



ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ



АВТОРСКИ КОЛЕКТИВ

Градско планиране и устройство на територията
/урб. Антоанета Иванова, урб. Михаил Николов/

Зелена система и Ландшафтно планиране
/урб. Антоанета Иванова, ас. Мартин Илиев/

Околна среда
/Маргарита Атанасова/

Дигитална картография и Географски информационни системи
/ас. д-р Леонид Тодоров, Петър Пенев, ас. Петър Николов, ас. Мартин Илиев, Владислав Тренкин/

Стратегическа рамка и Програма за реализация
/доц. д-р Стелиян Димитров, Маргарита Атанасова/

Социално-икономическа география,
регионално развитие и пространствено планиране,
човешки ресурси
/доц. д-р Стелиян Димитров, Венцислава Чепишева,
Ана Методиева, д-р Елена Тодорова, Алина Даскалова/

СЪДЪРЖАНИЕ

ТАБЛИЦИ	4
СЪКРАЩЕНИЯ.....	5
I. ВЪВЕДЕНИЕ	6
II. ИНФРАСТРУКТУРНО РАЗВИТИЕ, СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ НА ТЕРИТОРИЯТА	9
II. 1. Пътна инфраструктура	9
II. 1. 1. Републиканска пътна мрежа	9
II. 1. 2. Местна /общинска и частна/ пътна мрежа и съоръжения.....	11
II. 2. Железопътен транспорт	23
II. 3. Трудови пътувания в рамките на общината и към други съседни общини. Транспортната достъпност и осигуреност	26
III. АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ	32
III. 2. Немоторизиран транспорт	44
III. 3. Автомобилен транспорт	53
III. 4. Съчетаване на различни видове транспорт.....	64
III. 5. Безопасност и сигурност на градските пътища и градската среда.....	67
III. 6. Градска логистика	71
III. 7. Интегрирани интелигентни системи за управление на градската мобилност	74
IV. АКТУАЛНАТА ДЕМОГРАФСКА КАРТИНА И ЕКОЛОГИЧНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА В РЕГИОНА	76
IV. 1. Актуална демографска картина	76
IV. 2. Екологичните предизвикателства в региона	80
V. SWOT	88
VI. 1. ВИЗИЯ/КОНЦЕПЦИЯ	100
VII. 2. ПРИОРИТЕТИ И МЕРКИ	103
VII. 2. 1. Приоритети.....	103
VII. 2. 2. Мерки/проекти	104
Мярка 1. Подобряване качествата на пътна инфраструктура, свързаност, достъпност и развитие на мрежата	108
Мярка 2. Развитие на обществен транспорт. Стимулиране на ниско емисионен транспорт.	114
Мярка 3. Стимулиране използването на немоторизиран транспорт/ беземисионен транспорт.	120
Мярка 4. Оптимизиране на инфраструктурата за автомобилен транспорт	130
Мярка 5. Подобряване на ефективността на градска логистика, включително товарните доставки.....	133

Мярка 6. Управление на мобилността. Интегрирани и интелигентни транспортни системи	138
Мярка 7. Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност.....	142
VIII. РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ.....	148
VIII. 1. Териториален обхват.....	148
VIII. 2. Времева рамка.....	148
VIII. 4. Мониторинг и оценка.....	150
VIV. АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ.....	151

ФИГУРИ

Фигура 1. Железопътна мрежа на България, 2021г., Източник: БДЖ – Пътнически превози.	23
Фигура 3. Брой продадени билети за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол	41
Фигура 4. Брой издадени месечни абонаментни карти за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол.....	41
Фигура 6. План-схема на транспортно-комуникационната система. Пешеходна достъпност, община Ямбол.....	47
Фигура 8. Териториален обхват на синя зона, община Ямбол, 2021г.	62
Фигура 9. Карта на паркоместата за автомобили на хора с трайни увреждания, община Ямбол, 2021г....	62
Фигура 10. Съчетаване на автомобилен и морски транспорт	64
Фигура 11. Брой пътно транспортни произшествия в периода 2015 – 2021г., община Ямбол.....	68
Фигура 12. Динамика на населението на община Ямбол в периода 2000-2020г.	76
Фигура 13. Живородени и починали, естествен прираст на населението в периода 2011 – 2020г., община Ямбол	77
Фигура 14. Заселени, изселени, механичен прираст на населението в периода 2011 – 2020г., община Ямбол.....	77
Фигура 15. Обобщен прираст на населението в община Ямбол за периода 2011-2021 г.	78
Фигура 16. Средни от минималните дневни количества валежи по сценарий RCP 8.5, период 2021-2050 г.	85
Фигура 17. Карта на максималните ускорения от новото сеизмично райониране на Република България за период 95 г.	87

ТАБЛИЦИ

Таблица 1. Класове пътища, потенциални скорости и време за преминаване на 100 м.	27
Таблица 2. Разстояния и време за достъп от град Ямбол до областни и общински центрове, гранично контролно-пропускателни пунктове и връзки на интермодален транспорт в близост, 2021г.	29
Таблица 3. Междуградски обществен транспорт с начална точка град Ямбол, 2021г.	32
Таблица 4. Линии на масов градски обществен транспорт, 2021г., община Ямбол	35
Таблица 5. Брой продадени билети и издадени абонаментни карти за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол	42
Таблица 6. Средноденоношна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2018 и 2019 и прогноза до 2027 г.	54
Таблица 7. Средноденоношна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2017, 2018 и 2019 и прогноза до 2027 г.	54
Таблица 8. Средноденоношна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2017 и прогноза до 2027 г.	54
Таблица 9. Брой пътно транспортни произшествия в периода 2015 – 2021г., община Ямбол	68
Таблица 10. Състояние на времето в периода 2017 – 2021г., община Ямбол.....	69
Таблица 11. Вид на осветлението в периода 2017 – 2021г., община Ямбол.....	69
Таблица 12. Настилка в периода 2017 – 2021г., община Ямбол	69
Таблица 13. Климатичен сценарий RCP 8.5	83

СЪКРАЩЕНИЯ

Абревиатура	Пълно наименование / Значение
АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция пътна инфраструктура
БДЖ	Български държавни железници
ГИС	Географски информационни системи
ГКПП	Гранично контролно-пропускателен пункт
ГТП	Годишни технически прегледи
ИАОС	Изпълнителна агенция по околната среда
ИТС	Интелигентни транспортни системи
КАВ	Качество на атмосферния въздух
МВР	Министерство на вътрешните работи
МПС	Моторни превозни средства
НСИ	Национален статистически институт
ОДМВР	Областна дирекция на Министерство на вътрешните работи
ОУП	Общ устройствен план
ПБЗН	Пожаробезопасност и защита на населението
ПИРО Ямбол	План за интегрирано развитие на община Ямбол
ППС	Пътни превозни средства
ПТП	Пътно-транспортни произшествия
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околната среда и водите
РОУКАВ	Район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
РПУ	Районно полицейско управление
ФПЧ	Фини прахови частици
ЦГЧ	Централна градска част
ЮИР	Югоизточен район

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Документът кореспондира с приетата *от Европейската комисия Концепция за планове за устойчива градска мобилност*.

Цели и задачи

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници. В плана се разглеждат по-скоро нуждите на „функциониращия град“ и околните крайградски зони, а не толкова на общинския административен район.

Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт

В стремежа към постигане на тази цел планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която:

- Достъпна и отговаря на основните нужди на всички ползватели във връзка с придвижването;
- Балансира и отговаря на различните нужди от услуги за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността;
- Направлява балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове транспорт;
- Отговаря на изискванията за устойчивост, като балансира нуждите от икономическа жизнеспособност, социално равенство, здраве и качество на околната среда;
- Оптимизира ефикасността и ефективността на разходите;
- Подобрява използването на градските пространства и съществуващата транспортна инфраструктура и услуги;
- Повишава привлекателността на градската среда, качеството на живот и общественото здраве;
- Подобрява безопасността и сигурността на движението;
- Намалява замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия;
- Допринася за по-добра цялостна ефективност на трансевропейската транспортна мрежа и на транспортната система на Европа.

Планът за устойчива градска мобилност насърчава балансираното развитие на съответните видове транспорт и преминаването към по-устойчив транспорт. В него се представя интегриран набор от технически, инфраструктурни, основани на политиката и незадължителни мерки за подобряване на резултатите и разходната ефективност във връзка с формулираната цел и специфичните задачи.

В плана следва да бъде направен анализ на **настоящото състояние на градската мобилност**, като при изготвянето му е отделено внимание на състоянието на:

- **Обществения транспорт** – План за устойчива градска мобилност следва съдържа стратегия за повишаване на качеството, сигурността, интеграцията и достъпността на услугите за обществен транспорт, като се обхващат инфраструктурата, паркът от превозни средства и услугите.

- **Немоторизирания транспорт** – План за устойчива градска мобилност включва план за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди. Необходимо е да се извърши оценка на съществуващата инфраструктура и при необходимост тя да бъде подобрена. Развитието на нова инфраструктура следва да се планира не само от гледна точка на маршрутите на моторизирания транспорт. Следва да се обмисли и създаването на специална инфраструктура за велосипедисти и пешеходци, за да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик и при възможност да се намалят пропътуваните разстояния. Инфраструктурните мерки следва да се допълват от други мерки — незадължителни, технически или основани на политиката.

- **Съчетаването на различни видове транспорт** – План за устойчива градска мобилност следва да допринесе за повишена интеграция на различните видове транспорт и да съдържа мерки, насочени конкретно към осигуряването на безпроблемна и мултимодална мобилност и транспорт.

- **Безопасността на градските пътища** – План за устойчива градска мобилност следва да включва действия за подобряване на пътната безопасност, които се основават на анализ на основните проблеми в областта на пътната безопасност и рисковите места в съответния градски район.

- **Автомобилния транспорт** – по отношение на пътната мрежа и моторизирания транспорт в План за устойчива градска мобилност следва да се разгледа въпросът относно пътния поток и местата за паркиране. Мерките следва да бъдат насочени към оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и

подобряване на положението в определените проблемни места, както и в общ план. Следва да се проучи потенциалът за преразпределяне на пътното пространство към други видове транспорт или други обществени функции и видове употреба, които не са свързани с транспорта.

- **Градската логистика** – План за устойчива градска мобилност следва да съдържа мерки за подобряване на ефективността на градската логистика, включително товарните доставки, като същевременно се намалят свързаните с това вредни външни въздействия като емисии на парникови газове, замърсители и шум.

- **Управлението на мобилността** – План за устойчива градска мобилност следва да включва действия за насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност. Необходимо е да се осигури участието на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни.

- **Интелигентни транспортни системи /ИТС/** – тъй като ИТС са приложими по отношение на всички видове транспорт и услуги за мобилност както за пътниците, така и за товарните превози, те могат да спомогнат за изготвянето на стратегия, прилагането на политиката и наблюдението на всяка от мерките, изготвени в рамките на плана за устойчива градска мобилност.

II. ИНФРАСТРУКТУРНО РАЗВИТИЕ, СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ НА ТЕРИТОРИЯТА

II. 1. Пътна инфраструктура

Пътната инфраструктура е основен фактор за добрата свързаност, достъпност и цялостното развитие на община Ямбол. Ключово значение оказват благоприятното географско положение и равнинният релеф. В територията не се наблюдават възвишения с наклон над 10%, които да създават затруднения в изграждането и функционирането на транспортните комуникации.

Пътната мрежа на територията на общината включва републикански и местни /общински и частни/ пътища.

II. 1. 1. Републиканска пътна мрежа

От основно значение за добрата транспортна достъпност и осигуреност на територията на община Ямбол е изградената и добре функционираща републиканската пътна мрежа представена от:

- *АМ „Тракия“ (София – Пловдив – Стара Загора – Ямбол – Бургас)* преминава в административно-териториалната структура на областта и в близост до град Ямбол. АМ „Тракия“ е част от Трансевропейски транспортен коридор №8 с направление *Дурас - Тирана - Кафтан/Кафасан - Скопие - Деве Баир - Гюешево - София - Пловдив - Бургас - Варна*;
- *път I-7 (Граница Румъния – о.п. Силистра – о.п. Дулово – о.п. Шумен – о.п. Преслав – Върбица – Берово – Мокрен – Зимница – о.п. Елхово – п.к. Лесово – Граница Турция).* По него се осъществяват транспортните връзки със Северна България, както и с центъра на ЮИР – Бургас и Черноморието, и Република Турция. Посредством второкласния път *II-53 (Полски Тръмбеш - Велико Търново) Поликраище - Горна Оряховица - о.п. Лясковец - Елена - Стара река - Бяла - о.п. Сливен - о.п. Ямбол - Калчево - Средец)* общината се свързва с другия важен център на ЮИР – Сливен;
- *път II-53 (Полски Тръмбеш - Велико Търново) Поликраище - Горна Оряховица - о.п. Лясковец - Елена - Стара река - Бяла - о.п. Сливен - о.п. Ямбол - Калчево - Средец*
- *път III - 5305 - Ямбол - Веселиново - Завой - Жельо войвода - Калояново (о.п. Сливен - о.п. Ямбол);*
- *път III - 5503 - (Нова Загора - Млекарево) - Радево - Еленово - Златари - Бояджик - Болярско (о.п. Ямбол - Роза);*
- *път III - 7602 - Тополовград - Голям манастир - Крумово - Генерал Инзово –*

Роза;

- *път III - 555 (Нова Загора-Млекарчево) - Омарчево - Кермен - Безмер - о.п.*

Ямбол;

- *път III - 536 - о.п. Ямбол - Роза - Меден кладенец - Скалица - Маза - (ТЕЦ II -*

Полски градец);

- *път III - 5303 - обходен път север на Ямбол;*
- *път III - 5304 - Ямбол - Кукорево - п.к. Окоп - о.п. Ямбол.*

Съоръженията и водостоците на територията на община Ямбол са в добро техническо състояние и функционират нормално.

Съоръжения:

- три броя по път II-53 – ж.п. надлез при км 145+631, мост на р. Тунджа при км 148+668 (Балахурски мост) и мост на р. Тунджа при км 152+199;
- два броя по път III-5303 - ж.п. надлез при км 1+601 и мост на р. Тунджа при км 3+877;
- един брой по път III-5304 – мост при км 0+546;
- един брой по път III-5305 – мост на р. Мочурица при км 5+731

Водостоци:

- 14 броя по път II-53, от които 6 броя плочести и 8 броя тръбни;
- 9 броя по път III-536, от които 2 броя плочести и 7 броя тръбни;
- 3 броя по път III-555, от които 1 брой плочест и 2 броя тръбни;
- 13 броя по път III-5303, от които 2 броя плочести и 11 броя тръбни;
- 3 броя по път III-5305 тръбни водостоци;
- 2 броя по път III-7072 тръбни водостоци.

II. 1. 2. Местна /общинска и частна/ пътна мрежа и съоръжения

Местната общинска пътна мрежа е представена от:

- ЯМ 2110 /III -5303/Ямбол – Граница община (Ямбол-Тунджа) – Кабиле – Граница (Тунджа-Сливен) – Жельо войвода/III -5305/ = дължина 0,627 км;
- ЯМ 3111 /III -5303/Ямбол – м. Ормана – Граница общ.(Ямбол-Тунджа) - /III -5305/ /Веселиново-Завой/ - дължина – 6,333 км.

