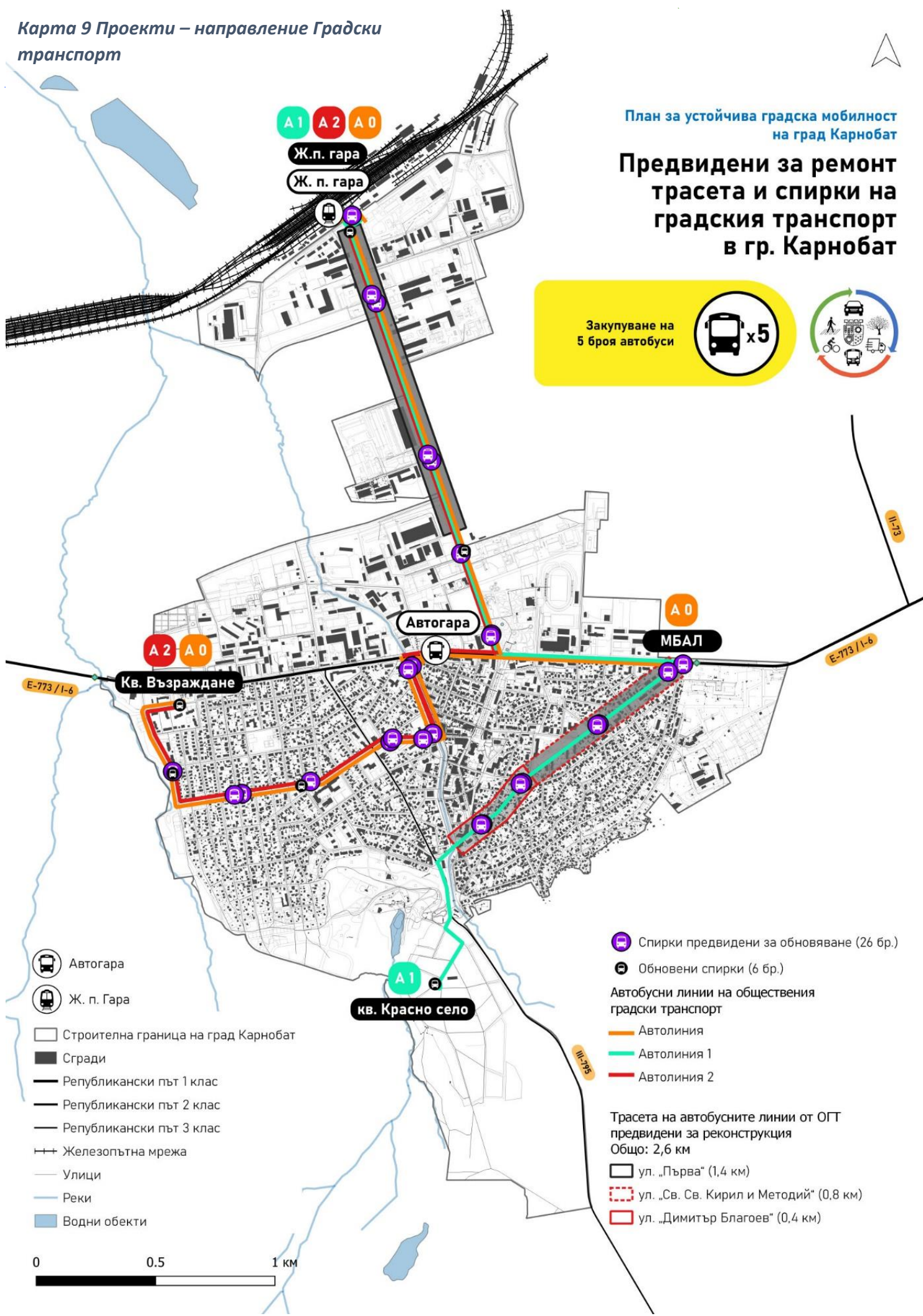
Предложенията по отношение на градския транспорт са представени на **Карта 9 Проекти – направление Градски транспорт**.



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Предвидени за ремонт трасета и спирки на градския транспорт в гр. Карнобат

Закупуване на
5 броя автобуси



Автогара

Ж. п. Гара

Строителна граница на град Карнобат

Сгради

Републикански път 1 клас

Републикански път 2 клас

Републикански път 3 клас

Железопътна мрежа

Улици

Реки

Водни обекти

Спирки предвидени за обновяване (26 бр.)

Обновени спирки (6 бр.)

Автобусни линии на обществения
градски транспорт

Автолиния

Автолиния 1

Автолиния 2

Трасета на автобусните линии от ОГТ
предвидени за реконструкция
Общо: 2,6 км

ул. „Първа“ (1,4 км)

ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ (0,8 км)

ул. „Димитър Благоев“ (0,4 км)

0 0.5 1 км



Улична мрежа и автомобилно движение

➤ МЯРКА А.1. РЕГУЛИРАНЕ НА КРЪСТОВИЩА/ ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ С НАТОВАРЕНО ДВИЖЕНИЕ И КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.1.1 Проектиране и изграждане на кръгово кръстовище на кръстовището на бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Предлага се изграждане на кръгово кръстовище на кръстовището на бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“ с цел осигуряването на безконфликтно и безопасно преминаване на пешеходци и моторни превозни средства. Улиците са част от част от републиканската пътна мрежа – първокласен път I-6 преминава през град Карнобат по бул. „Москва“, а път III-5391 преминава през града по ул. „Екзарх Антим I“, което води до засилен трафик, тъй като улиците са част от коридорите за транзитно и товарно движение в града. Кръстовището е сред точките с интензивен трафик и концентрация на ПТП, което налага предприемането на мерки по подобряване на условията за преминаване през него в сътрудничество с Агенция „Пътна инфраструктура“, т.к. е част от републиканската пътна мрежа. Към момента има внесен проект в АПИ, относно изграждането на кръгово кръстовище на бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“. Изграждането на кръгово кръстовище е с цел осигуряването на безопасността на участниците в движението, като се осигурява възможността за директно преминаване по улиците част от републиканската пътна мрежа. Изграждането на кръгово кръстовище ще подобри пропускателната способност и улесни включването на ППС от ул. „Екзарх Антим I“ към другата главна артерия на града – бул. „Москва“, като ще се намали времето за преминаване през кръстовището. Поради намаляването на скоростта при навлизане в кръстовището се редуцира възможността за възникване на ПТП и се улеснява преминаването на пешеходците. В резултат на проекта се очаква и реализирането екологични пози от подобряването на качеството на атмосферния въздух и намаляване на шума от трафика.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	1 100 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	1 бр. кръгово кръстовище

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.1.2 Проектиране и изграждане на кръгово кръстовище на бул. „Москва“ и ул. „Кирил и Методий“
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда проектиране и изграждане на кръгово кръстовище с цел осигуряване на директно преминаване по главното направление при пресичането на бул. „Москва“ и ул. „Кирил и Методий“, подобряване условията за движение и безопасността на ППС и пешеходците. Движението по бул. Москва е интензивно, като кръстовището с ул. „Кирил и Методи“ се характеризира с висока концентрация на ПТП и трудности при преминаването на ППС и пешеходци. Чрез изграждането на кръгово кръстовище се осигурява възможността за директно преминаване по бул. „Москва“ (част от републиканската пътна мрежа). Изграждането на кръгово кръстовище ще подобри пропускателната способност и улесни включването на ППС от ул. „Кирил и Методи“ към главната артерия – бул. „Москва“, като ще се намали времето за преминаване през кръстовището. Поради намаляването на скоростта при навлизане в кръстовището се редуцира възможността за възникване на ПТП и се улеснява преминаването на пешеходците. Освен ползи от гледна точка намаляване времето за пътуване и подобряване на безопасността, има и екологични пози от изграждането на кръгови кръстовища, в т.ч. за подобряването на качеството на атмосферния въздух и намаляване на шума от трафика.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	1 100 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	1 бр. кръгово кръстовище

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.1.3 Въвеждане на еднопосочност
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Пешеходно движение Паркиране
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.1.3 Въвеждане на еднопосочност
ОПИСАНИЕ	Предлага се въвеждане на еднопосочност на част от улиците в града или отделни участъци с цел по-добра организация на движението в централната градска част, подобряване на безопасността на участници в движението и осигуряване на допълнителни паркоместа. Въвеждане на еднопосочност на следните улици, вкл. проектиране, доставка и монтаж на пътни знаци: - ул. „Патриарх Евтимий“ - от ул. „Слав Мерджанов“ до ул. „9-ти септември“; - ул. „Слав Мерджанов“ – от ул. „Васил Левски“ до ул. „Иларион Макариополски“; - ул. „Алекси Денев“ – от ул. „Карнобатска комуна“ до ул. „парижка комуна“ - ул. „24 януари“ – от ул. „Алекси Денев“ до ул. „Карнобатска комуна“; - ул. „Кооперативна“ - ул. „Сашо Кофраджиев“ – от ул. „Георги Димитров“ до ул. „Алекси Найчев“; - ул. „Алекси Найчев“ – от ул. „Сашо Кофраджиев“ до ул. „Георги Димитров“; - ул. „Георги Димитров“ – от ул. „Алекси Найчев“ до ул. „Лиляна Димитрова“ - ул. „Лиляна Димитрова“; - ул. „Хаджи Димитър“ – от ул. „9-ти септември“ до ул. „Кооперативна“; - ул. „Георги Димитров“ – от ул. „Хаджи Димитър“ до ул. Кооперативна. Проектът ще спомогне за решаването на проблемите свързани с паркиралите автомобили на пътното платно и опасностите както за ППС, така и за пешеходците и велосипедистите свързани със заобикалянето им при двупосочно движение.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	20 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	100 бр. знаци



➤ **МЯРКА А.2. УСПОКОЯВАНЕ НА ТРАФИКА И ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.2.1 Монтиране на информационни радарни табели за измерване на скоростта
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Предлага се монтиране на информационни радарни табели за измерване на скоростта по бул. „Москва“ и ул. „Христо Кабакчиев“ при навлизане в град Карнобат. Информационните радарни табели за измерване на скоростта са един от способите за успокояване на трафика. Водачите се информират в реално време за евентуално извършено от тях (съзнателно или несъзнателно) нарушение, вследствие преминаване от един забранителен скоростен режим в друг. При пътнотранспортни произшествия с пешеходци, скоростта на движение на автомобилите е в пряка зависимост с тежките наранявания и смъртните случаи.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	15 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	3 бр. информационни радарни табели за измерване на скоростта