Градската пътна мрежа е представена от обходни пътища, главни улици и обслужващи улици в жилищните и нежилищните територии.

Обходни пътища

На територията на община Ямбол са изградени *Обходни пътища Север, Юг, Изток. Път III-555, към настоящия момент не изпълнява пълноценно функциите на Обходен път Запад поради липса на свързаност със съществуващия Обходен път Юг и отклонението си в западно направление към с. Безмер. Обходен път Юг частично се припокрива с път II-53, а Обходен път Изток с път IV - 5303. Ключови за територията на град Ямбол са връзките на:*

- *Обходен път Север с ул. „Преслав“, ул. „Европа“;*
- *Обходен път Юг с ул. „Атанас Кратунов“, ул. „Жеко Андреев“, ул. „Граф Игнатиев“;*
- *Обходен път Изток с ул. „Търговска“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Преслав“;*
- *Път III-555 с ул. „Европа“ и Безмерско шосе;*

Именно чрез тези транспортни комуникации се осъществяват връзките между Републиканската пътна мрежа, главните улици, събирателните и обслужващите за „разливане“ на трафика. Основното предназначение на обходните пътища на територията е осигуряването на достъп до промишлените зони и в по-малка степен до жилищните зони.

Пътните **настилки** са с асфалтово покритие и се поддържат регулярно, но на места се наблюдават напуквания, нагъвания, пропадания, повдигания, образуване на дупки. При ж.к. „д-р Димитър Дончев“ Обходен път „Изток“ изпълнява функции и на главна улица с пространствено обособени тротоари, които към момента са с частична бетонова настилка, на места с наблюдаващи се дефекти. Частично отсъстват **ограничителни съоръжения (мантинели)**. Наличните имат дефекти като поява на ръжда, пречупване, откачане в единия край, прекъсвания и други. По този начин се повишава риска от тежки ПТП и

нерегламентирано преминаващи пешеходци. **Осветителни тела** има само в определени участъци, където обходните пътища преминават в непосредствена близост до жилищни територии. **Бордюри** с малка височина са поставени на обновените участъци. По отношение на **хоризонталната маркировка** се наблюдава необходимост от ново нанасяне. **Вертикална сигнализация** и по-конкретно пътни знаци и табели са поставени при всички необходими участъци за осигуряване на безопасността и организацията на движение.

Поради по високата скорост на движение по околновръстните пътища, засаждането на едра дървесна растителност в зоните за безопасност около тях не е препоръчително. Такива евентуално биха намерили място само в участъците преминаващи през урбанизирани територии, с изградени тротоарни площи, където и скоростта е ограничена нормативно. Причината е, че там се прилагат различни Наредби и норми за проектиране (за урбанизирани и неурбанизирани територии).

Интензивността на движението по обходен път Юг е много висока, а при Изток и Север – висока. Това е естествено следствие от създадените връзки с пътища от по-високи класове. Съгласно **вида на натоварването** преобладават тежкотоварни автомобили (тирове) и леки автомобили. Част от трафика е транзитен до достигане на други територии в югоизточно направление.

Първостепенна улична мрежа – районни артерии и главни улици

В зависимост от функционалното им предназначение улиците от първостепенната улична мрежа се разделят на:

- улици I клас (скоростни градски магистрали с непрекъснат режим на движение);
- улици II клас (градски магистрали с прекъснат режим на движение);
- улици III клас (районни артерии);
- улици IV клас (главни улици).

В община Ямбол улиците от първостепенна улична мрежа са от III клас (районни артерии) и IV клас (главни улици).

Те пресичат територията в направления близки до ориентацията север - юг и изток – запад. Те задават структурата на града, както и границите на жилищните комплекси и квартали. Към този вид транспортни комуникации спадат: ул. „Преслав“, ул. „Димитър

Благоев“, ул. „Европа“, ул. „Генерал Владимир Заимов“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Дружба“, ул. „Индже Войвода“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“.

Улиците „Димитър Благоев“, „Генерал Владимир Заимов“, „Николай Петрини“, „Граф Игнатиев“, „Европа“, „Индже Войвода“, както и частично ул. „Преслав“ и ул. „Търговска“ имат **по четири пътни лентни**, по две за всяка посока на движение, а улиците „Дружба“ и частично „Преслав“ и „Търговска“ имат **по две пътни ленти**, по една за всяка посока на движение. Всички улици имат **прилежащи тротоари** от двете страни на пътното платно. **Няма обособени велосипедни алеи.**

Пътните **настилки** са с асфалтово покритие, а прилежащите тротоари с бетонови плочки /30x30 см/, а скоро ремонтираните с бетонови павета от типове „Унипаваж“ и „Бахатон“. Поддръжката се осъществява регулярно, но въпреки това се наблюдават някои дефекти. Извършени са цялостни ремонти дейности, а при ул. „Индже войвода“ са в процес на изпълнение. Моментното състояние на улиците от този клас е много добро. **Осветителни тела и бордюри** са поставените по целите дължини на улиците. Движението се регулира посредством **вертикална сигнализация** - светофарни уредби и пътни знаци, както и пълна **хоризонтална маркировка**. При тази категория улици **ограничителни съоръжения** се поставят само между срещуположните пътни платна за възпрепятстване нерегламентираното преминаване на пешеходци. При посочените транспортни комуникации такива са налични при ул. „Димитър Благоев“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Генерал Владимир Заимов“ и ул. „Николай Петрини“. **Вертикална сигнализация** като пътни знаци, табели и светофарни уредни са поставени при всички необходими участъци и точки. Движението се регулира автоматично при предварително зададени цикли. Прилежащото улично **озеленяване** се състои от естествена ниска растителност и частично залесяване с висока дървена растителност в отредени площи. Съответно постигнато е частично засенчване на уличните платна и тротоарите. Има необходимост от уплътняване на залесяването за подобряване на микроклиматичните и естетическите качества на средата.

Интензивността на движението при ул. „Преслав“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Генерал Владимир Заимов“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Граф Игнатиев“ може да се определи като много висока, а при ул. „Европа“, ул. „Дружба“, ул. „Индже Войвода“ и ул. „Търговска“ – висока. При всички улици с изключение на ул. „Европа“ преобладаващ **вид на натоварването** е автомобилен, а при посочената – тежкотоварен.

Второстепенна улична мрежа – събирателни и обслужващи улици

В зависимост от функционалното им предназначение улиците от второстепенната улична мрежа се разделят на:

- събирателни улици V клас;
- обслужващи улици VI клас;
- обслужващи улици VI клас - тип споделени.

Улиците по т. 1 събират движението от обслужващите улици и го отвеждат до улиците от по-висок клас.

Улиците по т. 2 довеждат движението до отделните жилищни, обществено обслужващи, производствени или други обекти.

Обслужващи улици VI клас - тип споделени по т. 3 уреждат споделена среда за пешеходното, велосипедното и автомобилното движение.

В община Ямбол второстепенната улична мрежа е представена от събирателни улици V клас и обслужващи улици VI клас. В жилищните територии те могат да се поделят основно на две групи: улици, осигуряващи достъпността до обекти на обществено обслужване и обществени пространства (обекти на здравеопазването, образованието, културата, спорта, търговията; пространства като площи, озеленени площи за широк обществен достъп и други) и улици, осигуряващи достъпността до жилищни сгради. Първите са приоритетни за поддръжка и осъществяване на рехабилитация и реконструкция. В преобладаващата част от структурните единици на община Ямбол те са именувани, което подчертава значимостта им и необходимостта от разпознаваемост, докато вторите са с неуточнени наименования.

Обслужващите улици имат по две **пътни ленти**, по една за всяка посока на движение (без обособени канавки). Тротоари са отредени от едната или двете страни на пътното платно. Към настоящият момент не са изградени велосипедни алеи във вътрешнокварталните пространства, но при улиците с ниска интензивност на движението и достатъчна ширина съществуващата организация на движението позволява придвижване от този тип.

Наблюдава се тенденция за прилагане на кръгово движение при кръстовища. По този начин се оптимизира и облекчава автомобилният трафик. Моделът е приложен при: на ул. „Търговска“ – ул. „Милин камък“, на ул. „Битоля“, пред ДКЦ1, като се предвижда изграждане и на други места – на ул. „Търговска“, до старата автогара, кръстовището до „ХЕС“ и други.

Характерно за териториите на община Ямбол, застроени в по-ранен исторически период обособяването на улици с малка ширина. В съвременното те са с по-специфична организация – еднопосочно движение и паркиране едностранно, а при концентрация на обекти на общественото обслужване и достатъчна ширина и двустранно. **С еднопосочно движение са улиците:**

- кв. Изток /Централна градска част/: ул. „Кара Кольо“, ул. „Хан Тервел“, ул. „Крали Марко“;
- кв. Генерал Владимир Вазов /Централна градска част/: ул. „Пети януари“ (част), ул. „Страхил Войвода“ (част);
- Централна градска част: ул. „Жорж Папазов“, ул. „Матвей Вълев“ (част), ул. „Константин Иречек“, ул. „Стилияна Параскевова“, ул. „Цар Самуил“, ул. „Одрин“ (част), ул. „Бяло море“ (част), ул. „Марин Дринов“, ул. „Иван Вазов“, ул. „Васил Карагьозов“ (част), ул. „Бузлуджа“ (част);
- кв. „Каргон“: ул. „Атанас Кратунов“, ул. „Жеко Андреев“, ул. „Иван Рилски“ (част), ул. „Варна“, ул. „Лом“ (част), ул. „Пейо Яворов“ (част);

Общо за обслужващите улици е, че хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация се поставя само по необходимост съответно в определени участъци и точки.

Улични и тротоарни настилки. Състояние

На територията на община Ямбол уличните настилки са предимно асфалтови. Частични паважни настилки има в Централна градска част, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, ж.к. „Васил Левски“, ж.к. „Изток“, ж.к. „Райна Княгиня“ и кв. „Каргон“. По видове настилки 48 км (30%) е с асфалтово покритие, 39 км (24%) с асфалтово покритие върху основа от паважна настилка и 73 км (46%) с паважна настилка.

Тротоарните настилки са предимно от бетонови плочи, а при ж.к. „Генерал Владимир Заимов“ и с павеа. Протича тенденция за промяна на бетонови плочки с павеа тип „Бахатон“. Наблюдават се частични разкъсвания на тротоарната мрежа.

Специфично при Западна промишлена зона и Южна промишлена зона уличните настилки са с асфалтово покритие, а границите на имотите и частично полагане на бетон. Тротоари са обособени при част от по-важните улици, а прилежащите на улицата пространства са с естествено озеленяване. С това се възпрепятства достъпа на работещи

пешеходно. Предвид предназначението на териториите и организацията на имотите, се наблюдава висок дял запечатани почви.

Общото състояние на уличните и тротоарните настилки в градската структура е сравнително добро, като в момента се извършват интензивни ремонти за подобряване нейното състояние и осигуряване на по-добри условия на придвижване. С по-добри характеристики са част улиците, осигуряващи достъпността до обекти на общественото обслужване и то в *Централна градска част*. Изцяло подновена е настилка по ул. „Георги С. Раковски“, която е обособена като пешеходна зона, като това предстои при ул. „Търговска“ в участъка от Безистена до старата Автогара Ямбол. При улиците, осигуряващи достъпността до жилищни територии състоянието е сходно за цялата територия на общината. Причини за моментното състояние на уличната мрежа са недостатъчните финансови ресурси и множество пространства за рехабилитация и реконструкция, съответно те се насочват приоритетно. При множество улици в момента се извършват ремонтни дейности, които значително подобряват състоянието им, като тези процеси ще продължат интензивно и в бъдеще.

Към настоящия момент при улиците и тротоарните пространства се наблюдават дефекти като напуквания, неравности, нагъвания, пропадания, повдигания, образуване на дупки, отсъствие на отделни елементи като бордюри и скосявания и други. На места се наблюдава асфалтиране върху паважната настилка, което в следствие води до влошени качества и нова необходимост от рехабилитация, като допълнение води и до загуба на автентичността на средата. При кв. „Кючук“ има положена базова настилка при по-важните улици, а останалите представляват черни пътища без насип от чакъл, а тротоарни пространства не са обособени, с което пешеходците са изтласкани на уличното платно. Настилки отсъстват при *Гребна база*, като територията е само с естествено покритие.

В следствие на нарушената структура на част от тротоарите в града, на места е възпрепятствано движението на определени групи хора като възрастни, родители с колички и хора в неравностойно положение. Ремонтните дейности, включително за прокарване на трасета на електрозахранване, за съобщителни комуникационни линии, водопроводни или газови връзки и отклонения, нарушават целостта на настилките и при преобладаващата част от случаите не се възстановява първоначалният облик и качество.

Съществен проблем в *Централна градска част*, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, ж.к. „Изток“, кв. „Каргон“ е отводняването на улиците при проливни дъждове, като в по-ниските части се задържа вода. При част от улиците с павирани настилки и тези, които са в следствие асфалтирани, липсват **отводнителни шахти и улеи**, свързани с

канализационната мрежа. Това е допълнено от ниското ниво на тротоарите или тяхната липса. Често прилежащите територии, включително озеленените, не могат да поемат количеството вода и те навлизат в частните имоти и партерните етажи на близко разположените сгради, нанасяйки материални щети.

Обслужващи улици с необходимост от рехабилитации и реконструкция по структурни единици в община Ямбол

❖ Жилищни територии

Към жилищните територии в община Ямбол спадат квартали, комплекси и вилна зона „Гърдев Кладенец“. В тях с приоритетно значение за поддръжка и осъществяване на рехабилитация и реконструкция са обслужващите улици, осигуряващи достъпността до обекти на обществено обслужване и обществени пространства. Тези улици са представени в поименна форма, като са уточнени и техните потребности. Улиците, осигуряващи достъпността до жилищни сгради са със сходно състояние в цялата територия и не могат да бъдат приоритизирани. При тях е необходимо поетапно провеждане на рехабилитация и реконструкция.

▪ **Централна градска част:** ул. „Българка“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Константин Иречек“, ул. „Стилиана Параскевова“, ул. „Паисий Хилендарски“, ул. „Волга“, ул. „Сердика“, ул. „Търговска“, „Св. Св. Кирил и Методий“, „Славянска“, „Бяло море“, „Кабиле“, ул. „Цар Самуил“, ул. Ямболска Комуна“, ул. „Стефан Караджа“, ул. „Шипка“, ул. „Видин“, ул. „Джон Попов“, ул. „Черно море“, ул. „Твърдица“, ул. „Сливница“, ул. „Радецки“. Улиците са с необходимост от рехабилитация и реконструкция, като при ул. „Стилиана Параскевова“ е частична при уличното платно и върху тротоарите, при ул. „Константин Иречек“ върху тротоарите от двете страни и ул. „Българка“ тротоар от едната страна.

▪ **ж.к. „Аврен“:** ул. „Милин камък“, ул. „Драма“, ул. „Гали поле“, ул. „Енос“, ул. „Гоце Делчев“, ул. „Аврен“, ул. „Бунархисар“. Всички от изброените са с изявена необходимост от рехабилитация и реконструкция, като внимание следва да се обърне и на прилежащите пространства и връзките с други транспортни комуникации.

▪ **ж.к. „Васил Левски“:** ул. „Руен“, ул. „Галац“ и ул. „Вежен“. При първите две от изброените има необходимост от частична реконструкция и рехабилитация с акцент върху тротоари и прилежащи пространства, а при ул. „Вежен“ от цялостна.

▪ **ж.к. „Възраждане“:** ул. „Козлодуй“, ул. „Битоля“, ул. „Шести септември“, ул. „Емине“, „Чумерна“, „Перелик“, „Вихрен“, „Богдан“. С изявена необходимост от цялостна рехабилитация и реконструкция е ул. „Козлодуй“ от пресечката с ул. „Изток“

до ул. „Индже войвода“ (западна част), Емине“, „Чумерна“, „Перелик“, „Вихрен“, „Богдан“. Ул. „Козлодуй“ от ул. „Изток“ до ул. „Георги Гарабчи Войвода“ (източна част) и ул. „Битоля“ до обслужваща улица с направление север-юг (източно от ул. „Богдан“) са с необходимост от частична реконструкция и рехабилитация с акцент върху тротоари и прилежащи пространства.

- **ж.к. „Георги Бенковски“:** ул. „Централна“, обл. ул. западно от бл. 11, обл. ул. северно от бл. 11 и 12, обл. ул. западно от бл. 7, 13 и 19, обл. ул. южно от бл. 19, 20, 21 и 22, обл. ул. южно от бл. 7, 8, 9 и 10. Всички от улиците са с относително добро състояние на уличните настилки, но се наблюдава необходимост от обновяване на тротоарите, а при обл. ул. южно от бл. 7, 8, 9 и 10 и обособяване на такива.

При обл. ул. северно от бл. 15 и 16 поставените гаражни клетки възпрепятстват достъпа от свободната озеленена площ в северно направление.

- **ж.к. „Генерал Владимир Заимов“/ЦГЧ/:** ул. „Крали Марко“ (тротоари), ул. „Независима България“, ул. Александър Стамболийски“, ул. „Стефан Караджа“. Изброените улици са с необходимост от цялостна реконструкция и рехабилитация, а ул. „Крали Марко“ с частична – само при тротоарните пространства.

- **ж.к. „Граф Игнатиев“:** обл. ул. северозападно от бл. 70 и северно от бл. 82, обл. ул. северозападно от бл. 64, 66 и 68, обл. ул. източно от бл. 60, обл. ул. западно от бл. 60, ул. „Кокиче“. Всички от избраните улици с изключение на ул. „Кокиче“ са с необходимост от цялостна реконструкция и рехабилитация.

- **ж.к. „д-р Димитър Дончев“:** ул. „д-р Димитър Дончев“, обл. ул. северно от Дом за стари хора „Св. Архангел Михаил“ и обл. ул. южно от Дом за медико – социални грижи за деца. При ул. „д-р Димитър Дончев“ следва да бъде реализиран проект за реконструкция, II етап. Последните две от изброените улици представляват разклонения на Обходен път „Изток“, който в територията изпълнява функции и на главна улица. Обсл. ул. северно от Дом за стари хора „Св. Архангел Михаил“ осигурява свързаност и с Републикански път IV – 7072, като към момента представлява черен път с естествено земно покритие. Обсл. ул. южно от Дом за медико – социални грижи за деца е в процес на цялостно изграждане обособяване на пространства за улично и пешеходно движение, полагане на настилки, хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация (пътни знаци и табели), както и базови елементи на градско обзавеждане (осветителни тела).

- **ж.к. „Златен рог“:** ул. „Проф. П. Нойков“, ул. „Велико Търново“, ул. „Дружба“, обл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13, обл. ул. западно от бл. 3, ул. „Мир“ и ул. „Българка“. Всички от изброените имат необходимост от рехабилитация и реконструкция

със следните специфики: ул. „Проф. П. Нойков“ – преструктуриране и обособяване на пешеходни пространства успоредно на дължината на река Тунджа с обезопасяване и озеленяване; ул. „Велико Търново“ в участъка от ул. „Атанас Кратунов“ до обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13 – ремонт на лъв тротоар; ул. „Велико Търново“ в участъка от обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13 до ул. „Златен рог“, ул. „Дружба“, обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13, обсл. ул. западно от бл. 3, ул. „Мир“ и ул. „Българка“ – за цялостен ремонт на улични и тротоарни пространства и прилежащи площи.

- **ж.к. „Зорница“:** ул. „Момин камък“, която е с осъществена реконструкция и рехабилитация в участъка от главната ул. „Търговска“ до първо западно разклонение, южно от бл. 3. Към момента има необходимост от продължаване на процесите на обновяване с акцент върху тротоарните и прилежащите пространства.

- **ж.к. „Изток“/ЦГЧ/:** ул. „Георги Сава Раковски“, ул. „Кара Кольо“, ул. „Стефан Стамболов“, ул. „Богомил“, ул. „Искър“, ул. „Бели Дрин“, ул. „Търговска“, ул. „Марко Бехар“. В много добро състояние са само пешеходните улици – ул. „Георги Сава Раковски“ и ул. „Търговска“. Транспортните комуникации ул. „Кара Кольо“, ул. „Стефан Стамболов“, ул. „Искър“, ул. „Бели Дрин“ и ул. „Марко Бехар“ са с изявена необходимост от цялостна рехабилитация и реконструкция, а ул. „Богомил“ – за частична.

- **кв. „Каргон“:** ул. „Жеко Андреев“, ул. „Доктор Кръстев“, ул. „Проф. П. Нойков“, ул. „Свети Георги“, ул. „Ивайло“, ул. „Атанас Кожухаров“, ул. „Георги Гарабчи Войвода“ и ул. „Русе“, ул. „Атанас Кратунов“, ул. „Иван Рилски“, ул. „Козлодуй“, ул. „Битоля“, ул. „Лом“, ул. „Люлин“, ул. „Преспа“, ул. „Захари Величков“. **С изявена необходимост от рехабилитация и реконструкция са:** ул. „Проф. П. Нойков“, ул. „Свети Георги“, ул. „Атанас Кожухаров“ за цялостен ремонт, както и ул. „Ивайло“, ул. „Иван Рилски“, ул. „Битоля“, ул. „Лом“ за ремонт с акцент върху тротоарните пространства. Към групата може да се добави и Каргонски мост.

- **кв. „Кючук“:** В територията има няколко важни улици, които в малки участъци осигуряват достъпността до обекти на общественото обслужване: ул. „Сократ“, ул. „Сокол“, ул. „Китка“, ул. „Латинка“, ул. „Божур“ и ул. „Нарцис“. Изброените са с необходимост от цялостна реконструкция и рехабилитация, включително отреждане на тротоари и прилежащи пространства.

- **кв. „Райна Княгиня“:** ул. „Балкан“, ул. „Мальовица“, ул. „Кожух планина“, ул. „Акация“, ул. „Родопи“, ул. „Ямболска стачка“, ул. „Чая“, обсл. ул. западно от бл. 18 и 19, ул. „Тимок“, ул. „Вит“. За всички изброени е идентифицирана необходимост от рехабилитация и реконструкция с акцент върху тротоарните настилки.

- **ж.к. “Хале”:** ул. „Милин камък“, ул. „Любен Каравелов“, обсл. ул. трето североизточно разклонение на ул. „Търговска“ (до КАТ Ямбол и ПГ по хранителни технологии и туризъм), обсл. ул. северозападно от бл. 1, 2 и 14, обсл. ул. първо северозападно разклонение на ул. „Любен Каравелов“ и обсл. ул. югозападно от бл. 2, 4 и 6, обсл. ул. северозападно от бл. 9. Към настоящия момент рехабилитация е извършена на обсл. ул. северозападно от бл. 1, 2 и 14, обсл. ул. първо северозападно разклонение на ул. „Любен Каравелов“ и обсл. ул. югозападно от бл. 2, 4 и 6, а останалите са с необходимост от цялостна рехабилитация и реконструкция.

- **ж.к. “Христо Ботев”:** В територията общественото обслужване се осигурява от ул. „Преслав“, а останалите транспортни комуникации са осигуряващи достъпността до жилищните сгради.

- **Вилна зона „Гърдев Кладенец“.** В територията няма обществено обслужващи обекти. С положени настилки от асфалт са по-главните транспортни комуникации, а останалите са само с естествено земно покритие. Не са обособявани тротоари. За осигуряването на нормалното обитаване на хората е необходимо при основните улици да се осъществи рехабилитация и реконструкция.

❖ **Нежилищни територии**

Към нежилищните територии в община Ямбол спадат бившето военно поделение, Гребна база, парк Боровец, Западна и Южна промишлени зони.

- **Бивше военно поделение**

Към настоящия момент не функционира, като улиците и сградния фонд не се поддържат. Част от имотите на бившето военно поделение са прехвърлени безвъзмездно на община Ямбол от Министерство на отбраната. Част от територията е частна собственост и част собственост на МО за съхраняване на движимо имущество. Съгласно плановете, следва да се заложи цялостна рехабилитация и реконструкция на транспортните комуникации и изграждане на нови.

- **Гребна база**

Територията е без оформена улична мрежа, като присъстват само пътеки с естествено покритие, без положени настилки. Отсъства обособяване на пространства за различните видове участници в движението – автомобили, велосипедисти, пешеходци. Възможностите за достъп и използване на територията са ограничени. Развитието на Гребната база следва да бъде планирано и проектирано, с предвиждане на нови транспортни

комуникации, връзки със съществуващите и подобряване на достъпността от близките жилищни територии.

▪ **Парк Боровец**

Лесопаркът е най-доброто място за панорамен поглед над целия град. В парка са обособени малко на брой алеи с положена настилка от асфалт. Осъществява се регулярно залесяване с разнообразни видове. Нова площадка с уреди за фитнес на открито, внесени за първи път в България, е монтирана в подножието на парка. Бъдещото развитие на парка следва да бъде планирано с предвиждане за обособяване на нови алеи, продължаване на залесяването, поставяне на градска мебел, обособяване на детски площадки и др.

▪ **Западна промишлена зона:** важни за територията транспортни комуникации са: ул. „*Индустиална*“, ул. „*Пирин*“, ул. „*Железничарска*“, ул. „*Сокол*“ и ул. „*Ямболен*.. Всички от изброените са с необходимост от цялостна рехабилитация и реконструкция, а ул. „*Ямболен*“ – частична, с акцент върху тротоарните пространства.

▪ **Южна промишлена зона:** ул. „*Георги Шейтанов*“ и обслужващи улици разклонения на нея и други обслужващи улици.

Озеленяване

При улиците от тази категория има естествена ниска растителност, а много рядко – редово залесяване с висока дървесна растителност. В *Централна градска част* възможностите за залесяване са ограничени поради гъстотата на застрояване, а ж.к. „*Райна Княгиня*“, кв. „*Каргон*“ това е допълнено и от малка ширина на улиците. По улиците с озеленяване, растителността е разредена и не е постигната добра свързаност с площните елементи на зелената система като междублокови пространства, паркове и градини и контактните територии с река Тунджа. Това възпрепятства изпълнението на функциите – благоустройствени, естетически, за смекчаване и осигуряване на защита от климатичните въздействия, включително подпомагане адаптацията на градската среда към климатичните изменения.

Градско обзавеждане

В структурата на община Ямбол по вътрешнокварталните улици присъстват отделни елементи на **градското обзавеждане**. По дължините на улиците са поставени осветителни тела. На места в територията се наблюдава обособяване на пространства за продължителен престой и социално взаимодействие с поставени пейки и кошчета. В част от предблоковите пространства при многофамилните жилищни сгради и непосредствено

пред имотите с еднофамилни жилищни сгради има поставени пейки. При улиците с по-тесни тротоарни пространства, като *Централна градска част*, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“ и ж.к. „Изток“, ж.к. „Райна Княгиня“ и кв. *Каргон*, поставянето на градско обзавеждане от този тип е ограничено.

Интензивност и вид на натоварването

Интензивността на движението по всички улици е ниска до средна, а преобладаващи **видове на натоварването** са автомобилен и пешеходен. При повишаване качествата на градската среда има възможност за повишаване на количествата пешеходци.

Изводи:

- Постигнато е много добро развитие на пътната инфраструктура и обвързаност между общинската и републиканската пътни мрежи;
- Вертикална сигнализация като пътни знаци, табели и светофарни уреди са поставени при всички необходими участъци и точки;
- При обходните пътища частично отсъстват ограничителни съоръжения (мантинели), а наличните са с дефекти;
- Общото състояние на настилките при обслужващите улици е сравнително добро като се отчитат единични дефекти /напуквания, нагъвания, пропадания, повдигания, образуване на дупки/, които се отстраняват периодично. При тротоарите частично е възпрепятствано движението на определени групи хора като възрастни, родители с колички и хора в неравностойно положение. При множество улици се извършват ремонтни дейности, като това в бъдеще ще продължи интензивно.
- Недостатъчно редово залесяване с висока дървесна растителност;
- Наличие на отделни елементи на градско обзавеждане като осветителни тела и необходимост от обособяване на нови пространства за продължителен престой и социално взаимодействие.

II. 2. Железопътен транспорт

През община Ямбол преминават главна железопътна линия № 8 по направление София – Пловдив – Стара Загора – Ямбол – Бургас и локалната железопътна връзка по направление Ямбол – Елхово.

На територията е изградена и функционираща **Железопътна гара Ямбол**, намираща се в Западна промишлена зона, ул. „Железничарска“ № 6. Тя е пространствено отделена от жилищните територии и други връзки с междуградския транспорт, включително Автогара Ямбол. Достъпът до нея се осъществява посредством масов градски обществен транспорт и личен автомобил.



Фигура 1. Железопътна мрежа на България, 2021г., Източник: БДЖ – Пътнически превози.

Железопътната мрежа се използва за товарни и пътнически превози. Товарните превози се разпределят към други части на страната или се насочват към Западна и Южна промишлени зони. Пътническите превози основно служат за транзитно преминаване на работещи и учащи в по-големите градове в страната и близките градове (Пловдив, Стара Загора, Сливен, Бургас). Довеждащите и отвеждащи пътнически превози са малка част. Те се предоставят от националния пътнически оператор „БДЖ“ АД.

В структурата на община Ямбол железопътните трасета преминават предимно през промишлени и слабо заселени зони, които ги правят неатрактивни за вътрешноградски превози. Специфично за територията е, че железопътните линии пространствено разделят Западна промишлена зона в направление север / юг, както и отделят кв. „Кючук“ и вилна зона „Гърдева глава“ от останалите жилищни структури. Те създават съществени ограничения в развитието на урбанизираните територии.

По отношение на железопътния транспорт могат да бъдат открити следните проблеми:

- Амортизирана и морално остаряла инфраструктура, оказваща влияние и върху скоростта на придвижване;
- Влошено състояние на подвижния състав (локомотиви, пътнически и товарни композиции);
- Ниска експлоатация на железопътните линии спрямо проектната заради влошено състояние на железните пътища. Това води до закъснения, намаляване на броя преминаващите влакове и съответно намаляване на капацитета пътници и товари; Текущия капацитет се експлоатира на по-малко от 30% от възможния;
- Железопътните линии са пространствен разделител и ограничител;
- Влошено състояние на материално-техническата база на Железопътна гара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения;
- Затруднена достъпност поради отдалечеността от жилищни територии;
- Придвижването на пътници от някои жилищните територии е възможно само с прекачване на масовия градски обществен транспорт, което създава съществено неудобство, особено при малки градове;
- Затруднена достъпност на определени групи хора – родители с колички, възрастни хора и хора в неравностойно положение;
- Цялостна непривлекателност, ниска функционалност и ефективност на железопътния транспорт на местно, регионално и национално ниво.