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.2.2 Въвеждане на ограничение на скоростта на 30км/ч в централна градска част
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Велосипедно движение Пешеходно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране
ОПИСАНИЕ	Въвеждане на „Зона 30 км/ч“ между бул. „9 – ти Септември“, ул. „Кооперативна“, ул. „Кирил и Методий“, ул. „Граф Игнатиев“ и бул.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.2.2 Въвеждане на ограничение на скоростта на 30км/ч в централна градска част
	„Москва“. Ограничението на скоростта на 30км/ч по улици IV, V и VI клас дава възможност за съвместно използване на уличните платна от автомобили и велосипедисти без разделяне с пътна маркировка. Монтиране на пътни знаци за обозначаване на зоната с ограничение на скоростта
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	4 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	22 бр. пътни знаци

➤ МЯРКА А.3. АВТОМАТИЗИРАНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.3.1 Инсталиране на датчици в пътната инфраструктура и подмяна на светофарния контролер на светофара на кръстовището между бул. „Москва“ и бул. „България“
НАПРАВЛЕНИЕ	Интелигентни транспортни системи Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране
ОПИСАНИЕ	Чрез предвидените за инсталиране датчици в пътната инфраструктура и подмяна на светофарния контролер на светофара на кръстовището между бул. „Москва“ и бул. „България“ се цели да се постигне автоматична смяна на сигнализацията според натоварването по различните направления, като се осигури възможност за фаза по заявка от останалите участници в движението – пешеходци и велосипедисти. Проектът включва монтиране на датчици в настилките или на видеорегистратори на самата светофара уредба за отчитане на вида и броя ППС по отделните направления. Включва и подмяна на светофарния контролер, чрез което да се осигури връзка с инсталираните датчици и автоматизиране на управлението на движението според вида и броя ППС пред светофара и според подадените заявки за преминаване/пресичане от останалите участници в движението. В рамките на проекта се предвиждат:

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.3.1 Инсталиране на датчици в пътната инфраструктура и подмяна на светофарния контролер на светофара на кръстовището между бул. „Москва“ и бул. „България“
	- Доставка и монтаж на 8 бр. индуктивни рамки или видеорегистратори – по отделните направления на кръстовището - Доставка и монтаж на 1 бр. нов контролер и бутони за заявка и свързването му към датчиците/видеорегистраторите, настройка за отделните часове на денонощието и др.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	25 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	8 броя монтирани датчици в асфалта или видеорегистратори на светофарните уредби 1 брой подменен светофарен контролер

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.3.2 Разширяване на системата за видеонаблюдение с добавяне на аналитични функции
НАПРАВЛЕНИЕ	Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда добавянето на аналитични функционалности към съществуващата (изградена) система за видеонаблюдение на ключови места от територията на града. От първостепенно значение е добавяне на технологична възможност за разпознаване на регистрационните номера (ДКН) на ППС чрез технологията ANPR. При липса на възможност проектът предвижда изграждане на изцяло ново видеонаблюдение с аналитични функции на следните локации: - бул. „Москва“ и ул. „Първа“ - бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“ - бул. „Москва“ и ул. „Граф Игнатиев“ - бул. „Москва“ и ул. „Св. св. Кирил и Методий“ - бул. „Москва“ и „Промислена зона Север“

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.3.2 Разширяване на системата за видеонаблюдение с добавяне на аналитични функции
	- кръстовищата образувани от ул. "Йордан Йовков" с улиците „Витоша“, - „Тракия“, „П. Яворов“, „Елин Пелин“; - кръстовищата образувани от ул. „Ганчо Хардалов“ с улиците „Йорданка Чанкова“ и „Стефана Чамурова“ Проектът включва: - Доставка и монтаж на 42 бр. камери с аналитични функции по отделните направления на съответното кръстовище - Доставка и монтаж на 1 бр. специализирано устройство (NVR) и софтуер за обработка на данните от камерите, както и на видеодисплей с подходящи размери (75“) - Изграждане на оптична свързаност по основните направления – бул. „Москва“, ул. „Кирил и Методий“ и ул. „Екзарх Антим I“ - Свързване на камерите и устройството NVR в обща мрежа, настройка
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	80 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	42 броя надградени или нови камери за видеонаблюдение с аналитични функции 14 броя улици с оптична свързаност



➤ **МЯРКА А.4. ПОВИШАВАНЕ НА КОНТРОЛА ВЪРХУ УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.4.1 Реализиране на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост¹
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът разглежда реализиране на модул за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост на движение на ППС, регистрирано чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана служба за контрол, санкционирането на нарушилите правилата водачи може да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е необходима интеграция със системите на МВР (служба КАТ). Проектът ще се осъществи чрез: - Назначаване на съответния брой служители (мин. 3-ма), които да обслужват системата за видеонаблюдение и модула за санкциониране при отчетена по-висока от разрешената средна или момента скорост в рамките на предложеното звено за управление на мобилността. - Интеграция със системата за местни данъци и такси (МДТ) на Общината и реализиране на форми за изпращане и заплащане на наложените такси и глоби.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	6 000 лв.

¹ Необходима е интеграция със системи извън юрисдикцията на Общината

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.4.1 Реализиране на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост ¹
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	Внедрена система за отчитане на превишена средна или момента скорост

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.4.2 Реализиране на модул за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба ²
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът разглежда реализиране на модул за санкциониране при преминаване на червен светофар на кръстовището на бул. „Москва“ и бул. „България“, регистрирано чрез инсталираните камери с аналитични функции (ANPR) за общо видеонаблюдение. При реализирана служба за контрол, санкционирането на нарушилите правилата водачи може да се извърши изключително лесно вкл. чрез системите на Общината. В противен случай е необходима интеграция със системите на МВР (служба КАТ). За осъществяване на проекта е необходима интеграция със системата за местни данъци и такси (МДТ) на Общината и реализиране на форми за изпращане и заплащане на наложените такси и глоби.

² Необходима е интеграция със системи извън юрисдикцията на Общината

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.4.2 Реализиране на модул за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба ²
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	6 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	Внедрена система за засичане при преминаване на червен светофар

➤ **МЯРКА А.5. ПОДОБРЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И БЕЗОПАСНОСТТА ЧРЕЗ РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНЗИТНИЯ ТРАФИК**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.5.1 Сигнализиране на транзитни трасета
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Като наложителна мярка до изграждане на обходен път на град Карнобат следва да се подобри сигнализацията на транзитните трасета с цел подобряване на безопасността на участниците в движението и облекчаване на трафика в града. Мярката включва проектиране, доставка и монтаж на знаци за сигнализиране на транзитните трасета, включително:

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG055FOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.5.1 Сигнализиране на транзитни трасета
	- Подмяна на указателна сигнализация на кръстовище при път III-795 с цел да се канализира транзитния трафик по бул. „Москва“ и да се избегне преминаването по ул. „Екзарх Антим“ и ул. „Кирил и Методий“; - Поставяне на сигнализация на път III-5391 при кръстовището с път III-795, отново във връзка с канализиране на транзитния трафик по бул. „Москва“ и избягване преминаването по ул. „Екзарх Антим I“ и ул. „Кирил и Методий“; - Подмяна на указателната сигнализация преди кръстовището по ул. „Христо Кабакчиев“ при кръстовището с ул. „Димитър Благоев“. - Подмяна на указателна сигнализация на бул. „Москва“ при кръстовището с ул. „Екзарх Антим I“ - Поставяне на указателна сигнализация на път I-6 и ул. „Св. Св. Кирил и Методи“
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	6 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	20 бр. знаци

➤ **МЯРКА А.6. ПОДОБРЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И БЕЗОПАСНОСТТА ЧРЕЗ ИЗВЕЖДАНЕ НА ТРАНЗИТНИЯ ТРАФИК ОТ ГРАДА**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.6.1 Изготвяне на идеен проект за Обход на град Карнобат
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Транзитното движение в града се осъществява по улиците „Христо Кабакчиев“ и „Екзарх Антим I“ и бул. „Москва“, които са и основните пътни артерии на града, което води до засилен трафик и ПТП. За разрешаване на проблема се предлага изготвяне на Идеен проект за обход на града, който да включва извършване на изследване и предложение за най-оптималното трасе на обхода от техническа и икономическа гледна точка.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.6.1 Изготвяне на идеен проект за Обход на град Карнобат
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	200 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	1 бр. идеен проект

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект А.6.2 Инженеринг на обект: Обход на град Карнобат
НАПРАВЛЕНИЕ	Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Тъй като транзитното движение, което натоварва трафика и увеличава риска от ПТП, се осъществява по основните пътни артерии на града: улиците „Христо Кабакчиев“ и „Екзарх Антим I“ и бул. „Москва“, извеждането му от града чрез реализацията на проекта ще подобри условията за придвижване в Карнобат, вкл. времето за пътуване и безопасността на гражданите. Проектът включва извършване на инженеринг за обект: Обход на град Карнобат, в т.ч. проектиране, изпълнение на СМР и упражняване на надзор по време на строителството на обекта.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	12 000 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	изграден обходен път на града

Проектите свързани с уличната мрежа и автомобилното движение са представени съвместно с тези по направление паркиране на **Карта 10 Проекти – направление Улична мрежа и автомобилно движение и направление Паркиране.**