Натовареността на железопътния транспорт и Железопътна гара Ямбол са ниски. Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ Регионален център – Бургас отчита ежегодно понижаване на среднодневния брой заминали пътници. Съвкупността от недостатъци на железопътния транспорт дава естествен резултат като преориентиране на пътниците към други видове транспорт. С по-висока

конкурентоспособност се отличават междуградския автобусен транспорт и пътуването с лични автомобили.

Бъдещо развитие

Инвестициите в железопътен транспорт се осъществяват на национално ниво и в приоритетни участъци. Необходимо е да се извърши реконструкция и рехабилитация на железопътната инфраструктура (трасета, съоръжения), гари и закупуване на съвременен и модернизирания подвижен състав. Това ще доведе до повишаване на функционалността, ефективното използване на капацитета, намаляване на времето за придвижване и транспортиране, подобряване качествата на услугите по превоз на пътници и товари и интереса.

На местно ниво е необходимо да се обнови Железопътна гара Ямбол заедно с прилежащите ѝ пространства и транспортни комуникации. От съществено значение е да се подобри достъпността и да се създадат удобни връзки с масов градски обществен транспорт от всички части на град Ямбол.

Територията има потенциал за осъществяване на регионални, национални и международни товарни превози, включително и прилагане на интермодален модел на транспортиране поради местоположението и близостта с Автомагистрала „Тракия“ (част от Трансевропейски транспортен коридор №8) и Пристанище Бургас. Предстоят промени в коловозното развитие с цел модернизиране на железопътната линия с направление София – Бургас за повишаване на нейната скорост.

Изводи:

- Община Ямбол се обслужва с товарни и пътнически железопътни превози посредством преминаващите главна и локална железопътни линии;
- Железопътна гара Ямбол е пространствено отделена от жилищните територии и други връзки с междуградския транспорт;
- Влошено състояние на материално-техническата база на Железопътна гара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения;
- Придвижването на пътници от някои жилищните територии е възможно само с прекачване на масовия градски обществен транспорт;
- Затруднена достъпност на определени групи хора.

II. 3. Трудови пътувания в рамките на общината и към други съседни общини.

Транспортната достъпност и осигуреност

Трудови пътувания в рамките на общината и към други съседни общини

За развитието на градовете в икономически и социален аспект и функционирането им като притегателни центрове от съществено значение е тяхната транспортна достъпност и осигуреност.

В регионален контекст община Ямбол е осигурена с техническа инфраструктура за осъществяването на автомобилен и железопътен транспорт, а в рамките на общинската структура – автомобилен транспорт, пешеходно и частично велосипедно движение.

Местата за труд обхващат предимно Централна градска част, както и Западна и Южна промишлени зони. В първите две територии са концентрирани предприятия в икономически дейности: Услуги; Търговия, ремонт на автомобили; Професионални дейности и научни изследвания; Хотелиерство и ресторантьорство; Хуманно здравеопазване и социална работа; Операции с недвижими имоти и други, докато в промишлените зони е Преработваща промишленост. В останалите части на община Ямбол са разпространени дейности основно по Услуги; Търговия, ремонт на автомобили и Образование.

Именно до и от тези територии се осъществяват ежедневните трудови пътувания. Преобладаваща част от тях са от местни жители – вътрешно общински пътувания, както и малък дял от други населени места от съседни общини.

Транспортната достъпност и осигуреност. Комплексен модел за изследване на транспортната достъпност – време за достъп

По отношение на транспортната достъпност, осигуреността на територията и осигуреността на населението до критични локализационни услуги е разработен **комплексен модел за изследване на транспортната достъпност. Той е за основан на предложения от португалският географ Жулиао /Juliao, 1999/ метод за анализ,** използван в комбинация с пространствени данни за различните обекти на техническата инфраструктура, разположени в територията в обхвата на изследването.

Моделът се базира на времето, необходимо за пресичане на една растерна клетка, като в случая е използван растерен модел с пространствена резолюция 100 м. Времето за

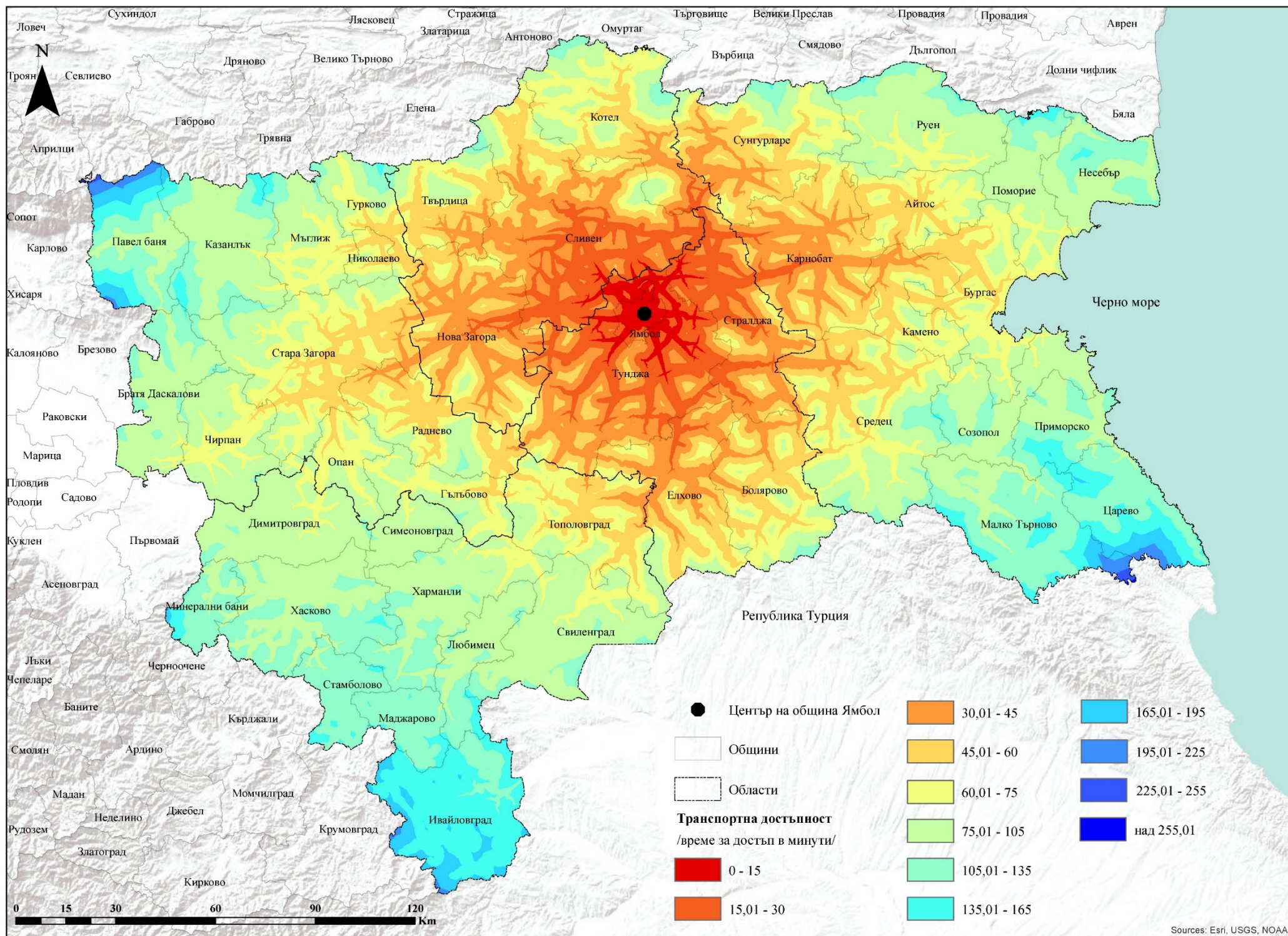
преминаване се определя от потенциалната скорост за придвижване по различните категории /класове/ пътища. Тези скорости са дефинирани по следният начин:

$$CCT = \frac{P \times 60}{Ts \times 1000}$$

Таблица 1. Класове пътища, потенциални скорости и време за преминаване на 100 м.

Клас път	Потенциална скорост Км/ч	Време за преминаване на растерна клетка с резолюция 100 м /минути/
Автомагистрала	120	0.0500
I клас път	90	0.0667
II клас път	80	0.0750
III клас път	70	0.0857
Общински клас	60	0.100
Извън пътната мрежа	6	1.00

Източник: Катедра „Картография и ГИС“, Софийски Университет, Попов. А, Географски информационни системи, 2012 г.



За териториален обхват на изследването е избран Югоизточен район, включващ областите Бургас, Стара Загора, Сливен, Хасково и Ямбол и съставните им общини. По този начин елементите на транспортната инфраструктура и териториалните структури ще бъдат разгледани възможно най-пълноценно.

Време за достъп

Отчитайки трасетата на транспортните комуникации и допустимата скорост на движение според категорията (класа) им, е разработен модел, предоставящ информация за необходимото време за достъп.

От центъра на община Ямбол в рамките на 15 минути движение може да бъде обхваната централната градска част, а за между 15 и 30 минути - преобладаваща част на община Ямбол, включително и част от Автомагистрала „Тракия“ (между селата Дражево и Чарда). При нарастване на времевия интервал между 30 и 45 минути е възможно достигане до северните части на общините Тунджа и Стралджа, както и южните на община Сливен. **При време до 60 минути могат да бъдат обхванати преобладаващата част от съседните общини Тунджа, Стралджа, Карнобат, Сливен и Нова Загора. Това има съществено значение за пазара на труда, осъществяването на ежедневни трудови пътувания и осигуряването на достъп до критични локализационни услуги в сферите здравеопазване и образование.**

Таблица 2. Разстояния и време за достъп от град Ямбол до областни и общински центрове, гранично контролно-пропускателни пунктове и връзки на интермодален транспорт в близост, 2021г.

Населено място	Разстояние по пътната инфраструктура /км./	Време за достъп /мин./
Областни центрове		
Бургас	91,7	60
Пловдив	169	103
Сливен	28,9	30
Стара Загора	86,7	56
Хасково	128	89
Общински центрове		
Елхово	38,2	37
Болярово	59,5	51
Стралджа	23,6	26
Карнобат	53,5	42
Нова Загора	51,9	37

Гранични контролно-пропускателни пунктове		
Лесово	66,8	59
Капитан Петко Войвода	108	102
Капитан Андреево	118	110
Малко Търново	171	125
Връзки за интермодален транспорт		
Автомагистрала „Тракия“	9,9	11
Път I-7	8,2 / 9,6	12 / 13
Път I-6	21,3	21
Път II-55	42,5	28
Път II-73	53,8	42
Път II-79	38,3	35
Пристанище Бургас	96,2	66
Летище Бургас	97,6	65

Източник: Собствени изчисления

В регионален контекст, до 75 минути е необходимото време за достъп до населени места и територии, разположени в непосредствена близост до транспортните комуникации от републиканската пътна мрежа, най-близкият граничен контролно-пропускателен пункт, както и основните звена на интермодален транспорт. Това има значение развитието на промишлеността, бизнеса и възможностите за достигането до нови пазари. За община Ямбол ключови връзки са Автомагистрала „Тракия“ (част от трансевропейски транспортен коридор №8), пътища I-7, I-6, II-53 (припокриващ се частично с Обходен път Юг), II-55, II-73 и II-79, Пристанище Бургас, ГКПП Лесово и с по-малко значение Капитан Андреево, Капитан Петко Войвода и Малко Търново, както и перспективното развитие на Летище Бургас за карго товари.

За населените места, отдалечени от републиканската пътна мрежа, и тези, намиращи се в труднодостъпни райони поради характеристиките на релефа, съответно е необходимо повече време за достъп. В рамките на Югоизточния район такива са Стара планина със северните части на общините Павел баня и Гурково, Странджа планина с южните части на общините Малко Търново и Царево, както и Източни Родопи с община Ивайловград.

Към настоящият момент може да се обобщи, че **транспортната достъпност в общински и регионален контекст е добра.** Изградената техническа инфраструктура и нейното перспективно развитие и модернизация дават възможност за подобряване на достъпността до община Ямбол, развитие на предприятията и икономически растеж, повишаване на ежедневната миграция и привличане на човешки ресурси. Това от своя страна дава възможност на жителите от съседните общини да реализират приходите си в община Ямбол, а да ги инвестират по местоживеене.

Изводи:

- Община Ямбол е осигурена с техническа инфраструктура за осъществяването на автомобилен, железопътен транспорт, пешеходно и частично велосипедно движение;
- Местата за труд обхващат предимно Централна градска част и ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, както и Западна и Южна промишлени зони, като до и от тези зони се осъществяват ежедневните трудови пътувания;
- Транспортната достъпност в общински и регионален контекст е добра. За време до 60 минути могат да бъдат обхванати преобладаващата част от общините Тунджа, Стралджа, Карнобат, Сливен и Нова Загора, а за до 75 минути - населени места и територии, разположени в непосредствена близост до транспортните комуникации от републиканската пътна мрежа в района, най-близкият граничен контролно – пропускателен пункт, както и основните звена на интермодален транспорт.

III. АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ

В плана е направен анализ на настоящото състояние на градската мобилност, като при изготвянето му е отделено внимание на състоянието на: *обществения транспорт; немоторизирания транспорт; съчетаването на различни видове транспорт; безопасността на градските пътища; автомобилния транспорт; градската логистика; управлението на мобилността и интелигентни транспортни системи (ИТС).*

III. 1. Обществен транспорт

Системата за обществен транспорт обхваща междуградския транспорт и масовия градски обществен транспорт. Територията на община Ямбол се обслужва от автобусен и железопътен междуградски транспорт и автобусен градски транспорт.

Междуградски обществен транспорт

Осъществяват се редовни превози по предварително определени маршрути от град Ямбол до достигане на областни градове като Бургас, Варна, Велико Търново, Русе, Шумен Сливен, Стара Загора, Пловдив, София и други, като е предвидено транзитно преминаване през множество по-малки дестинации.

Таблица 3. Междуградски обществен транспорт с начална точка град Ямбол, 2021г.

А	Авиогарадока, Айтос, Александрово, Асеново, Атолово
Б	Безмер, Богорово, Болярово, Болярско, Ботево, Бояджик, Бояново, Бургас
В	Варна, Велико Търново, Веселиново, Видинци, Воденичане, Войника, Вълчи Извор
Г	Голям Манастир, Горска Поляна, Голямо Крушево, Генерал Тошево, Градец, Гурково, Гълъбинци, Гълъбово
Д	Денница, Джинот, Дражево, Драма, Дряново
Е	Елхово
З	Завой, Загорци, Зимница, Златаре, Зорница
И	Инзово, Иречеково
К	Кабиле, Калчево, Камен Врх, Каменец, Каравелово, Карнобат, Китен, Княжево, Козарево, Коневец, Котел, Крумово, Крушаре, Кукорево
Л	Левка, Леярово, Лозенец, Люлин
М	Меден Кладенец, Маленово, Маломир, Межда, Миладиновци, Могила, Мокрен
Н	Недялско
О	Обзор, Овчи Кладенец, Окоп, Оман, Омуртаг
П	Палаузово, Пирея, Пловдив, Победа, Поляна, Поморие, Правдино, Приморско, Пъдарево, Първенец
Р	Равда, Разград, Робово, Роза, Ружица, Русе
С	Савино, Саранско, Светлина, Свиленград, Симеоновград, Симеоново, Скалица, Славянци, Сламино, Сливен, Слънчев Бряг, Созопол, София, Средец, Срем, Стара Река, Стара Загора, Стефан Караджово, Страджа, Студена, Сунгурларе
Т	Тамарино, Тенево, Тополовград, Търнава, Търговище
У	Устрем

Х	Хаджи Димитрово, Ханово, Хасково
Ч	Чарган, Чарда, Челник, Чирпан, Чубра
Ц	Царево
Ш	Шумен

Източник: Автогара Ямбол

На територията действат частни оператори, осъществяващи пътнически превози на в региона и страната. Те предлагат своите услуги на територията на Автогара Ямбол.

Състояние на Автогара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения

Автогара Ямбол се намира в североизточната част на кв. „Каргон“, на ул. „Русе“. Предвид местоположението, достъпността от жилищните територии автомобилно и с масов градски обществен транспорт е добра. Създадени са условия и за пешеходен достъп посредством тротоари. Велосипедният достъп е слабо застъпен, но неговото развитие постепенно ще се подобрява. В структурата на Автогара Ямбол са обособени сграда с каси, офисни и административни пространства, 10 терминала и паркинг за временен престой на подвижния състав, обществено обслужващи обекти.

Към настоящият момент се отчита недобро състояние на материално-техническата база на Автогара Ямбол и прилежащите ѝ пространства. Частично обновяване е проведено по интериора и екстериора на сградата, както и рехабилитация и реконструкция на настилките. Металната конструкция над терминалите е с физическа амортизация и следва да бъде подменена. Наблюдава се необходимост от преструктуриране на пространствата, облагородяване и озеленяване, задаване на съвременен архитектурен облик, създаване на благоприятни микроклиматични условия на изчакващите пътници, предоставяне на повече места за сядане и осигуряване на цялостна поддръжка. За модернизацията на предоставяните услуги е необходимо поставянето на електронни информационни табла при терминалите.

Състояние на подвижния състав на междуградския транспорт

За обслужването на територията и хората се използват маршрутки (с до 15 седящи места) и автобуси (с до 50 седящи места). Превозните средства са сходни за използваните в региона и страната. **Предпоставки, създаващи неудобство при пътуването са:**

- Нерегулярно и недобро почистване на подовите настилки и седалки;
- Стъпала при вратите за качване и слизане на пътници;
- Отсъствие на рампи за хора в неравностойно положение;

- Високи нива на шум и вибрации по време на движението (маршрутки);
- Частичност / отсъствие на устройства за видеонаблюдение;
- Използване на неекологични горива, отделящи вредни емисии в градската околна среда и нейните компоненти.

Отговорността по поддържането и обновяването на подвижния състав е на частните оператори, предоставящи услугата.

Масов градски обществен транспорт

Представен е от линии с различна дължина, брой спирки брой курсове за деня, време на обслужване и време за изпълнение. Територията се обслужва от 13 на брой линии със следните номера: 1, 2, 5, 13, 16, 18 Б, 18 К, 20, 20 А, 233, 23 Кос, 23 Лозя и 25. Те се изпълняват по предварително определено разписание за делнични, празнични дни, като са отредени и сезонни курсове. Територията на община Ямбол се обслужва и от **два сутрешни курса (бързи), включващи най-натоварените спирки**, които смислово са близки до Система от бързи автобусни коридори. По този начин се осигурява придвижване на хора за достигане до обекти на образованието и работни места с по-висока средна скорост на движение.

Мрежата взаимодейства с междуградския обществен транспорт (при Автогара Ямбол) и железопътния транспорт (при Железопътна гара Ямбол).

На територията действа частен оператор, осъществяващ пътнически превози въз основа на срочен договор за предоставяне на обществена услуга. Настоящата фирма използва като депо за съхраняване на автобуси територии в Промислена зона Запад и по-конкретно имот на строително предприятие „Кумазит транс“ ООД на ул. „Ямболен“, Промислена зона „Запад“.

Таблица 4. Линии на масов градски обществен транспорт, 2021г., община Ямбол

Линия	Маршрут	Дължина	Брой спирки по маршрута	Спирки по маршрута	Брой курсове	Време на обслужване	Време за изпълнение на 1 курс
1	Обръщател „Изток“, ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Пирин“, Железопътна гара Ямбол, ул. „Пирин“, ул. „Ямболен“, ул. „Европа“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Срем“, ул. „Търговска“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Милин камък“, ул. „Търговска“, обръщател „Изток“.	13,2 км до Железопътна гара 17,2 км до Язаки	32 до Железопътна гара 37 до Язаки	Обръщател „Изток“, „ХАЛЕ“, „ТХВП“, „РУМ“, „Милин камък“, „Драма“, „Учителски институт“, „Стара Автогара“, „Родоп“, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „Хотел България“, „Билла“, „ХЕС“, „ПГ по Икономика“, „Железопътна гара Ямбол“, „ХЕС“, „Терснаб“, „Язаки“, „Сила“, „Железопътна гара Ямбол“, „ХЕС“, „ХВК“, „Билла“, „Хотел България“, „Димчо Дебелянов“, „Автогара“, „Родоп“, „Стара Автогара“. „Учителски институт“, „Драма“, „Милин Камък“, „РУМ“, „ТХВП“, „Хале“, обръщател „Изток“.	35	04:20 – 21:59	49 мин. до Железопътна гара 56 мин. до Язаки
2	Обръщател „Север“, ул. „Преслав“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Атанас Кратунов“, обръщател „Златен рог“, ул. „Атанас Кратунов“, ул. „Яворов“, ул. „Клокотница“, ул. „Оборище“, ул. „Д-р. Кръстев“, ул. „Руен“, последна напречна улица между ул. „Битоля“ и ул. „Руен“, ул. „Битоля“, ул. „Индже Войвода“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Преслав“, обръщател „Север“.	16,0 км	35	Обръщател „Север“, „Христо Ботев“, „Бенковски“, „Тимок“, „Преслав“, „Акация“, „Читалище Зора“, „Боровец“, „Хотел България“, „Свети Георги“, „Атанас Кожухаров“, „Битов комбинат“, „Златен рог -Юг“, „Юндола“, „Яворов 1“, „Яворов 2“, „Оборище“, „Училище Патриарх Евтимий“, „Страшимир Кринчев“, „Д-р Кръстев“, „Тих труд“, „Печатница Възраждане“, „Родоп / Възраждане“, „Училище Кольо Фичето“, „Пазара“, „Хотел България“, „Боровец“, „Читалище Зора“, „Преслав“, „Тимок“, „Бенковски“, „Христо Ботев“, обръщател „Север“.	31 (2 сезонни)	06:05 – 21:51	46 мин.
5	Обръщател „Изток“, ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Генерал Владимир Заимов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Преслав“, обръщател „Север“, ул. „Преслав“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Генерал Владимир Заимов“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Милин камък“, ул. „Търговска“, обръщател „Изток“.	13,2 км	33	Обръщател „Изток“, „Хале“, „ТХВП“, „РУМ“, „Милин Камък“, „Драма“, „Учителски институт“, „РЗИ“, „ХЕИ“, „Боровец“, „Читалище Зора“, „Акация“, „Преслав“, „Тимок“, „Георги Бенковски“, „Христо Ботев“, обръщател „Север“, „Христо Ботев“, „Георги Бенковски“, „Преслав“, „Акация“, „Читалище Зора“, „Пожарна“, „РЗИ“,	32	06:05 – 21:29	44 мин.

				„ХЕИ", „КВАРТА“, „Учителски институт“, „Драма“, „Милин камък“, „РУМ", „ТХВП“, „ХАЛЕ“, обръщател „Изток“.			
13	Обръщател „Изток“— ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Атанас Кратунов“, ул. „Ямболен“, обръщател „Ямболен“ и обратно.	19,0 км	40	Обръщател „Изток“, „ХАЛЕ“, „ТХВП“, „РУМ“, „Милин Камък“, „Драма“, „Учителски институт“, „Стара Автогара“, „Родоп“, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „Свети Георги“, „Атанас Кожухаров“, „Филип Тотьо“, „Битов комбинат“, „Златен рог - юг, „Свинокомплекс“, „Металокерамика“, „Заводски строежи“, „Ямболен“ и обратно.	2	07:14 – 08:19 16:10 – 17:15	65 мин.
16	с. Кукорево , ул. „Граф Игнатиев" , ул. „Надежда", обръщател „Диана", ул. „Надежда", ул. „Граф Игнатиев", ул. „Крайречен булевард", ул. „Николай Петрини", ул. „Дружба" ,крайречен път в ж.к. „Златен рог", ул. „Индустриална" ,обръщател „Топлофикация" и обратно.	Обръщал „Кукорево“ до Обръщал „Кукорево“ – 17,0 км Обръщал „Кукорево“ до Обръщал „Диана“ – 14,0 км Обръщал „Диана“ до Обръщал „Диана“ – 11,0 км	25 / 29	Обръщател „Кукорево“ ,“Гробищен парк", обръщател „Диана“, „Граф Игнатиев“, „Драма“, „Учителски институт“, „Стара автогара“, „Родоп“, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „ТМТ“, „Стадиона“, „ТИИЦ“, „Търговия" , „Топлофикация“ и обратно.	31 (2 сезонни)	06:05 – 21:45	50 мин.
18 Б *	Обръщател „Север“, ул. „Преслав“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Арда“, ул. „Ст. Параскевова“, „Марица", ул. „Александър Стамболийски“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев", ул. „Крайречен булевард“, ул. „Срем"- ул. „Търговска". ул. „Граф Игнатиев“, Гробищен парк и обратно.	16,8 км	35	Обръщател „Север“, „Христо Ботев", „Бенковски", „Тимок", „Преслав", „Акация", „Читалище „Зора", „Боровец", Обръщател „Марица“, „Хотел България“, „Димчо Дебелянов“, „Автогара“, „Родоп“, „Стара автогара“, „Учителски институт“, „Драма“, „Граф Игнатиев“, „Гробищен парк“ и обратно.	5 (1 сезонен и 2 в събота)	07:20 – 12:39	59 мин.
18 К *	„Марица“ , ул. „Стиляна Параскевова“, ул. „Александър Стамболийски“, ул. „Бузлуджа“. ул. „Георги Дражев“, ул. „Николай Петрини", ул. „Дружба", крайречен път на Запад от ж.к. „Златен рог", ул. „Атанас Кратунов", ул. „Пейо Яворов“, ул. „Клокотница", ул. „Оборище“, ул. „Д-р. Кръстев", ул. „Индже войвода", ул. „Георги Дражев", ул. „Крайречен булевард", ул. „Срем“,	19,0 км	38	„Марица“, „България“, „ТМТ", „Стадиона", „ТИИЦ", „Златен рог 1", „Златен рог 2", „Юндола“, „Яворов 1“, „Яворов 2“, „Оборище“, „Училище Патриарх Евтимий“, „Страшимир Кринчев“, „Д-р. Кръстев“, „Пазара“, „Димчо Дебелянов", „Автогара“, „Родоп“, „Стара Автогара“, „Учителски институт“, „Драма“, „Граф Игнатиев“, „Гробищен парк“ и обратно	3 (1 в събота)	08:25 – 11:40	60 мин.

	ул. „Търговска”, ул. „Граф Игнатиев”, Гробищен парк и обратно.						
20	Обръщател „Север”, ул. „Преслав”, ул. „Димитър Благоев”, ул. „Пирин”, Железопътна гара Ямбол, ул. „Пирин”, ул. „Ямболен“, ж.к. ”Златен рог”, Крайречен път, „Златен рог”, ул. „Атанас Кратунов”, ул. „Пейо Яворов”, ул. „Клокотница”, ул. „Оборище“, ул. „Д-р. Кръстев“, ул. „Индже Войвода", ул. „Георги Дражев", ул. „Крайречен булевард“, ул. „Срем”, ул. „Търговска", ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Милин камък”, път за с .Чарган, Обходен път „Изток”, главна обслужваща улица в ж.к. „Георги Бенковски", ул. „Преслав” — Обръщател „Север”.	20,2 км	42	Обръщател „Север”, „Христо Ботев”, „Бенковски”, „Тимок”, „Преслав”, „Акация”, „Читалище Зора”, „Боровец", „Билла", „ХЕС”, „Икономически техникум”, „Железопътна гара Ямбол”, „Икономически техникум”, „ХЕС”, „Търговия”, „Топлоцентрала", „Търговия“, „Златен рог 1 , „Златен рог 2, „Юндола”, „Яворов 1, , „Яворов 2”, „Оборище”, „Училище Патриарх Евтимий”, „Страшимир Кринчев”, „Д-р. Кръстев”, „Пазара”, „Димчо Дебелянов", „Автогара”, „Родопа”, „Стара Автогара“, „Учителски институт”, Драма“, „Милин камък”, „РУМ”, „ТМСС", „Д-р. Дончев", „Георги Бенковски", „Христо Ботев”, обръщател „Север".	29	05:30 – 22:28	63 мин.
20 А	Обръщател „Север“, ул. „Преслав“, ул. „Димитър Благоев”, ул. „Жорж Папазов”, ул. „Бузлуджа”, ул. „Георги Дражев”, ул. „Атанас Кратунов”, крайречен път от ж.к. „Златен рог”, ул. „Индустриална", ул. „Ямболен“, ул. „Пирин”, „Железопътна гара Ямбол“.	12,0 км	12	Обръщател „Север“, „Христо Ботев”, „Бенковски“, „Тимок”, „Преслав“, „Акация“, „Читалище Зора“, „Боровец”, „Хотел България“, „Свети Георги”, „Атанас Кожухаров”, „Битов комбинат”, „Златен рог - юг”, „Златен рог 1, „Златен рог 2“, „ХЕС”, „ПГ по Икономика”, обръщател „Железопътна гара Ямбол“.	1	04:10 – 04:40	30 мин.
233	Обръщател „Изток", ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Георги Дражев”, ул. „Бузлуджа", ул. „Жорж Папазов”, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Европа”, път за с. Безмер, път за „Лозята” , обръщател „Лозята” и обратно.	24,0 км	41	Обръщател „Изток”, „ХАЛЕ”, „ТХВП”, „РУМ”, „Милин камък”, „Драма”, „Учителски институт”, „Стара Автогара”, „Родопа”, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „Хотел „България”, „Билла”, „ХЕС”, „Терснаб“, „Винис", „Орехите", „АРЗ", „КОС“, „Калибровани стомани", „Моста“, обръщател „Лозята“ и обратно	1	15:40 – 16:57	77 мин.
23 Кос	Обръщател „Изток” - ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Георги Дражев”, ул. „Бузлуджа“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Европа”, път за с. Безмер, обръщател	19,0 км	39	Обръщател „Изток”, „ХАЛЕ", „ТХВП”, „РУМ”, „Милин Камък”, „Драма”, „Учителски институт”, „Стара Автогара”, „Родопа”, „Автогара”, „Димчо Дебелянов”, „Хотел България”, „Билла”, „ХЕС”, „Терснаб“, „Винис", „Орехите", „АРЗ", „КОС“, Обръщател	1	07:24 – 08:24	60 мин.