Паркиране

- **МЯРКА П.1. ОБЛЕКЧАВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО В ЦЕНТРАЛНАТА ГРАДСКА ЧАСТ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП ДО ОСНОВНИТЕ СОЦИАЛНО ЗНАЧИМИ ОБЕКТИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.1 Въвеждане на зона за платено паркирането в централната градска част и система за заплащане на паркирането чрез SMS
НАПРАВЛЕНИЕ	Паркиране Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда обособяване на зона за платено паркиране в централната градска част, съгласно предвидените в ГПОД места за паркиране в зона за платено паркиране, а именно зоната образувана от следните улици (в съответствие със схема № 7 към ГПОД): - бул. „България“; - ул. „Патриарх Евтимий“ - ул. „Иларион Макариополски“; - ул. „Христо Смирненски“; - ул. „Алекси Найчев“; - ул. „Георги Димитров“; - ул. „Хаджи Димитър“; - ул. „Кооперативна“; - пресечката на ул. „Георги Кирков“; - ул. „Димитър Полянов“; - ул. „Димитър Благоев“; - ул. „Парижка комуна“; - ул. „24 януари“; - ул. „Алекси Денев“; - ул. „Карнобатска комуна“; - паркинг на ул. „Хан Аспарух“; - паркинг зад църква „Свети Йоан Богослов“; - паркинг на ул. „Георги Димитров“; - паркинг при кръстовището на ул. „Георги Димитров“ и ул. „Кирил и Методий“; - паркинг при читалище „Димитър Полянов“; - ул. „Васил Левски“. Въвеждането на зоната за платено паркиране с ограничен престой в централната градска част включва и система за заплащане на паркирането



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.1.1 Въвеждане на зона за платено паркирането в централната градска част и система за заплащане на паркирането чрез SMS
	посредством изпращане на кратко текстово съобщение (SMS) за улеснението на жителите и гостите на града. Предложен е вариант, при който Общината не се налага да прави инвестиции за внедряване на SMS системата, а същата се предоставя от доставчика (разработчика), който удържа процент от получените кратки текстови съобщения на месечна база за поддръжка и внедряване в т.ч. доставка на PDA четци за контрол, обучение на служителите и др. За общината се предвиждат единствено разходите по осигуряване на място за обслужване на дейността по контрол на паркирането, обслужването на водачите и на самите контролори. В рамките на проекта са предвидени следните дейности: - обособяване на зона за платено паркиране чрез вертикална и хоризонтална маркировка; - въвеждане на система за заплащане на паркирането чрез кратко текстово съобщение (SMS); - закупуване на автомобил обслужващ поставянето на скоби на нарушителите; - закупуване на метални скоби за блокиране движението на моторни превозни средства в нарушение.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	240 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Реализирана зона за платено паркиране и система за заплащане на паркирането чрез SMS

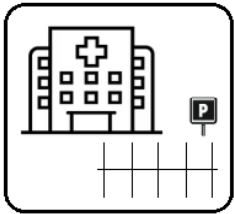


- **Мярка П.2. ПОДОБРЯВАНЕ НА УЛИЧНОТО ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ПАРКОМЕСТА В ЖИЛИЩНИТЕ ЗОНИ И ДРУГИ ОБЕКТИ СЪС СОЦИАЛНО ЗНАЧЕНИЕ**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.2.1 Рехабилитация на площи за паркиране в жилищните зони
НАПРАВЛЕНИЕ	Паркиране
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
ОПИСАНИЕ	С цел разрешаване на проблемите свързани с паркирали автомобили на пътното платно затрудняващи движението и създаващи рискове за участниците в движението, в т.ч. ППС, пешеходци и велосипедисти се предлага рехабилитация на следните зони и обособяването на места за паркиране в следните жилищни зони: - кв. „Възраждане“ – 1 930 м² - УПИ X, кв. 74, ул. „Ропотамо“ – 4 925 м² - УПИ I, кв. 87, ул. „Екзарх Антим I“ – 3 847 м² - УПИ VI, кв. 8, бул. „Москва“ – 2 929 м² - УПИ I, кв. 51, ул. „9-ти септември“ – 1 307 м² - УПИ I, кв. 125, ул. „9-ти септември“ – 5 513 м² - УПИ XV, кв. 31, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 1 910 м² - УПИ I, кв. 32, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 975 м² - УПИ XV, кв. 14, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ – 1 720 м² Проектът включва следните видове дейности: - Проектиране; - Земни работи; - Асфалтиране; - Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар, елементи за изпълнение на "достъпна среда" и др. - Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка. - Озеленяване на прилежащите пространства.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	1 400 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	25 хил. м ² рехабилитирани площи

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.2.1 Рехабилитация на площи за паркиране в жилищните зони
НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.2.2 Проектиране и изграждане на паркинг при МБАЛ Карнобат
НАПРАВЛЕНИЕ	Паркиране
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране
ОПИСАНИЕ	С цел подобряване на достъпа до лечебното заведение се предлага изграждането на паркинг рамките на в УПИ на МБАЛ Карнобат. Проектът включва следните видове дейности: - Проектиране; - Земни работи; - Асфалтиране; - Пътни работи, дренажни и отводнителни системи, вкл. и полагане на бетонови плочи за тротоар, елементи за изпълнение на "достъпна среда" и др. - Вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка, вкл. полагане на пътна маркировка от бяла боя и полагане на пътна маркировка от синя боя за обособяване на места за ППС превозващи трудно подвижни хора.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	150 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2036 - 2040 г.
ИНДИКАТОР	1 брой изграден паркинг

➤ **МЯРКА П.3. ОБЛЕКЧАВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И УЛЕСНЯВАНЕ НА ПАРКИРАНЕТО В ГРАДА**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.3.1 Въвеждане на система за определяне на заетостта на общинските паркинги
НАПРАВЛЕНИЕ	Паркиране Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.3.1 Въвеждане на система за определяне на заетостта на общинските паркинги
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда изграждане на система за отчитане на местата в общинските паркинги, като има възможност да се надгради и за зоните за почасово платено паркиране и предоставянето на тази информация на ползвателите по всички възможни медийни канали, незатрудняващи получаването им и по време на шофиране. Целта е, с използване на аналитичните възможности на съвременното видеонаблюдение, да се сведе до минимум генерирания от блуждаещи в търсене на място за паркиране автомобили и свързаното с това увеличено замърсяване, както и да се повиши удовлетвореността на ползващите тази услуга жители и гости на града. Проектът включва следните дейности: - Доставка и монтаж на 20 бр. камери с аналитични функции и с автономно хранване и GPRS модем – 26 000 лв. на 5 бр. общински паркинги с общо 129 места, а именно: ○ ул. „Димитър Полянов“ – 6 бр. ○ ул. „Кооперативна“ – 2 бр. ○ бул. „България“ – 5 бр. ○ ул. „Хан Аспарух“ – 4 бр. ○ Районен съд – 3 бр. - Компютър и софтуер за обработка на данните и за определяне на заетостта и за известяване – 12 000 лв. Чрез проекта ще бъде осигурена възможност за интеграция с насочващите табели в града.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	40 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.3.1 Въвеждане на система за определяне на заетостта на общинските паркинги
ИНДИКАТОР	Въведена система определяне на заетостта на общинските паркинги

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.3.2 Доставка и монтаж на информационни LED табла (т.нар. знаци с променливо съдържание – VMS) на ключови места на входа на града, които да указват наличните и свободни места за паркиране в града
НАПРАВЛЕНИЕ	Паркиране Улична мрежа и автомобилно движение
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът цели минимизиране на времето за търсене на място за паркиране, както и свързаните с това отделяни вредни емисии и фини прахови частици. С инсталиране на 3 бр. LED табла на входовете на града ще се предоставя актуална информация за наличните места за паркиране, генерирана автоматично от системата за отчитане на местата в общинските паркинги с помощта на видеонаблюдение с аналитични функции. Информацията ще се генерира от системата за отчитане на местата в общинските паркинги с помощта на видеонаблюдение с аналитични функции. След въвеждане на заплащане на паркирането с кратко текстово съобщение (SMS) актуална информация за свободните места за паркиране може да се подава и от контролорите с помощта на специализирания софтуер, инсталиран в PDA устройствата за проверка и контрол на редовността на паркирането. Проектът включва: - Доставка и монтаж на 3 бр. LED табла с автономно захранване и GPRS модем с възможност за увеличаване на броя надписи – 15 000 лв. - Свързване към софтуера на системата за определяне на заетостта на общинските паркинги (зоните и места) за паркиране – 6 000 лв. Предлага се таблата за насочване и отчитане на свободните места за паркиране да бъдат инсталирани на входовете на града, напр.: - бул. „Москва“ и ул. „Стара Планина“; - бул. „Москва“ и ул. „Ропотамо“; - ул. „Христо Кабакчиев“ и ул. „Малчика“.



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект П.3.2 Доставка и монтаж на информационни LED табла (т.нар. знаци с променливо съдържание – VMS) на ключови места на входа на града, които да указват наличните и свободни места за паркиране в града
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	21 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	3 броя инсталирани табла за насочване и отчитане на свободните места за паркиране.

Проектите по направления паркиране и улична мрежа и автомобилно движение са представени на следващата карта **Карта 10 Проекти – направление Улична мрежа и автомобилно движение и направление Паркиране.**

Проект на обход
на гр. Карнобат

Карта 10 Проекти – направление Улична мрежа и автомобилно движение и направление Паркиране



План за устойчива градска мобилност
на град Карнобат

Улична мрежа, автомобилно движение и паркиране в гр. Карнобат

Въвеждане на
система за платено
паркиране



Въвеждане на
еднопосочно
движение



Автогара

МБАЛ Карнобат



- Строителна граница на град Карнобат
- Сгради
- Републикански път 1 клас
- Републикански път 2 клас
- Републикански път 3 клас
- Железопътна мрежа
- Улици
- Реки
- Водни обекти

0 0.5 1 км

Зона 30 км/ч за съвместно използване
на уличните платна от автомобили
и велосипедисти без разделяне
с пътна маркировка

Зона за платено паркиране

Зони за организиране на паркирането
и обособяване на паркоместа

Забрана за паркиране

Перпендикулярно паркиране

Успоредно паркиране

Успоредно паркиране за сметка
на тротоар

Кръгово кръстовище

Общински паркинги

Паркинг

Информационни радарни табели
за измерване на скоростта



Управление на мобилността и мониторинг

➤ МЯРКА УМ.1. – ПОВИШАВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИ КАПАЦИТЕТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА В ГРАД КАРНОБАТ

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект УМ.1.1 Създаване на звено за управление и контрол на мобилността в града
НАПРАВЛЕНИЕ	Управление на мобилността Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Всички Приоритети
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда създаване на звено в рамките на общината с функции на служба за контрол за управление на движението и паркирането на територията на града. Дейността следва се организира в контролен център, в който да се осъществява наблюдение и контрол на състоянието на мобилността в града и най-вече от гледна точка на безопасността и сигурността на участниците в движението и на жителите и гостите на града, като цяло. В него ще се извършва наблюдение и контрол на системите, свързани с управлението на паркирането в платените зони/общинските паркинги и движението на градския транспорт в Община Карнобат. Удачно е в него да се помещава и звеното, което ще управлява системата за видеонаблюдение в града, така че да се предприемат адекватни и ефективни управленски решения централизирано. Звеното ще стопанства и експлоатира системите за повишаване на информираността на населението по отношение на придвижването и всички електронни информационни канали, обслужващи мобилността. По проекта се предвиждат само инвестиционни разходи за обезпечаване на отделните дейности без наем на помещение (предвижда се налично общинско такова). Осигуряването на квалификацията и обучението на персонала зает в звеното са задължителен елемент на проекта. В създадения контролен център, където освен движението и паркирането, ще се наблюдават и камерите от системата за видеонаблюдение на града, както и резултатите от станциите за метеорологичен и екологичен мониторинг (предложени в следващия проект).