	„Калибровани стомани“ и обратно.			„Калибровани стомани" и обратно.			
23 Лозя	Обръщател „Изток“, ул. „Търговска“, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“, ул. „Крайречен булевард“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Жорж Папазов“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Европа“, път за с. Безмер ,път за „Лозята“, обръщател „Лозята“ и обратно.	30,0 км	44	Обръщател „Изток“, „ХАЛЕ“, „ТХВП“, „РУМ“, „Милин камък“, „Драма“, „Учителски институт“, „Стара Автогара“, „Родоп“, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „Хотел „България“, „Билла“, „ХЕС“, „Терснаб“, „Винис“, „Орехите“, „АРЗ“, „КОС“, „Калибровани стомани“, „Моста“, обръщател „Лозята“ и обратно.	5 (1 сезонен)	06:42 – 08:08	86 мин.
25	Обръщател „Север“. ул. „Преслав“, главна обслужваща улица в ж.к. „Георги Бенковски“, Обходен път „Изток“, път за с. Чарган, ул. „Милин камък“, ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Търговска“, ул. „Срем“. Ул. „Крайречен булевард“— ул. „Георги Дражев“, ул. „Атанас Кратунов“, крайречен път от ж.к. „Златен рог“, ул. „Индустриална“, ул. „Ямболен“, ул. „Пирин“, Железопътна гара Ямбол, ул. „Пирин“, ул. „Ямболен“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Преслав“, обръщател „Север“.	18,5 км	38	Обръщател „Север“, „Христо Ботев“, „Георги Бенковски“, „Д-р Дончев“, „ТМСС“, „РУМ“, „Милин камък“, „Драма“, „Учителски институт“, „Стара Автогара“, „Родоп“, „Автогара“, „Димчо Дебелянов“, „Свети Георги“, „Ата нас Кожухаров“, „Филип Тотю“, „Битов комбинат“, „Златен рог - юг, „Златен рог 1“, „Златен рог 2, „Търговия“, „Топлофикация“, „Търговия“, „ХЕС“, „ПГ по Икономика“, „Железопътна гара Ямбол“, „ПГ по Икономика“, „ХЕС“, „ХВК“, „Билла“, „Боровец“, „Читалище Зора“, „Акация“, „Преслав“, „Тимок“, „Георги Бенковски“, „Христо Ботев“, обръщател „Север“.	31	04:10 – 21:49	55 мин.

**Линията на маршрута се изпълнява само в почивни и празнични дни.*

Източник: Община Ямбол

Маршрутната система покрива над 95% населението в урбанизираната част на община Ямбол и над 90% в рамките на пешеходния изохрон. Създадената мрежа предоставя възможност за удобно придвижване на пътниците. За достигане на някои части от територията и важни обществено обслужващи обекти, обаче е необходимо прекачване от една линия на друга. Като резултат, това води до пренасочване към други видове транспорт и нарастваща употреба на лични автомобили. За по-високи функционалност, ефективност и удовлетвореност на местното население е необходимо, изменение на маршрутните линии и графичите на движение.

Натоварването на обществения транспорт в рамките на деня се характеризира с изяви пикове и спадове през делничните и празничните дни. В рамките на работната седмица повишено количество пътници се наблюдава във времевите интервали:

- 06:00 – 10:00 ч., като пик се достига между 07:30 – 08:30ч.;
- 12:00 – 13:00 и 13:00 – 14:00ч.
- 16:00 – 19:00 ч., като пик се достига между 17:00 – 18:00 ч.

Сутрешният и вечерният интервали се дължат на ежедневните трудови пътувания на местното население, съответно до достигане на работното място и прибиране от него. Всеки от тях обхваща около 11% от средно дневното количество пътници за деня. Обедният интервал съвпада с регулярната почивка на служителите. Придвижванията в този интервал обхващат около 6% средно дневното количество пътници за деня и показват две тенденции – пътуване до и от дома за обяд и използване на времето за лични задачи.

Състояние на спирките и прилежащите им пространства

Към настоящия момент състоянието на спирките е сходно за цялата територия на община Ямбол. **Конструкцията и облика на спирките не са съобразени с климатични условия, характерни за община Ямбол** и съответно не предоставят благоприятни условия на изчакващите пътниците.

Наблюдава се необходимост от реструктуриране на пространствата около спирките и осигуряване на рампи с плавно повишаване на наклона, облагородяване и озеленяване с висока дървесна растителност, засенчване на покривните конструкции на спирките за предпазване от слънчево греене и двустранно заграждане за предпазване от вятър, предоставяне на повече места за сядане, осигуряване на цялостна поддръжка, включително преобоядисване и отстраняване на реклами. От съществено значение е обновяването на схемите на маршрутните линии, повишаването на тяхната информативност и яснота,

поставяне на разписание на графиците на движение в делнични и празнични дни, както и снабдяване с електронни информационни табла.

Отговорността по поддържането на спирките, прилежащите им пространства и способите за предоставяне на информация относно маршрутите, разписанието и пристигащите автобуси са на Община Ямбол.

Състояние на подвижния състав

Към настоящия момент за обслужването на територията и населението са осигурени над 25 автобус, използващи горивни системи на **газ**. Всички превозни средства са **нископодови, съобразени с нивото на тротоарите в градската мрежа, осигурени са рампи, както и сеящи и правостоящи места**.

Съществуват и някои предпоставки, създаващи **неудобство при пътуването** като: нерегулярно почистване на подовите настилки, седалки, елементи за захващане и прозорци; отсъствие на предпазни колани; неизправни системи за климатизация, генериращи шум и прах във вътрешното пространство; наличие на електронни системи за таксуване, които не се използват ефективно; частичност / отсъствие на устройства за видеонаблюдение.

Отговорността по поддържането на подвижния състав и неговите системи е на **частния оператор**, предоставящ услугата.

Общи аспекти

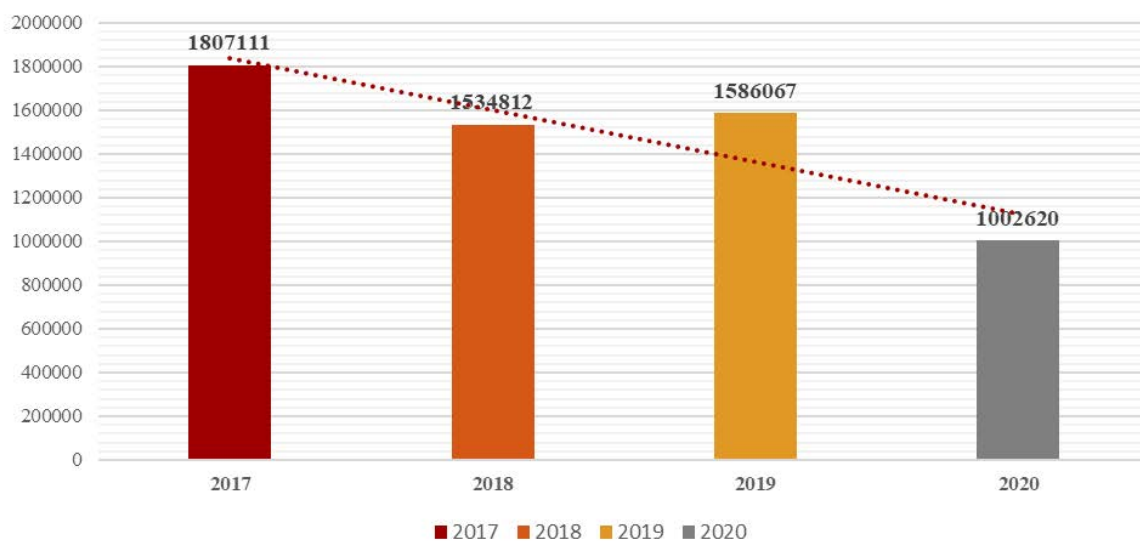
Общественият транспорт в община Ямбол се нуждае от оптимизация и подобрения в маршрутните разписания, графиците, състоянието на спирките и прилежащите пространства, както и подобряване на състоянието на подвижния състав.

Сред основните аспекти попада и **ниската средна скорост на движение**, като измерената за територията е в интервала между 14,0 – 15,5 км/ч. Това се дължи на интензивността на трафика в градската среда, необходимостта от продължително време за изчакване. Като допълнителни фактори следва да се отчетат тесните улични пространства и разрешеното паркиране при част от транспортните комуникации. **В структурата на община Ямбол няма пространствена възможност за обособяване на самостоятелна и пълноценна пътна лента за движение на автобуси (BUS лента).**

Системата за таксуване към настоящия момент се състои от единични билети, абонамент и преференциални отстъпки за специфични групи от населението като учаци, служители и пенсионери. Стойността на месечна абонаментна карта за неограничен брой пътувания в цялата градска мрежа възлиза на около 30 лв.

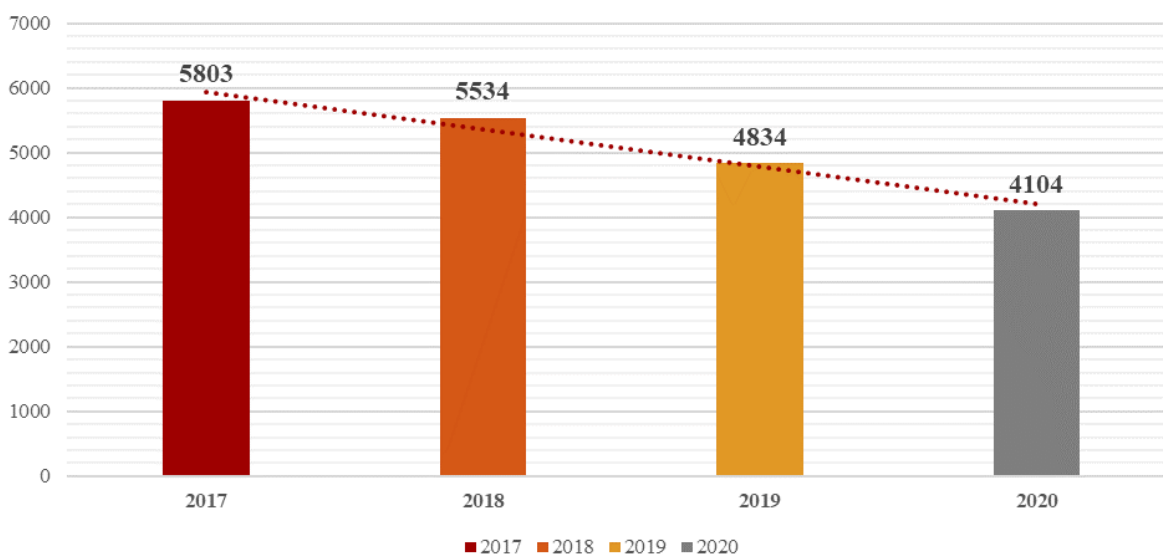
В периода 2017 – 2020 г. количеството продадени билети и количеството издадени абонаменти карти за масов градски обществен транспорт в община Ямбол е с общи тенденция за намаляване. Положителна тенденция се наблюдава при количество продадени билети между 2018 и 2019 г. И при двата показателя съществени отрицателни характеристики има между последни две отчетни години 2019 и 2020 г., което се дължи на промените в начина на живот в следствие на пандемията от COVID - 19.

Фигура 2. Брой продадени билети за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол



Източник: Юнион Ивкони

Фигура 3. Брой издадени месечни абонаментни карти за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол



Източник: Юнион Ивкони

За периода 2017 – 2020 г. темпът на прираст при показателя брой продадени билети възлиза на -44,5%, а темпът на прираст на показателя брой издадени абонаменти карти на -29,3%. Предвид, че спадовете се наблюдават между всички отчетни години с изключение на една при първия показател, това дава информация за неблагоприятно развитие на системата на масов градски обществен транспорт, намаляване на пътниците и пренасочването им към други видове транспорт.

Таблица 5. Брой продадени билети и издадени абонаментни карти за масов градски обществен транспорт в периода 2017 – 2020г., община Ямбол

	Брой продадени билети	Темп на прираст спрямо предходната година (%)	Брой издадени абонаментни карти	Темп на прираст спрямо предходната година (%)
2017	1807111	..	5803	..
2018	1534812	-15,1	5534	-4,6
2019	1586067	3,3	4834	-12,6
2020	1002620	-36,8	4104	-15,1
Темп на прираст на 2020 към 2017г. (%)	..	-44,5		-29,3

„..“ – няма релевантни данни за изчисление.

Източник: Юнион Ивкони и собствено изчисление.

Към настоящият момент системата за таксуване за използване на масов градски обществен транспорт не отчита фактори като пропътувано разстояние, време за пътуване, смяна на превозни средства в определен времеви интервал (прекачване). Това я прави **недостатъчно гъвкава спрямо поведението на нейните потребители.**

Съвкупността от недостатъци на системата за масов градски обществен транспорт дава естествен резултат върху количество пътници и тяхното преориентиране към други начини на придвижване. Може да се обобщи, че **въпреки създадената система на обществен транспорт и графиците на движение се наблюдава неконкурентност спрямо личните автомобили и повишаване броя лични автомобили, използвани в ежедневието.**

Съществува изявена необходимост от реструктуриране на системата за масов градски обществен транспорт, обновяване на подвижния състав и стимулиране на ниско емисионен транспорт (обществен транспорт) и беземисионен транспорт. От значение е постигането на постоянно общуване със средни и големи предприятия с висок

дъл служители с ежедневни трудови пътувания. С предстоящото изграждане на велосипедни алеи и разрастване на обхвата им ще се даде възможност за създаване и на **система за обществени велосипеди под наем.**

Необходимо е да се има предвид, че въпреки осъществяваните промени в системата на обществен транспорт и стимулиране на използването му, съществен дял от ползвателите на лични автомобили не биха се пренасочили към него.

Изводи:

Междуградски обществен транспорт

- Осъществяват се редовни превози от град Ямбол до областни градове с транзитно преминаване през множество по-малки дестинации;
- Влошено състояние на материално-техническата база на Автогара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения;
- Осигуреният подвижен състав е с предпоставки, създаващи неудобство при пътуването;

Масов градски обществен транспорт

- Маршрутната система покрива над 95% населението в урбанизираната част на община Ямбол и над 90% в рамките на пешеходния изохрон;
- Подвижният състав се състои от нископодови автобуси, с осигурени рампи и придвижващ се с природен газ;
- За достигане на някои части от територията и важни обществено обслужващи обекти, е необходимо прекачване от една линия на друга;
- Необходимост от обновяване на част от спирките и прилежащите им пространства. Отсъстват разписания на автобусите и електронни информационни табла;
- Ниска средна скорост на движение;
- Няма пространствена възможност за обособяване на самостоятелна и пълноценна пътна лента за движение на автобуси (BUS лента);
- Недостатъчно гъвкава система на таксуване спрямо поведението на потребителите.

III. 2. Немоторизиран транспорт

Немоторизираният транспорт в община Ямбол е представен предимно от **пешеходно и велосипедно движение** извършван съгласно комуникационно-транспортната схема на града/общината.

Пешеходно движение

Организацията на пешеходното движение е **неразделна част от комуникационно-транспортната система на община Ямбол** и е свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план на община Ямбол.

Пешеходното движение в община Ямбол се осигурява чрез:

- **Пешеходни зони** (зони с основно предназначение за движение на пешеходци) – зони в центъра на град Ямбол, представляващи интерес за голям брой обитатели и гости – ул. „*Георги С. Раковски*“ и ул. „*Търговска*“;
- **Пешеходни тротоари** – зони в улиците, определени само за пешеходно движение извън уличното платно;
- **Пешеходни алеи** – благоустроени трасета извън улиците, осигуряващи пешеходното движение в паркови, вътрешноквартални и други озеленени пространства.

Пешеходните пространства в град Ямбол следва да бъдат разглеждани не само като място за придвижване пеша, но и като система от публични пространства, места за социален контакт, спорт, култура и дори отдых и рекреация. Поради тези причини при анализа на пешеходното движение е направен анализ както на физическата изграденост и състояние на тротоарите и техните настилки, така и на тяхното качество по отношения на редица критерии */безопасност, достъпност, включително за хора с намалена подвижност, непрекъснатост, удобство и привлекателност/*, които характеризират тези пространства като добра градската среда за придвижване в съчетание с други необходими функции за активен културен и социален начин на живот. Пешеходните пространства следва да създават сигурност и безопасност за придвижването на жителите и гостите на град Ямбол.

В град Ямбол на места се отчита **затруднено придвижване на пешеходци по определените за това места** – пешеходни зони, пешеходни тротоари и пешеходни алеи, предимно *поради недобро качество на тротоарните настилки, паркиралите автомобили, както и понижената безопасност на пешеходците породена преди всичко от интензивния трафик по основните улици и нерегламентираното използване на велосипеди върху*

пешеходните зони. Пешеходните пространства в града следва да бъдат отделени от автомобилното и велосипедното движение за постигане на максимална безопасност и сигурност на пешеходците. Паркиралите автомобили по тротоарите са едно от основните неудобства за пешеходците, както и са причина за разрушаване на тротоарната настилка и понижаване на естетическите качества на озеленяването в гр. Ямбол.

Генерираният трафик в близост до пешеходните пространства създава и редица екологични проблеми свързани преди всичко със замърсяване на въздуха, повишени нива на фини прахови частици и шумово замърсяване в градската среда, които фактори при постоянно проявление излагат местното население на сериозни здравословни проблеми и дискомфорт.

Анализът по отношение на двете обособени пешеходни зони в града показва, че има възможност за **продължаване на пешеходното движение по ул. „Георги С. Раковски“ на изток към военните поделения с цел функционалното им обвързване и изграждане на единна пешеходна зона/система, насищане с нови функции и дейности, както и нейното обвързване с ул. „Търговска“ на юг.** Характерът и параметрите на улиците дават възможност и за обособяване на самостоятелни велосипедни трасета с богато озеленяване, което ще доведе по-безопасно движение на пешеходците и до по-добра среда на придвижване.

В периферията на града се отчита липса на изграденост на тротоари на част от улиците водещи до зоните за труд, което затруднява пешеходните достъпност.

По отношение на пешеходното придвижване до образователните заведения в града се отчита добра пешеходна осигуреност и достъпност на децата от жилищните сгради до училищата, детските градини и спортните и детските площадки посредством пешеходни тротоари в града. Също така се отчита и добро ниво на безопасност на входовете и изходите на училищата и детските заведения за безопасно преминаване на децата посредством изградените оградни съоръжения, напречни неравности за намаляване на скоростта на превозните средства, пешеходни острови, повдигнати пешеходни пътеки или кръстовища, пътни знаци и маркировка.

При бъдещето планиране на пешеходните зони и **актуализация на заложената в ОУП Ямбол транспортна-комуникационната схема** следва да се има предвид, че те трябва да се обособяват между обектите в една функционална зона или между две или повече функционални зони, представляващи интерес за пешеходците.

Пешеходните зони следва да бъдат планирани в зависимост от ограниченията за движение на пътни превозни средства:

- ***Зони с пълна забрана на движение на ППС*** - в тези зони обслужването на търговските и другите обекти се организира извън пешеходната зона - странично, подземно и др. или с часови график за ограничен достъп;
- ***Зони с ограничаване на достъпа на ППС по време;***
- ***Зони с ограничаване на достъпа на ППС по видове*** - в тези зони се допуска преминаване на маршрути на общественя транспорт за превоз на пътници и/или на единични специализирани превозни средства за обслужване на търговски и други обекти, като и в двата случая скоростта на ППС не трябва да превишава 20 km/h;
- ***Зони за споделено пешеходно, велосипедно и автомобилно движение, както и на общественя транспорт за превоз на пътници*** - в тези зони не се допуска преминаване със скорост, по-висока от 20 km/h.

Пешеходна достъпност в община Ямбол

В градската среда ежедневно придвижване на кратки разстояния се извършва предимно пешеходно. При населени места, като град Ямбол, разстоянията от центъра до крайните жилищни структури и диаметралните разстояния също са възможни по този начин.

Подробно проучване е направено при изготвянето на Общ устройствен план на община Ямбол. В него пешеходната достъпност се изследвана от центъра на града до крайните жилищни структури по съществуващи транспортни комуникации. **Генерираният модел показва, че урбанизираните територии, включително промишлените зони, е възможно да бъдат достигнати за до 25 минути време.** Това показва добра пешеходна достъпност и при повишаване качествата на комуникациите и по-конкретно пешеходните и прилежащите пространства, както и развитие на велосипедната мрежа, територията има потенциал за повече ежедневни беземисионни придвижвания. Това от своя страна ще спомогне за по-активен начин на живот на местните жители, здравословна и чиста околна среда, както и повишаване на нивата на безопасност при движение.

47

Изводи:

Към настоящия момент направеният анализ на пешеходното движение/достъпност по основните принципи – *безопасност, достъпност, включително за хора с намалена подвижност, непрекъснатост, удобство и привлекателност* показва следните особености:

- В градската среда **на места** се отчита **затруднено придвижване на пешеходци** по определените за това места – пешеходни зони, пешеходни тротоари и пешеходни алеи, предимно поради *недобро качество на тротоарните настилки, паркиралите автомобили, както и понижената безопасност на пешеходците породена преди всичко от интензивния трафик по основните улици*;
- **Липса на изграденост на тротоари на част от улиците водещи до зоните за труд**, което затруднява пешеходните ежедневни трудови пътувания;
- Пешеходна зона по улица „Георги С. Раковски“ в ЦГЧ има възможност да бъде продължена на изток към военните поделения с цел функционалното им **обвързване и изграждане на единна пешеходна зона/система**, както и нейното обвързване с ул. „Търговска“ на юг;
- *Пешеходните алеи в парковете не са отделени от велосипедните алеи*, което създава предпоставки за нараняване на пешеходците;
- Наличие на *добра пешеходна осигуреност и достъпност на децата от жилищните сгради до училищата, детските градини и спортните и детските площадки посредством пешеходни тротоари в града*;
- Осигурено добро ниво на *безопасност на входовете и изходите на училищата и детските заведения за безопасно преминаване на децата посредством оградни съоръжения, напречни неравности за намаляване на скоростта на превозните средства, пешеходни острови, повдигнати пешеходни пътеки или кръстовища, пътни знаци и маркировка*.
- **Необходима е актуализация на заложена в ОУП Ямбол транспортно-комуникационната схема**;
- *Добра пешеходна достъпност в рамките на град Ямбол.*

Велосипеден транспорт и движение

Велосипедният транспорт следва да осигурява **непрекъснатост на велосипедното движение чрез велосипедни трасета, самостоятелни и/или споделени с други участници в движението**, както и използването му за ежедневни трудове пътувания в рамките на община Ямбол.

Велосипедното движение следва да се осигурява чрез:

- Самостоятелна велосипедна алея;
- Велосипедна алея;
- Велосипедна лента;
- **Споделено с пешеходното движение при определени условия - със или без указано място за движение;**
- **Част от пътното платно на улица, споделено с автомобилното движение, за което не се изисква маркиране и означаване на велосипедна лента;**
- **Споделена за всички участници в движението улица при определени условия.**

Към настоящия момент в община Ямбол **не са налични велосипедни трасета за придвижване на велосипедисти** или други алтернативни форми на движение задвижвани от електромотори. Този тип движение **се извършва предимно по пешеходните зони или по пътните платна на градската улична мрежа**, което е предпоставка за възникване на инциденти. В тази връзка община Ямбол изпълнява проект за обновяване на ул. „Търговска“¹, където поетапно ще бъде изградено самостоятелно трасе за велосипедно движение, което да предпазва от инциденти пешеходците и да даде възможност на велосипедистите за по-бързо и безпроблемно придвижване в градската среда.

Нерегламентирано велосипедно движение се извършва и по другата пешеходна зона в града /ул. „Георги С. Раковски“/, където няма обособено трасе за велосипедно движение, което е причината и за възникване на инциденти по пешеходната зона.

Нуждите на развиващата се градската структура в Ямбол извеждат на преден план необходимостта от изграждане на велосипедна инфраструктура **за извършване на ежедневни трудови пътувания до промишлените зони на града, централната градска част и обвързаността им с отделните жилищни квартали.**

¹ Проектът „Устойчиво и интегрирано развитие на градската среда на община Ямбол – втори етап“ обхваща следните инфраструктурни обекти: Пешеходна улица, „Търговска“- част I – /от площад Освобождение до ул. “Бяло море”/; Пешеходна улица, „Търговска“- част II /от ул. “Бяло море” до ул. “Преслав”/; Рехабилитация на улица “Бяло море” от о.т.411 до о.т.412; улица „Кабиле” от о.т.418 до о.т.423; улица “Св. Св. Кирил и Методий” от о. т. 143 до о.т.145. и с обща стойност 1 978 901.64 лева

От анализа се извежда и необходимостта от изграждане на велосипедна мрежа по **обслужващите улици във вътрешнокварталните пространства**, които се характеризират с ниска интензивност на автомобилно движение, обслужват голяма част от населението в жилищните квартали и дават възможност за бърз и лесен достъп до централната градска част. От друга страна те ще допринесат и за подобряване на екологичните характеристики на градската среда породени от намаляване на автомобилния трафик. Изграждането на обслужващи улици VI клас - тип споделени, уреждат споделена среда за пешеходното, велосипедното и автомобилното движение, което дава възможност за развитие на по-устойчиви транспортни модели. *Велосипедните трасета ще имат положителен ефект върху местното население, като се прогнозира повишаване на мобилността и физическата им активност.*

От друга страна месното население и гостите на града имат необходимост и от велосипедно придвижване свързано с отдиха, рекреацията, културата и спорта в общината.

Следва да се потърси възможност за обособяване на велосипедни трасета **от жилищните територии към централна градска част, обекти на общественото обслужване в сферите образование, култура, спорт, озеленени площи за широк обществен отдих, лесопарк „Ормана“.**

Възможност за изграждане на велосипедни алеи има и по поречието на р. Тунджа с цел нейната интеграция в начина на живот на местното население.

В изградената градска среда се отчитат някои неблагоприятни характеристики, които затрудняват обособяването и изграждането на велосипедни трасета – **недостатъчни ширини на улиците, главните улици вече са обновени и не са изградени велосипедни трасета, ниско ниво на безопасност при обособяване в пътното платно.**

Заложените основни принципи при велосипедното придвижване */безопасност, скорост на придвижване, достъпност, непрекъснатост, удобство и привлекателност/* са от основно значение за стимулиране на местното население и гостите на града да използват по-устойчиви форми на придвижване.



Тези принципи съчетани с фактори като **качеството на въздуха, който хората дишат по време на придвижване, добре озеленената градска инфраструктура, разнообразието на пейзажа, през който преминават и звуците, които чуват в градската среда оказват значително влияние върху вземането на решение за използването на велосипед за придвижване в града и използването му за ежедневни трудови пътувания или използването му в свободното време за придвижване до различни обекти от социалния и културния начин на живот на местното население и гостите на града.**

Велосипедна достъпност

По отношение на велосипедната достъпност /време за достъп/ в община Ямбол може **бъде определена като добра предвид големината на града и добре изградената пътна инфраструктура, която е основната за придвижване с велосипеди.**

По отношение на обвързаността и свързаността на градските зони посредством велосипедни трасета, може да се направи изводът, че **липсата на изградени самостоятелни велосипедни трасета затруднява придвижването между градските зони и води до невъзможност от безопасно и сигурно използване на велосипеди за придвижване в града.**

Подробно изследване на велосипедната достъпност/свързаност може да бъде извършено едва когато има изградена пълна или частична мрежа за велосипедно движение, при която могат да бъдат заложили определени скорости за придвижване с велосипед до определи обекти/зони в територията на град/община Ямбол.

Изводи:

Към настоящият момент направения анализ на велосипедния движение и достъпност по основните принципи – **безопасно, скорост на придвижване, достъпност, непрекъснатост, удобство и привлекателност** показва следните особености:

- **Не са налични нормативно обособени велосипедни трасета за придвижване на велосипедисти;**
- **В градската среда велосипедното движение се осъществява предимно по пътните ленти за движени на автомобили и по пешеходни зони, пешеходни тротоари и алеи, което е предпоставка за възникване на инциденти;**

- Осъществява се **нерегламентирано велосипедно движение по пешеходните зони** – ул. „Георги С. Раковски“ и ул. „Търговска“ без указано място за велосипедно движение по улицата, което е предпоставка за инциденти;
- В града **няма изградена единна система за велосипедно движение** на децата от жилищните сгради до училищата, детските градини и спортните и детските площадки;
- **Липсва изградена велосипедна инфраструктура за работещите** до промишлените зони на града и до централната градска част за осъществяване на ежедневни трудови пътувания и облекчаване на трафика в пиковите часове предимно сутрин и вечер;
- **Липсват изградени велосипедни трасета от жилищните квартали до централната градска част, до обектите на общественото обслужване в сферите образование, култура, спорт, до озеленени площи за широк обществен отдих и до лесопарк „Ормана“;**
- **Велосипедните алеи в парковете не са отделени от пешеходните алеи,** което създава предпоставки за инциденти;
- **Липса на подходящи велосипедни трасета,** които да привлекателни, безопасни и сигурни за самостоятелно придвижване на семейства с деца, ученици и студенти, възрастни хора и т.н.

III. 3. Автомобилен транспорт

По отношение на пътната мрежа и моторизирания транспорт в плана за устойчива градска мобилност са разгледани **автомобилният транспорт, пътният поток и местата за паркиране.**

Автомобилен транспорт

Основният пътен поток в общината се генерира от регистрираните леки, лекотоварни и товарни автомобили в община Ямбол и Тунджа. Състоянието на състава на автомобилния транспорт в общината се осигурява от годишните технически прегледи /ГТП/ разположени в град Ямбол. По данни на МВР–Ямбол към 01.10.2021 г. регистрираните ППС /вкл. МПС/ на територията на област Ямбол са 57 779 броя.

Средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2018 и 2019 и прогноза до 2027 г.

Предоставените от АПИ данни за *средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение проследяват периода 2016-2019 г. и дава прогноза до 2027 г.*

В пространствено-функционалния ареал на град Ямбол са разположени *три автоматични преброителни пункта* – на АМ „Тракия“ (София – Пловдив – Стара Загора – Ямбол – Бургас), на републикански път I-7 (Румъния – Шумен – Ямбол – Лесово – Турция) и второкласен път II-53 (Полски Тръмбеш - Велико Търново) Поликраище - Горна Оряховица - о.п. Лясковец - Елена - Стара река - Бяла - о.п. Сливен - о.п. Ямбол - Калчево – Средец.