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект УМ.1.1 Създаване на звено за управление и контрол на мобилността в града
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	22 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2023 - 2030 г.
ИНДИКАТОР	Създадено на звено за контрол на мобилността.

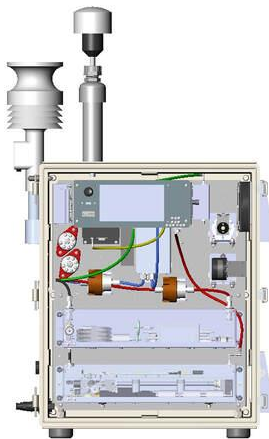
Наред с предложените в рамките на всяко направление на градската мобилност мерки включващи внедряването на интелигентни транспортни системи се предлага още една допълнителна мярка, която подкрепя останалите и е насочена към проследяване и мониторинг на условията свързани с околната среда, които следва да се подобрят в резултат на прилагането на пакета мерки предложени в ПУГМ и други стратегически документи.

➤ **МЯРКА УМ.2. – МОНИТОРИНГ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ И МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ В ГРАДА**

НАИМЕНОВАНИЕ	Проект УМ.2.1 Монтиране на станции за метеорологичен и екологичен мониторинг
НАПРАВЛЕНИЕ	Управление на мобилността Интелигентни транспортни системи
ПРИОРИТЕТ	Приоритет 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
ОПИСАНИЕ	Проектът предвижда доставка и монтаж на 4 бр. ключови места в града на станции за автоматичен мониторинг на качеството на въздуха и осигуряване на данни за нивата на замърсителите на въздуха, съгласно съответните екологични норми и стандарти. Към тях следва да бъдат предвидени и необходимите датчици за отчитане на шума. В допълнение – станциите ще предоставят и актуални данни за метеорологичното време и състоянието на

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



НАИМЕНОВАНИЕ	Проект УМ.2.1 Монтиране на станции за метеорологичен и екологичен мониторинг пътната настилка и обстановка, като цяло. Местата са идентични с тези на LED таблата за паркиране на входа на града (бул. „Москва“ и ул. „Стара Планина“; бул. „Москва“ и ул. „Ропотамо“ и на ул. „Христо Кабакчиев“ и ул. „Малчика“), като четвъртата локация е предвидена за централната градска част (напр. в близост до сградата на Община Карнобат). Освен това, с реализирането на проекта се предвижда и отчитане на резултата от действията по предприетите мерки за подобряване на екологичната обстановка и качество на градската среда чрез намаляване на времето за търсене на място за паркиране, чрез подобряване на велослужителството и др. Проектът включва: - Доставка и монтаж на 4 бр. станции за мониторинг с автономно захранване и GPRS модем на четири локации; - Доставка и монтаж на 4 бр. LED табла за визуално отчитане на наблюдаваните показатели в реално време. Параметрите за наблюдение в предложения вариант³ включват O₃, NO, NO₂, CO, CO₂, PM₁, PM_{2.5}, T (температура), P (налягане) и RH (относителна влажност), скорост и посока на вятъра. Чрез реализацията на проекта ще може да се отчита динамиката на количествата наблюдавани емисии за даден период от време.
СХЕМА КАРТА	
ИНВЕСТИЦИОННА СТОЙНОСТ	50 000 лв.
ПЕРИОД НА ИЗПЪЛНЕНИЕ	2031 - 2035 г.
ИНДИКАТОР	4 броя инсталирани станции и LED табла

³ <https://twobtech.com/aqsync-complete-air-monitoring-package.html>

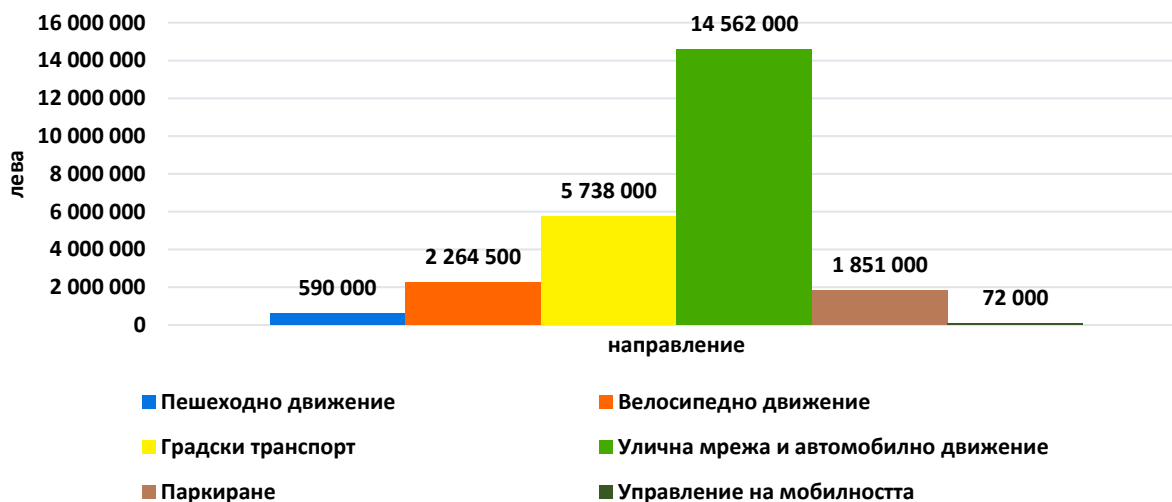
Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



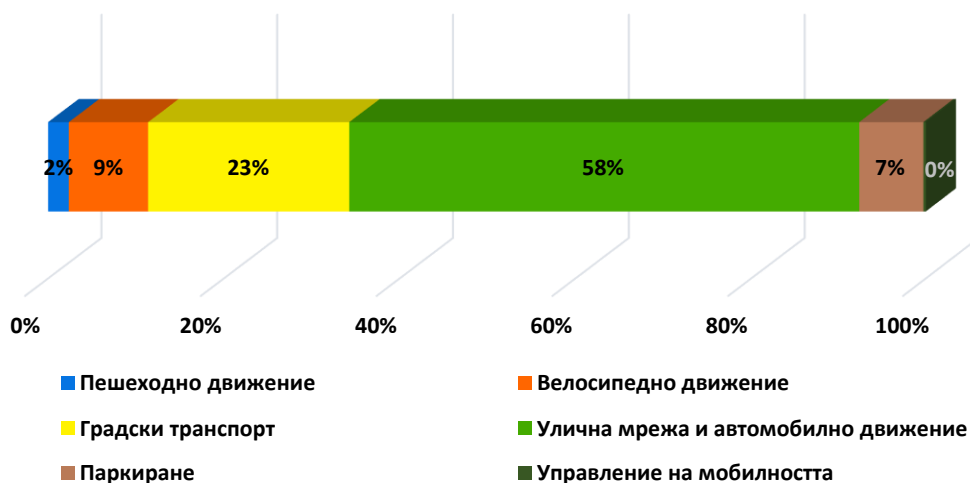
6. Бюджет, източници на финансиране и план за реализация

Общият бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Карнобат до 2040 г. възлиза на 25,08 млн. лв. без ДДС. Неговото разпределение по направления в абсолютно и в процентно изражение е представено на долните две фигури.

Фигура 13 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Карнобат по направления (лева)



Фигура 14 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност на град Карнобат по направления (%)

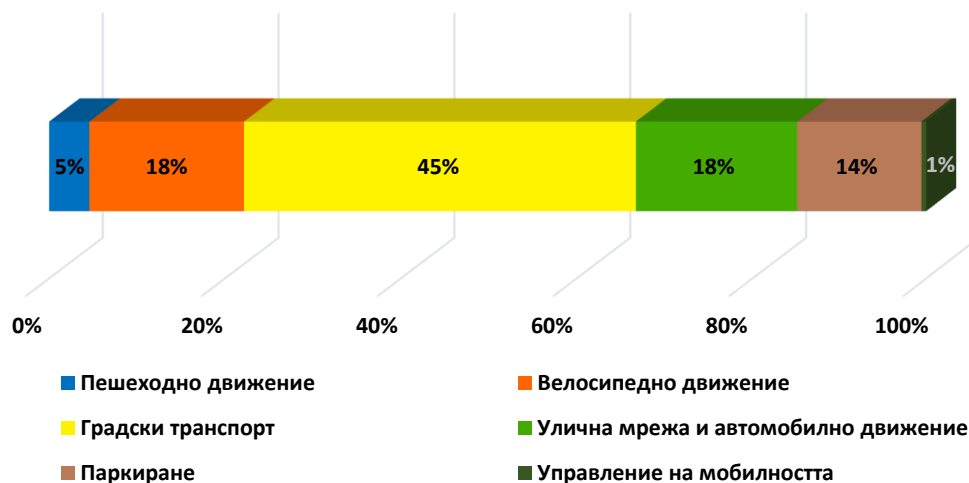


Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”



Направление улична мрежа и автомобилно движение заема основен дял в бюджета, поради проекта за изграждане на обход на град Карнобат. Когато тези инвестиции бъдат извадени, които са задължение на АПИ, бюджетът става в размер на близо 11 млн. лв., като неговото разпределение става следното:

Фигура 15 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност по направления (%) без инвестиции за обходен път



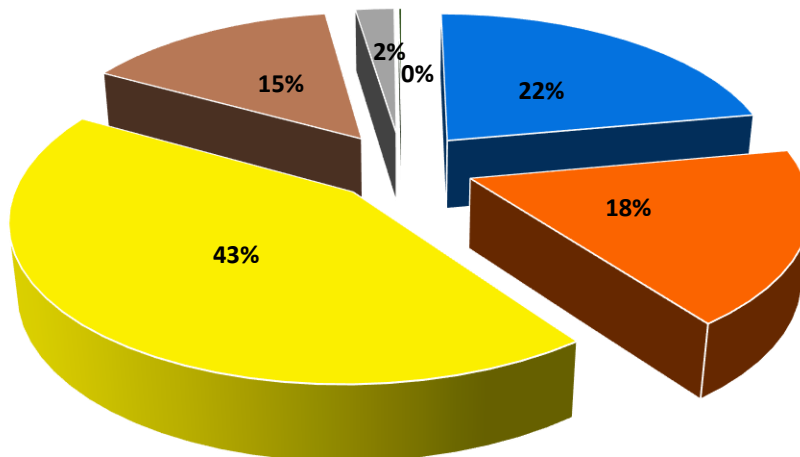
При изключване на големите инфраструктурни инвестиции за изграждане на обход на града, делът на инвестициите свързани с градския транспорт заемат най-голям дял. За да бъде повишен делът на градския транспорт в модалното разпределение на града и да бъде конкурентна алтернатива на автомобила следва да бъдат отделени достатъчно средства за модернизацията и повишаване на атрактивността му.

ПУГМ цели насърчаването на устойчиви форми на градска мобилност като велосипедното и пешеходното движение, както и придвижването с градски транспорт. Над 70% от инвестициите са насочени за изпълнението на тази цел.

Разпределението на финансовите ресурси отразява и това, че един от основните проблеми в града е свързан с паркирането, като към това направление са отнесени 16% от бюджета.



Фигура 16 Бюджет на Плана за устойчива градска мобилност по приоритети (%) без инвестиции за обходен път

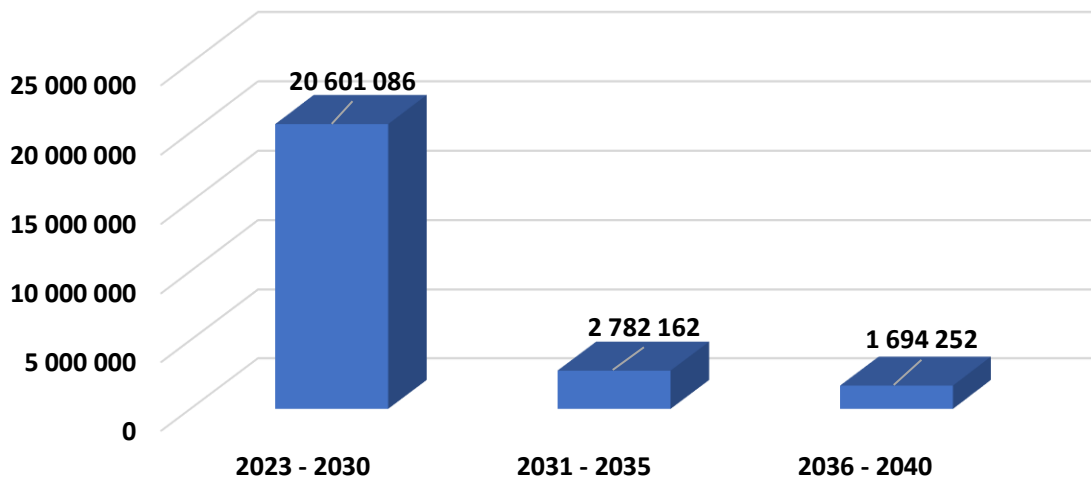


- **Приоритет 1** Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града
- **Приоритет 2** Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи
- **Приоритет 3** Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване
- **Приоритет 4** Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране
- **Приоритет 5** Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност
- **Всички приоритети**

Тъй като изпълнението на ПУГМ изисква значителни финансови ресурси, бюджетът по плана е разпределен на периоди както следва: 2023 - 2030 г., 2031 - 2035 г. и 2036 - 2040 г. (виж долната фигура). Разпределението на бюджета по периоди в значителна степен зависи и от възможностите за европейско финансиране на голяма част от инвестициите по плана. В тази връзка инвестициите, които биха могли да се финансират от европейските фондове са предложени за изпълнение основно през периода от 2023 г. до 2030 г., предвид хоризонта за финансиране на ПРР 2021 – 2027 г. с допустимо финансиране на разходи до 2029 г. и възможностите за финансиране по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост с хоризонт 2027 г.

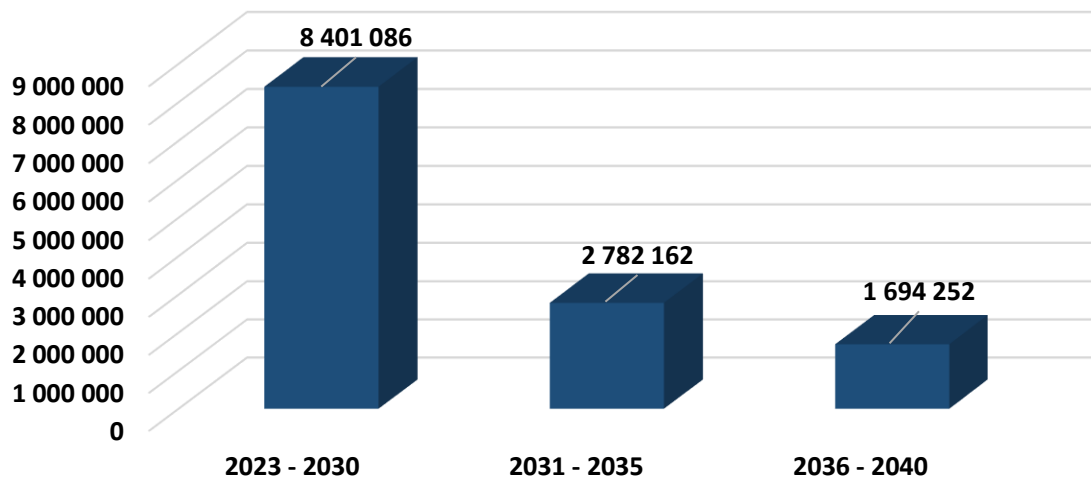


Фигура 17 Разпределение на бюджета по периоди в лева



На долната графика е представено разпределението на бюджета по периоди като инвестициите за проектиране и изграждане на обхода на града са изключени, т.к. размерът им е значителен.

Фигура 18 Разпределение на бюджета по периоди в лева (без инвестиции за обход)



Сред инвестициите изискващи по-голям финансов ресурс и предвидени в първия планов период са тези за закупуване на подвижен състав за нуждите на градския транспорт и зарядни станции към него в размер на общо 2 900 хил. лв. и тези за изграждане на две кръгови кръстовища по бул. „Москва“ на обща стойност 2 200 хил. лв.

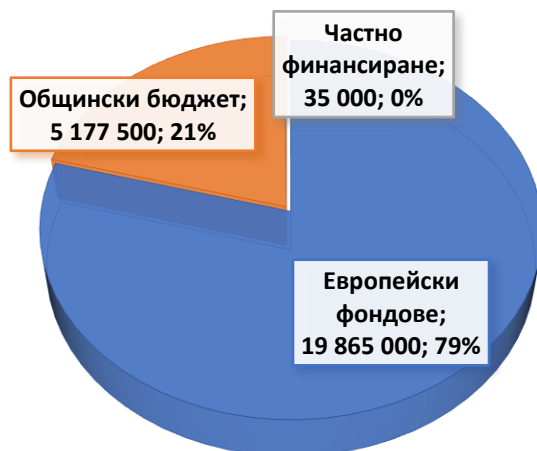


При невъзможност за получаване на европейско финансиране срокът за изпълнение на инвестициите би могъл да бъде удължен съобразно възможностите за финансиране от страна на община Карнобат и наличие на възможности за безвъзмездно финансиране в следващия програмен период.

Взети са предвид разходите на общината свързани с мобилността в града, които през последните две години са варирали между 600 хил. и 1 900 хил. лв. При настоящия бюджет средните разходи на година са около 1 500 хил. лв. без отчитане на източника на финансиране. При получаване на европейско финансиране разходите за общината се очаква да бъдат най-много около 500 хил. средно на година през първия период до 2030 г. при 15% съфинансиране със собствени средства на общината.

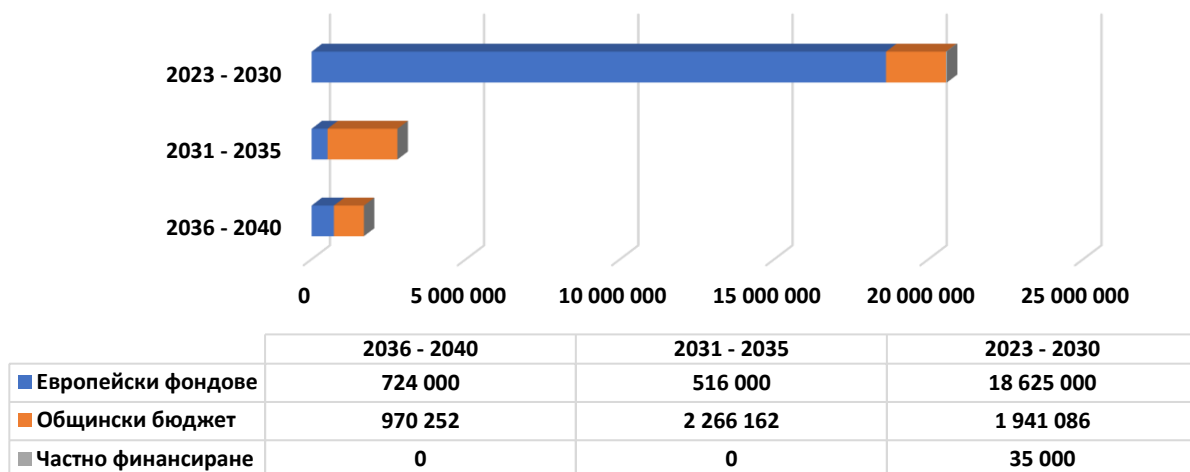
Следва разбивка по източници на финансиране, вкл. по период на изпълнение на инвестициите.

Фигура 19 Разпределение на бюджета по източници на финансиране (лева; %)





Фигура 20 Разпределение на бюджета по източници на финансиране и периоди в лева



Възможностите за финансиране по линия на европейските фондове включват финансиране от:

- **Инвестиции по процедура „Екологосъобразна мобилност“ с финансиране от механизма за възстановяване и устойчивост**

Дейностите, които ще се финансират по процедурата са следните (на база публикувания проект на насоки за кандидатстване):

Дейност 1: Доставка на нови нулевоемисионни превозни средства, която е задължителна за включване към всяко предложение за изпълнение на инвестиции.

Дейност 2: Съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт.

Дейност 3: Разработване и въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт (мерки за дигитализация на транспорта).

Дейност 4: Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти. Дейността включва изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т. ч.:

- изграждане на пешеходни надлези с достъп за хора с намалена подвижност;
- изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки;
- изграждане на велосипедна инфраструктура;

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



- изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация от тях.

По процедурата за предоставяне на средства са задължителни партньорства, като допустими партньори са:

- 40 градски общини от 6-те региона за планиране от ниво NUTS 2, както следва: Айтос, Асеновград, Ботевград, Велинград, Враца, Габрово, Горна Оряховица, Гоце Делчев, Димитровград, град Добрич, Дупница, Казанлък, Карлово, Карнобат, Кърджали, Кюстендил, Ловеч, Лом, Монтана, Нова Загора, Пазарджик, Панагюрище, Перник, Петрич, Пещера, Разград, Самоков, Сандански, Свиленград, Свищов, Севлиево, Силистра, Сливен, Смолян, Троян, Търговище, Харманли, Хасково, Шумен и Ямбол;

- оператори на обществена услуга за превоз на пътници (публични или частни оператори) съгласно Регламент (ЕО) №1370/2007, действащи на съответната територия.

Максималният размер на безвъзмездното финансиране по процедурата е до 90% от допустимите разходи. Кандидатът следва да осигури собствен принос в размер на 10% от разходите по ПИИ с привлечен ресурс от различни източници.

Минималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция следва да е 2 000 000 лева с ДДС.

Максималният размер на безвъзмездните средства по всяко отделно предложение за изпълнение на инвестиция не може да надхвърля 8 334 000 лева с ДДС.

В ПУГМ на Град Карнобат са предложени значителен брой проекти допустими за финансиране по линия на механизма за възстановяване и устойчивост, както и от ПРР 2021-2027 г., чиято приложимост във връзка с градската мобилност е обяснено по-долу.

- **ПРР 2021-2027 г. - 2.1.1. Приоритет: 2. Интегрирано териториално развитие на регионите**

В рамките на Приоритет: 2. Интегрирано териториално развитие на регионите всички средни и по-малки градски общини, ще имат възможност да получат подкрепа. В обхвата на Приоритет 2 попадат 40 общини - Враца, Ловеч, Лом, Монтана, Троян, Габрово, Горна Оряховица, Севлиево, Разград, Свищов, Силистра, Добрич, Търговище, Шумен, Сливен, Ямбол, Нова Загора, Айтос, **Карнобат**, Казанлък, Свиленград, Харманли, Димитровград, Кърджали, Хасково, Асеновград, Велинград, Смолян, Пазарджик, Пещера, Панагюрище,



Карлово, Ботевград, Гоце Делчев, Дупница, Кюстендил, Перник, Петрич, Самоков, Сандански.

ПРР ще подкрепя интервенции в:

- Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност, като мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, вкл. **относимите към ПУГМ: въвеждане на интелигентни транспортни системи и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта**, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

- Във връзка с пътната инфраструктура, функционални връзки и пътна безопасност се подкрепя:

- подобряване на свързаността между териториите чрез инвестиции в пътища от I, II и III клас от републиканската пътна мрежа извън TEN-T мрежата на територията на цялата страна;
- подобряване на свързаността между териториите и създаване на функционални връзки чрез инвестиции в местни общински пътища на територията на градските общини (на базата на подход „отдолу-нагоре“, при солидна обосновка и доказана нужда за постигане целите на социално включване и икономическо развитие);
- обособяване на ленти за велосипеден транспорт, където е подходящо;
- мерки за цифровизация на транспорта по пътната мрежа с цел намаляване на емисиите на парникови газове;
- всички видове мерки за пътна безопасност, ИТС, превенция и повишаване на осведомеността и др.
- развитие на инфраструктура за алтернативни горива по новоизградените или модернизирани пътища.

- Зелена градска инфраструктура и сигурност в обществени пространства като:

- изграждане на обществени зони за отдих и зелени площи, вкл. физически елементи на градската среда и зелена инфраструктура за сгради и междублокови пространства;
- мерки за повишаване на сигурността, вкл. пътна безопасност и подобряване на готовността на институциите да реагират в случай на инциденти;



- обновяване на квартали/специфични територии с неблагоприятни социално-икономически характеристики, при спазване на принципа за несегрегация.

Допустими бенефициенти по Приоритет 2 на ПРР са широк кръг заинтересовани страни, като приоритет ще се дава на партньорства на различни заинтересовани страни, действащи на съответната територия, включително държавни органи, областни администрации и общински власти; представителите на гражданското общество (неправителствени организации, организации на работодатели и на синдикати, фондации); представители на бизнеса (предприятия), научната общност; сдруженията на собствениците на сгради в режим на етажна собственост.

Чрез финансиране от ЕФРР ще бъдат подкрепени следните инвестиции, имащи отношение към ПУГМ: Подвижен състав за чист градски транспорт, Велосипедна инфраструктура, Цифровизация на градския транспорт, Цифровизация на транспорта, когато е посветена отчасти на намаляването на емисиите на парникови газове: автомобилен транспорт, Новопостроени или модернизирани други национални, регионални и местни пътища за достъп, Физическо обновяване и сигурност на обществените пространства и Мерки за намаляване на шума и за качеството на въздуха.

Средства са предвидени и по приоритет за техническа помощ, за повишаване на достъпа до специфични нишови знания (външна експертиза) и специализирани информационни ресурси (участие в платформи и др.), от където могат да се финансират мерките за повишаване на административния капацитет на общината.

При невъзможност за получаване на финансиране от европейските фондове инвестициите следва да се осъществят със собствени средства на общината.

Планът за реализация по приоритети, мерки и проекти, бюджет и период на изпълнение е представен в **Приложение 1**.



7. Наблюдение и оценка на ПУГМ

Програмата за наблюдение и оценка на ПУГМ по своята същност представлява постоянен мониторинг, т.е. регулярно и систематично събиране, обработване и анализ на информация, което ще послужи за по-добро управление на конкретните проекти в обхвата на Плана и ще се използва за оценка на постигнатия напредък по отношение на заложените цели. Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект, като отчитането ще се извършва от страна на предложеното звено за управление на мобилността в рамките на община Карнобат.

Неразделна част от системата за мониторинг на Плана са индикаторите на ниво проект, разгледани по-долу. Те се използват за измерване на постигнатия напредък на всеки отделен проект. Текущото и годишно оценяване на голяма част от индикаторите може да става и автоматично, с използване на подходящи технически средства и приложен софтуер. Следва да се отбележи, че съгласно „Ръководство - развитие и прилагане на устойчиви планове за градска мобилност“, на база на оценката на постигнатите резултати и новите предизвикателства, **ПУГМ подлежи на редовен преглед и актуализация най-малкото веднъж на всеки пет години**, за да се гарантират неговата ефективност и актуалност, както и предвид срока на ПУГМ.

Използването на ИТС решения и инструменти за управление на движението и транспортните мрежи, предвидени в рамките на ПУГМ, ще позволи и улесни набирането и анализа на данните, необходими за проследяването на индикаторите. В тази връзка са планирани значителни финансови средства и възможности за интегриране на знанията и иновациите в сектора на мобилността.

Индикатори

Всяка една публична финансова интервенция се базира на идентифицирането на определени проблеми или нужди. Тези нужди могат да бъдат измерени чрез финансови и физически средства. Физическите индикатори служат за отчитане на физическото изпълнение на целите на проекта. Изпълнението на мерките заложи в ПУГМ на град Карнобат може да бъде измерено на база вложените средства – финансово изпълнение и на база индикаторите за изпълнение – физически индикатори и тези за измерване на въздействието – резултатът от направените инвестиции

- **Индикаторите за изпълнение** - определят какъв е крайният резултат от изпълнението на конкретна дейност по проекта. Измерват се чрез физически мерни единици (например: брой нови превозни средства, обслужващи обществения



транспорт, км изградена/рехабилитирана улична мрежа, бр. осветени пешеходни пътеки, км изградени велоалеи и т.н.).

- **Индикаторите за резултат** - свързани са с постигнатия ефект в полза на населението вследствие на изпълнението на даден проект (подобряване на безопасността, повишаване използването на устойчиви форми на мобилност, като градски транспорт и велосипед, например).

Различните видове индикатори са свързани в логическа рамка, съобразена с целите, които следва да бъдат постигнати при изпълнението на ПУГМ. Реализацията на проектите и постигането на индикаторите за изпълнение водят до постигането на непосредствени специфични цели (резултати), които водят до постигане на общата цел (влияние).

Всеки индикатор се характеризира с дефиниция (наименование на индикатора), мерна единица, базова стойност (при стартиране на изпълнението) и целева стойност или целева промяна (след изпълнението).

Целевата стойност на индикатора отразява целта, към която е насочено изпълнението на даден проект.

Индикаторите трябва да са:

- специфични/релевантни за проекта;
- измерими;
- постижими в рамките на определен период от време.

Във връзка с изпълнението на Плана, беше направен подбор на възможните индикатори от гледна точка на това същите да осигурят възможност за реално, качествено и количествено измерване на резултатите, така че те да кореспондират с концепцията и целите на Плана за устойчива градска мобилност.

Целта пред ПУГМ е да се гарантира икономическа, екологична и социално-устойчива мобилност за град Карнобат.

За постигането на по-точна проследимост на ефекта от прилагането на избраните мерки са дефинирани конкретни измерими индикатори, които да бъдат наблюдавани във времето. Процесът на събиране и анализиране на данните следва да се извършва от експерти в община Карнобат, тъй като тя определя политиката на развитие, механизмите за контрол вкл. и на самото изпълнение. За нуждите на ПУГМ на град Карнобат са избрани следните индикатори:



Таблица 4 Индикатори за изпълнение до 2040 г.

ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ ДО 2040 Г. ПО НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРИОД			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ	ПЕРИОД
Пешеходно движение			
изградени острови в оста на пътя	бр.	2	2031 - 2035
изградени изкуствени неравности	бр.	3	2023 - 2030
осветени и сигнализирани пешеходни пътеки	бр.	31	2023 - 2040
инсталирани „интелигентни“ пешеходни пътеки	бр.	20	2023 - 2030
извършени основни ремонти на тротоарни площи	кв.м.	3 300	2023 - 2030
Велосипедно движение			
реконструкция на съществуващи велосипедни алеи	м.	1 693	2023 - 2030
изградени нови велосипедни алеи	м.	3 885	2023 - 2040
монтирани съоръжения за паркиране на велосипеди	бр.	15	2023 - 2030
монтирани обществени станции за ремонт на велосипеди	брой	2	2023 - 2030
проведени мероприятия за популяризиране на велосипедното движение	брой	17	2023 - 2040
Градски транспорт			
закупени нови електрически автобуси	бр.	5	2023 - 2030
изградени нови зарядни станции	бр.	5	2023 - 2030
обновени спирки на ОГТ	бр.	26	2023 - 2040
рехабилитирани улици (по които се движи ОГТ)	км.	2,6	2023 - 2040
закупени бордови компютри за засичане на местоположението на колите на ОГТ	бр.	7	2023 - 2030
инсталирани спиркови информационни табла указващи времето за пристигане на следващото превозно средство от ОГТ	бр.	32	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение			
изградени кръгови кръстовища	бр.	2	2023 - 2030
поставени пътни знаци	бр.	142	2023 - 2030
поставени информационни радарни табели	бр.	3	2023 - 2030
монтирани датчици за управление на светофари	бр.	8	2031 - 2035
надградени или нови камери от системата за видеонаблюдение	бр.	42	2036 - 2040

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ИНДИКАТОРИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ ДО 2040 Г. ПО НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРИОД			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ	ПЕРИОД
<i>внедрена система за санкциониране при превишена скорост</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2031 - 2035</i>
<i>внедрена система за санкциониране при преминаване на червен сигнал</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2031 - 2035</i>
<i>разработен идеен проект за обход на града</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2023 - 2030</i>
<i>изграден обход на града</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2023 - 2030</i>
Паркиране			
<i>въведена зона за платено паркиране</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2023 - 2030</i>
<i>рехабилитирани площи за паркиране в жилищните зони</i>	<i>кв.м.</i>	<i>25 000</i>	<i>2023 - 2040</i>
<i>изграден паркинг</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2036 - 2040</i>
<i>внедрена система за определяне на заетостта на общинските паркинги</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2023 - 2030</i>
<i>поставени информационни табла указващи свободните места за паркиране в града</i>	<i>бр.</i>	<i>3</i>	<i>2023 - 2030</i>
Управление на мобилността и мониторинг			
<i>създадено звено за управление на мобилността</i>	<i>бр.</i>	<i>1</i>	<i>2023 - 2030</i>
<i>поставени станции за екологичен мониторинг с LED табла</i>	<i>бр.</i>	<i>4</i>	<i>2031 - 2035</i>
ПЕРИОД ОБЩО			2023 - 2040

Индикаторите за резултат отразяват постигането на основните приоритети, които ПУГМ си поставя, а именно намаляване на автомобилното движение за сметка на устойчивите форми на градска мобилност като предвиждане с градски транспорт, пеша и с велосипед, подобряването на условията за движение, безопасността на гражданите и екологичната обстановка в град Карнобат. Тези индикатори са представени в долната таблица, като следва базовата им стойност да бъде измерена към момента на въвеждането на мерките в обхвата на ПУГМ и изменението им следва да бъде периодично проследявано при актуализациите и отчитането на плана.



Таблица 5 Индикатори за резултат към 2040 г.

ИДИКАТОРИ ЗА РЕЗУЛТАТ КЪМ 2040 Г			
ИНДИКАТОР	МЯРКА	ЦЕЛЕВА ПРОМЯНА до 2040 г.	ЦЕЛЕВА СТОЙНОСТ към 2040 г.
<i>намаляване на дела на автомобилното движение</i>	%	-12	23
<i>повишаване на дела на придвижванията с градски транспорт</i>	%	+5	10
<i>повишаване на дела на пешеходното движение</i>	%	+3	52
<i>повишаване на дела на велосипедното движение</i>	%	+4	8
<i>намаляване на ПТП</i>	%	-20	
<i>намаляване на нарушенията свързани с превишена скорост</i>	%	-10	
<i>намаляване на нарушенията свързани с преминаване на червен сигнал</i>	%	-10	
<i>намаляване на ППС транзитно преминаващи през града</i>	%	-50	
<i>намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии</i>	%	-25	
<i>повишаване на удовлетвореността на гражданите от обществения градски транспорт*</i>	%	+50	
<i>повишаване на удовлетвореността на гражданите от системата за платено паркиране</i>	%	+40	
<i>повишаване на удовлетвореността на гражданите от инфраструктурата и съоръженията за велосипеди</i>	%	+50	
<i>повишаване на удовлетвореността на гражданите от пешеходната инфраструктура</i>	%	+40	
<i>повишаване на удовлетвореността на гражданите от качеството на атмосферния въздух</i>	%	+40	

*удовлетвореността на гражданите от качеството на услугите/инфраструктурата свързани с градската мобилност следва да се измерва посредством периодични изследвания чрез анкета/въпросник съдържащ скала за отчитане на нивото на удовлетвореност (ниско, задоволително, добро, отлично по скала от 1 до 10). Отчитането може да стане и по електронен път чрез банер на уебсайта на общината, например или чрез интервю.



Приложения

Приложение 1 План за реализация на ПУГМ на град Карнобат

НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Пешеходно движение		П.1. ПОВИШАВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЕШЕХОДНОТО ДВИЖЕНИЕ							
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.1	Изграждане на острови в оста на пътя	бр.	2	17 000	2031 - 2035
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.2	Изграждане на изкуствени неравности за намаляване на скоростта	бр.	3	14 000	2023 - 2030
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.3	Осветяване на пешеходни пътеки на 3 етапа:	бр.	31	146 000	2023 - 2040
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.3	ЕТАП 1 Осветяване на пешеходни пътеки	бр.	7	78 000	2023 - 2030
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.3	ЕТАП 2 Осветяване на пешеходни пътеки	бр.	4	24 000	2031 - 2035
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.3	ЕТАП 3 Осветяване на пешеходни пътеки	бр.	20	44 000	2036 - 2040
Пешеходно движение ИТС	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.1.	Повишаване безопасността на пешеходното движение	П.1.4	Инсталиране на интелигентни пешеходни пътеки	бр.	20	23 000	2023 - 2030

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Пешеходно движение		П.2.	ПОВИШАВАНЕ КАЧЕСТВОТО НА ПЕШЕХОДЕН ДОСТЪП ДО ОБРАЗОВАТЕЛНАТА ИНФРАСТРУКТУРА						
Пешеходно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	П.2.	Повишаване качеството на пешеходен достъп до образователната инфраструктура	П.2.1	Основен ремонт на тротоарни площи по ул. „Кирил и Методий“ от бул. „Москва“ до ул. „Димитър Полянов“	кв.м.	3 300	390 000	2023 - 2030
Велосипедно движение		В.1.	ИЗГРАЖДАНЕ И РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ВЕЛОСИПЕДНИ ТРАСЕТА						
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	В.1.1	Реконструкция на съществуващата велосипедна алея от бул. „Москва“ до жп гара Карнобат	м.	1 693	702 000	2023 - 2030
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	В.1.2	Изграждане на нова велосипедна алея от бул. „Москва“ до съществуващата велосипедна алея	м.	330	108 000	2023 - 2030
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	В.1.3	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до бул. „9 – ти Септември“	м.	365	180 000	2023 - 2030
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	В.1.4	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „9 - ти Септември“	м.	1 550	260 000	2031 - 2035
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	В.1.5	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „България“ до ПГСС	м.	410	190 000	2031 - 2035



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	B.1.6	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ПГСС до ул. „Кирил и Методий“	м.	320	180 000	2036 - 2040
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	B.1.7	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от бул. „9 – ти Септември“ до ул. „Екзарх Антим I“	м.	430	250 000	2036 - 2040
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.1.	Изграждане и реконструкция на велосипедни трасета	B.1.8	Изграждане на велосипедно трасе по бул. „Москва“ в участъка от ул. „Екзарх Антим I“ до Гробищен парк	м.	480	250 000	2036 - 2040
Велосипедно движение		B.2.	МОНТИРАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ПАРКИРАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИ						
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.2.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	B.2.1	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на обществени места	бр.	5	17 500	2023 - 2030
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.2.	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди	B.2.2	Монтиране на съоръжения за паркиране на велосипеди на работни места	бр.	10	35 000	2023 - 2030
Велосипедно движение		B.3.	МОНТИРАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ СТАНЦИИ ЗА РЕМОТ НА ВЕЛОСИПЕДИ						
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	B.3.	Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди	B.3.1	Монтиране на обществени станции за ремонт на велосипеди	бр.	2	7 000	2023 - 2030
Велосипедно движение		B.4.	ПОПУЛЯРИЗИРАНЕ И СТИМУЛИРАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНОТО ДВИЖЕНИЕ						



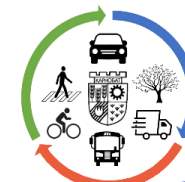
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Велосипедно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	В.4.	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	В.4.1	Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение	бр.	17	85 000	2023 - 2040
Градски транспорт ГТ.1. ПОДОБРЯВАНЕ НА УСЛОВИЯТА В СИСТЕМАТА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ, ПОВИШАВАНЕ НА АТРАКТИВНОСТТА МУ И СТИМУЛИРАНЕ НА НИСКО ЕМИСИОНЕН ТРАНСПОРТ									
Градски транспорт	3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване	ГТ.1.	Подобряване на условията в системата на градския транспорт, повишаване на атрактивността му и стимулиране на нулево емисионен транспорт	ГТ.1.1	Осъвременяване на автопарка на оператора на градския транспорт	бр.	5	1 750 000	2023 - 2030
Градски транспорт	3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване	ГТ.1.	Подобряване на условията в системата на градския транспорт, повишаване на атрактивността му и стимулиране на нулево емисионен транспорт	ГТ.1.2	Изграждане на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт	бр.	5	100 000	2023 - 2030
Градски транспорт	3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на нулево емисионен такъв и повишаване на неговото използване	ГТ.1.	Подобряване на условията в системата на градския транспорт, повишаване на атрактивността му и стимулиране на нулево емисионен транспорт	ГТ.1.3	Обновяване на спирките на градския транспорт	бр.	26	220 000	2023 - 2040
Градски транспорт ГТ.2. ПОДОБРЯВАНЕ НА УЛИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗПОЛЗВАНА ОТ ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ									



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Градски транспорт	3 Подобряване на системата на общественя транспорт и на екологичното му състояние в посока развитие на ниско емисионен такъв и повишаване на неговото използване	ГТ.2.	Подобряване на уличната инфраструктура използвана от градския транспорт	ГТ.2.1	Рехабилитация на участъци от улици, по които се движи градския транспорт	км.	2,6	2 500 000	2023 - 2040
Градски транспорт	ГТ.3. ВНЕДРЯВАНЕ НА СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ								
Градски транспорт	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	ГТ.3.	Внедряване на система за контрол и управление на пътническите превози	ГТ.3.1	Внедряване на система за засичане на местоположението на колите на общественя градски транспорт (AVL) и на Система за информирание на пътниците в реално време (RTPI)	бр.	7	58 000	2023 - 2030
Градски транспорт	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	ГТ.3.	Внедряване на система за контрол и управление на пътническите превози	ГТ.3.2	Доставка и монтаж на информационни (LED) табла на спирките на ОГТ, които да указват времето на пристигане на следващото превозно средство	бр.	32	60 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	А.1. РЕГУЛИРАНЕ НА КРЪСТОВИЩА/ ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ С НАТОВАРЕНО ДВИЖЕНИЕ И КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП								
Улична мрежа и автомобилно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	А.1.	Регулиране на кръстовища/ пътни участъци с натоварено движение и концентрация на ПТП	А.1.1	Проектиране и изграждане на кръгово кръстовище на бул. „Москва“ и ул. „Екзарх Антим I“	бр.	1	1 100 000	2023 - 2030



Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Улична мрежа и автомобилно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	A.1.	Регулиране на кръстовища/ пътни участъци с натоварено движение и концентрация на ПТП	A.1.2	Проектиране и изграждане на кръгово кръстовище на бул. „Москва“ и ул. „Кирил и Методий“	бр.	1	1 100 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	A.1.	Регулиране на кръстовища/ пътни участъци с натоварено движение и концентрация на ПТП	A.1.3	Въвеждане на еднопосочност	бр.	100	20 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	A.2. УСПОКОЯВАНЕ НА ТРАФИКА И ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА								
Улична мрежа и автомобилно движение	1 Подобряване на безопасността и условията за пешеходното придвижване в града	A.2.	Успокояване на трафика и повишаване на безопасността	A.2.1	Монтиране на информационни радарни табели за измерване на скоростта	бр.	3	15 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	2 Стимулиране на алтернативните начини за придвижване чрез изграждане на нови велоалеи	A.2.	Успокояване на трафика и повишаване на безопасността	A.2.2	Въвеждане на ограничение на скоростта на 30км/ч в централна градска част	бр.	22	4 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	A.3. АВТОМАТИЗИРАНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО								



Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“





НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Улична мрежа и автомобилно движение	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	A.3.	Автоматизирано управление на движението	A.3.1	Инсталиране на датчици в пътната инфраструктура и подмяна на светофарния контролер на светофара на кръстовището между бул. „Москва“ и бул. „България“	бр.	8	25 000	2031 - 2035
Интелигентни и транспортни системи	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	A.3.	Автоматизирано управление на движението	A.3.2	Разширяване на системата за видеонаблюдение с добавяне на аналитични функции	бр.	42	80 000	2036 - 2040
Улична мрежа и автомобилно движение A.4. ПОВИШАВАНЕ НА КОНТРОЛА ВЪРХУ УЧАСТНИЦИТЕ В ДВИЖЕНИЕТО									
Улична мрежа и автомобилно движение & Интелигентни и транспортни системи	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	A.4.	Повишаване на контрола върху участниците в движението	A.4.1	Реализиране на система за санкциониране при превишена средна или моментна скорост	бр.	1	6 000	2031 - 2035
Улична мрежа и автомобилно движение & Интелигентни и транспортни системи	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	A.4.	Повишаване на контрола върху участниците в движението	A.4.2	Реализиране на модул за санкциониране при преминаване на червен сигнал на светофарната уредба	бр.	1	6 000	2031 - 2035

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Улична мрежа и автомобилно движение									
А.5. ПОДОБРЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И БЕЗОПАСНОСТТА ЧРЕЗ РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНЗИТНИЯ ТРАФИК									
Улична мрежа и автомобилно движение	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	А.5.	Подобряване на движението и безопасността чрез регулиране на транзитния трафик	А.5.1	Сигнализиране на транзитни трасета	бр.	20	6 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение									
А.6. ПОДОБРЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И БЕЗОПАСНОСТТА ЧРЕЗ ИЗВЕЖДАНЕ НА ТРАНЗИТНИЯ ТРАФИК ОТ ГРАДА									
Улична мрежа и автомобилно движение	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	А.6.	Подобряване на движението и безопасността чрез извеждане на транзитния трафик от града	А.6.1	Изготвяне на идеен проект за Обход на град Карнобат	бр.	1	200 000	2023 - 2030
Улична мрежа и автомобилно движение	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	А.6.	Подобряване на движението и безопасността чрез извеждане на транзитния трафик от града	А.6.2	Инженеринг на обект: Обход на град Карнобат	бр.	1	12 000 000	2023 - 2030
Паркиране									
П.1. ОБЛЕКЧАВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО В ЦЕНТРАЛНАТА ГРАДСКА ЧАСТ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОСТЪП ДО ОСНОВНИТЕ СОЦИАЛНО ЗНАЧИМИ ОБЕКТИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО									
Паркиране	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	П.1.	Облекчаване на движението в централната градска част и осигуряване на достъп до основните социално значими	П.1.1	Въвеждане на зона за платено паркирането в централната градска част и система за заплащане на паркирането чрез SMS	бр.	1	240 000	2023 - 2030



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД

Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ

План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
			обекти за обслужване на населението						
Паркиране П.2. ПОДОБРЯВАНЕ НА УЛИЧНОТО ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТ И ОСИГУРЯВАНЕ НА ПАРКОМЕСТА В ЖИЛИЩНИТЕ ЗОНИ И ДРУГИ ОБЕКТИ СЪС СОЦИАЛНО ЗНАЧЕНИЕ									
Паркиране	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	П.2.	Подобряване на уличното движение и безопасността и осигуряване на достатъчно паркоместа в жилищните зони и други обекти със социално значение	П.2.1	Рехабилитация на площи за паркиране в жилищните зони	кв. м.	25 000	1 400 000	2023 - 2040
Паркиране	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране	П.2.	Подобряване на уличното движение и безопасността и осигуряване на достатъчно паркоместа в жилищните зони и други обекти със социално значение	П.2.2	Проектиране и изграждане на паркинг при МБАЛ Карнобат	бр.	1	150 000	2036 - 2040
Паркиране П.3. ОБЛЕКЧАВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И УЛЕСНЯВАНЕ НА ПАРКИРАНЕТО В ГРАДА									
Паркиране	4 Подобряване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране & 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	П.3.	Облекчаване на движението и паркирането в града	П.3.1	Въвеждане на система за определяне на заетостта на общинските паркинги	бр.	1	40 000	2023 - 2030



Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ“, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ“



План за устойчива градска мобилност на град Карнобат



НАПРАВЛЕНИЕ	ПРИОРИТЕТ	№	МЯРКА	№	ПРОЕКТ	МЯРКА	СТОЙНОСТ	ИНВЕСТИЦИИ (лв. без ДДС)	ПЕРИОД
Паркиране	4 Подобрване на движението и достъпа до централната градска част и други социално значими обекти и условията за паркиране & 5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната безопасност	П.3.	Облекчаване на движението и паркирането в града	П.3.2	Доставка и монтаж на информационни LED табла (т.нар. знаци с променливо съдържание – VMS) на ключови места на входа на града, които да указват наличните и свободни места за паркиране в града	бр.	3	21 000	2023 - 2030
Управление на мобилността и мониторинг									
		УМ.1	ПОВИШАВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИ КАПАЦИТЕТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА В ГРАД КАРНОБАТ						
Управление на мобилността и мониторинг	Всички Приоритети	УМ.1	Повишаване на административния и технически капацитет за управление на мобилността в град Карнобат	УМ.1.1	Създаване на звено за управление и контрол на мобилността в града	бр.	1	22 000	2023 - 2030
Управление на мобилността и мониторинг									
		УМ.2	МОНИТОРИНГ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ И МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ В ГРАДА						
Управление на мобилността и мониторинг	5 Внедряване на интелигентни транспортни системи за управление на мобилността и за повишаване на пътната	УМ.2	Мониторинг на екологичните и метеорологични условия в града	УМ.2.1	Монтиране на станции за метеорологичен и екологичен мониторинг	бр.	4	50 000	2031 - 2035
ОБЩО								25 077 500	2023 - 2040

* Приложение 1 е представено на Община Карнобат и в електронен формат.



Този документ е създаден в изпълнение на Административен Договор № BG05SFOP001-4.003-0001-C01/20.02.2018 г. по проект „ПРОГРЕС-Подкрепа за развитие на общините, градовете и регионите за европейско сближаване”, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Добро управление”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд, по процедура „Подкрепа за развитие на капацитета на общините при разработването и изпълнението на проекти, съфинансирани от ЕСИФ”, по Приоритетна ос 4 „Техническа помощ за управлението на ЕСИФ”