Анализираните данни показват устойчива тенденция по увеличаване броя на всички видове превозни средства с всяка изминала година до достигане на прогнозния период 2027 година. Увеличението е в рамките на около 17 % за АМ Тракия и републикански път I-7 до 2027г., до като при II-53 е около 10%. Увеличението на общия брой превозни средства се дължи предимно на увеличения брой на леки и леки товарни автомобили.

Таблица 6. Средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2018 и 2019 и прогноза до 2027 г.

година	Номер на път	Вид на преброятелен пункт /главен, допълнителен или автоматичен/	Номер на преброятелния пункт	Местоположение преброятелен пункт	Начало на преброятелния участък /от км/	Край на преброятелния участък /до км/	Мотоциклети	Леки автомобили	Автомобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Неразпознати превозни средства	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
	AM1	A	2013	281.100	275.400	289.400										
2016							19	9669	93	678	282	59	1350	59	2370	12201
2018							19	9071	102	689	300	56	1391	48	2436	11672
2019							19	10581	101	672	290	56	1345	58	2362	13123
2020							20	10739	102	678	293	56	1358	58	2385	12304
2021							20	10900	103	685	295	57	1372	58	2410	13491
2022							20	11061	104	692	299	57	1385	58	2433	13676
2023							21	11222	105	698	302	58	1399	58	2457	13863
2024							21	11383	106	705	305	68	1412	58	2480	14048
2025							21	11544	107	712	308	59	1426	58	2505	14235
2026							21	11717	108	721	312	60	1444	58	2537	14441
2027							22	11890	110	730	316	60	1462	58	2568	14648

Източник: АПИ, 2021 г.

Таблица 7. Средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2017, 2018 и 2019 и прогноза до 2027 г.

година	Номер на път	Вид на преброятелен пункт /главен, допълнителен или автоматичен/	Номер на преброятелния пункт	Местоположение преброятелен пункт	Начало на преброятелния участък /от км/	Край на преброятелния участък /до км/	Мотоциклети	Леки автомобили	Автомобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Неразпознати превозни средства	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
	I-7	A	4060	249.100	246.600	249.300										
2016							14	3730	65	397	124	27	886	42	1435	5286
2017							15	3842	68	408	123	20	868	33	1418	5376
2018							17	3961	67	416	124	20	911	35	1471	5552
2019							21	4205	61	422	130	22	958	21	1531	5856
2020							21	4247	62	426	131	22	968	37	1547	5914
2021							21	4289	63	430	132	22	978	37	1562	5972
2022							21	4332	63	435	134	22	987	37	1578	6031
2023							22	4374	64	439	135	23	997	37	1594	6091
2024							22	4417	64	443	136	23	1007	37	1609	6149
2025							22	4459	65	447	138	23	1016	37	1624	6207
2026							22	4515	66	453	140	23	1029	37	1645	6285
2027							23	4570	67	458	141	24	1041	37	1664	6361

Източник: АПИ, 2021 г.

Таблица 8. Средноденонощна годишна интензивност на автомобилното движение през 2016, 2017 и прогноза до 2027 г.

година	Номер на път	Вид на преброятелен пункт /главен, допълнителен или автоматичен/	Номер на преброятелния пункт	Местоположение преброятелен пункт	Начало на преброятелния участък /от км/	Край на преброятелния участък /до км/	Мотоциклети	Леки автомобили	Автомобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Неразпознати превозни средства	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
	II-53	A	3047	139.520	137.900	144.600										
2016							0	4773	100	584	265	47	212	20	1108	6000
2017							0	4783	101	568	235	60	201	48	1064	5996
2020							0	4928	104	585	242	62	207	48	1096	6176
2021							0	4977	105	591	244	63	209	48	1107	6237
2022							0	5027	106	597	247	63	211	48	1118	6299
2023							0	5076	107	603	249	64	213	48	1129	6360
2024							0	5125	108	608	252	64	215	48	1139	6420
2025							0	5174	109	614	254	65	217	48	1150	6481
2026							0	5239	110	622	257	66	220	48	1165	6562
2027							0	5303	112	629	260	67	222	48	1178	6641

Източник: АПИ, 2021 г.

Автомобилен транспорт със специален режим на движение

Автомобилите със специален режим на движение са важен елемент от ПУГМ, за да може да се осигури тяхното безпроблемно и бързо придвижване в града и община Ямбол. Проблемите свързани с трафика, лошата организация на движение или проблеми с градската среда могат да окажат негативно влияние върху движението им.

В общината техника със специален режим на движение поддържа Регионалната служба „Пожаробезопасност и защита на населението“ /ПБЗН/, Районно полицейско управление /РПУ/ на Министерство на вътрешните работи /МВР/ Ямбол и спешната помощ.

Техника със специален режим на движение:

- Регионална служба „Пожаробезопасност и защита на населението“ – автомобили за пожарогасене – 4 бр. специален химически автомобил – 1 бр., за спасителни дейности – 3 бр. и бронирана техника 2 бр.;
- РПУ на МВР Ямбол – леки коли 15 бр.
- Спешна помощ – 15 линейки, Реанимобил – 1 бр.

Таксиметров превоз/транспорт

Таксиметров превоз на пътници е обществен превоз срещу заплащане, извършван с лек автомобил до седем места, включително мястото на водача, по заявен от пътника маршрут и/или крайна точка на превоза. Таксиметров превоз на пътници се извършва от търговци, притежаващи удостоверение за регистрация и разрешение за таксиметров превоз на пътници, издадени от кметовете на общини или от оправомощени от тях длъжностни лица.

За територията на общината оперират 9 превозвача с налични 241 автомобила, които изчакват своите пътници на определената за това таксиметрова стоянка, обозначена с пътен знак „Такси“. Местоположението на таксиметровите стоянки е равномерно разпределено по територията на града, като по-голямата част са концентрирани в ЦГЧ до публични обекти и главни улици. Общият брой на местата разположени на таксиметровите стоянки е около 107 бр.

От анализа проведен на терен се констатира, че *за част от таксиметровите стоянки липсва или е нарушена целостта на знаците определящо мястото или маркировка. За няколко таксиметрови стоянки се констатира, че не са използвани по предназначение и може да бъдат отредени за друг вид дейности или функции.*

Следва да се предприемат мерки по надлежно обозначаване на таксиметровите стоянки със знаци и маркировка и да се реструктурират стоянките, който не се използват по предназначение.

Интензивност на движението. Трафик

Важна част от изследването на автомобилния транспорт е разглеждането на интензивността на движението в общинската структура, ежедневния трафик и образуването на задръствания.

За изготвянето на анализа са използвани данни от *Google Maps*, основани на ежедневното използване приложението от хиляди жители, техните маршрут, време и скорост на движение. Времевият интервал е от 06:00 ч. до 22:00 ч., с точност до 5 минути. На база на това се генерира трафик в реално време и типичен трафик – усреднен вариант между потребителите за същия ден от седмицата и час. Данните обхващат пътищата от републиканската общинска мрежа и част от общинската пътна мрежа, като за територията на община Ямбол това са обходни пътища и главни улици. За откриването на тенденции данните са разгледани делнични и почивни дни.

През всички дни от седмицата и преобладаващата част от часовете нормален трафик и бързо придвижване се наблюдават при пътищата от републиканската пътна мрежа и обходните пътища, част от общинската пътна мрежа. Това се дължи на по-високия клас пътища и съответно допустимата скорост на движение и състояние. Изключение правят пътища **III – 7072** /Ямбол – Чарган/, **III – 5304** /Ямбол – Кукорево, Окоп/, **III – 555** /Ямбол – Безмер/, **II – 53**, частично припокриващ се с Обходен път Юг /Ямбол – Суха река, Козарево, Калчево/. Това се дължи на следните причини:

- **осъществяване на ежедневни трудови пътувания от по-малки населени места към град Ямбол и обратно (III – 7072, III – 5304, III – 555, II – 53);**
- **използване за достигане на пътища от по-висок клас (III – 7072, III – 5304, II – 53, като в конкретния случай това е I-7).**

В градската структура на Ямбол нормален трафик и бързо придвижване се наблюдават в делничните дни, в интервала от 06:00ч. до 07:30ч. и през почивните дни. Понижавания на скоростта и образуване на задръствания се отчитат при главните улици в делнични дни, в интервала от 07:30 до 17:30ч. и през почивните дни, в интервала от 10:00 до 14:30ч., като се обхващат: ул. „**Бузлуджа**“, ул. „**Георги Дражев**“, ул. „**Индже Войвода**“ до ул. „**Георги Гарабчи Войвода**“, ул. „**Димитър Благоев**“, както и части от ул. „**Граф**

Игнатиев“, ул. „Дружба“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Европа“ и ул. „Преслав“. Това се дължи на следните причини:

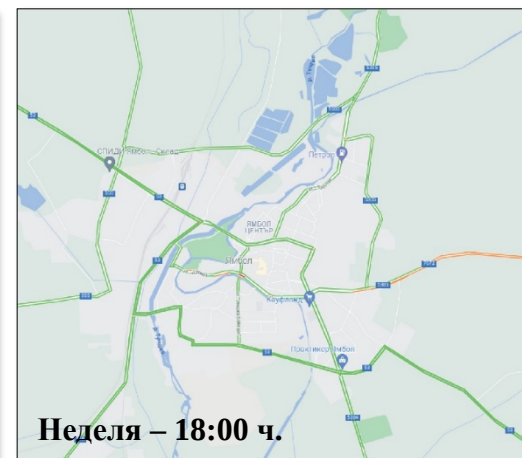
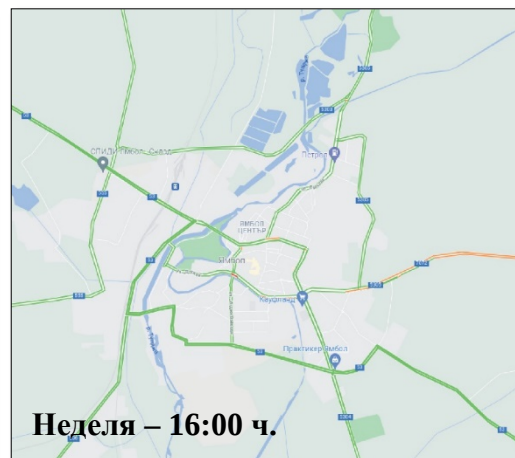
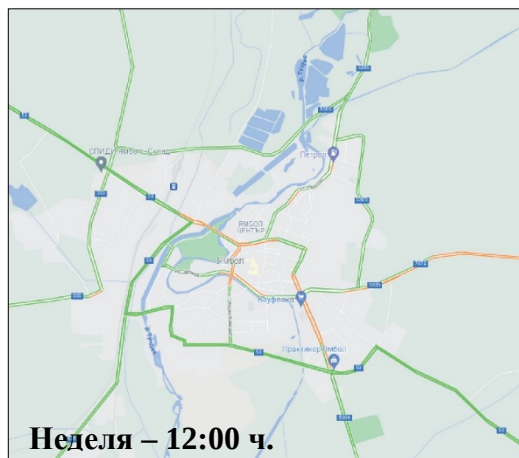
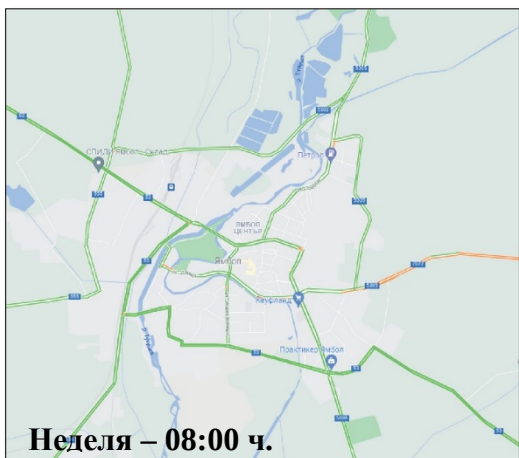
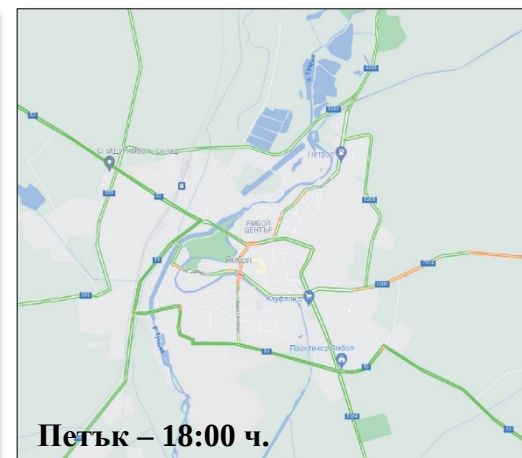
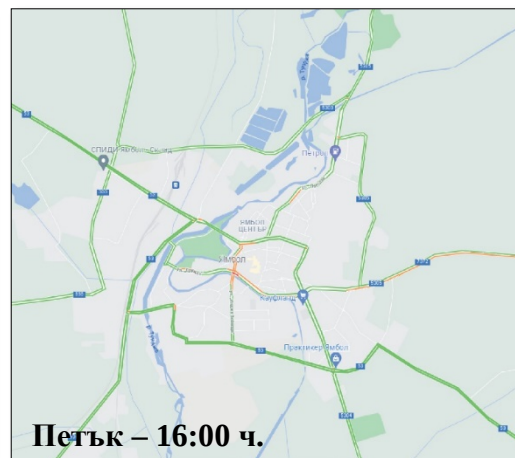
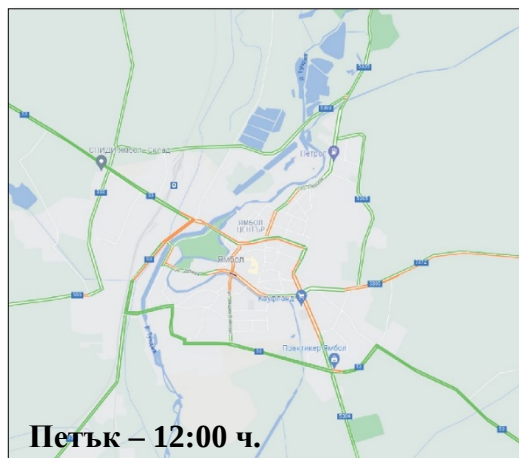
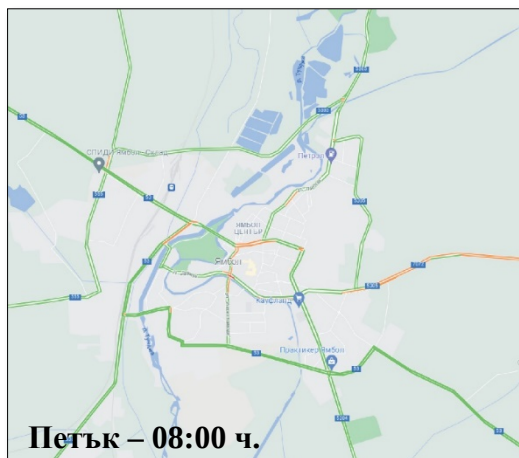
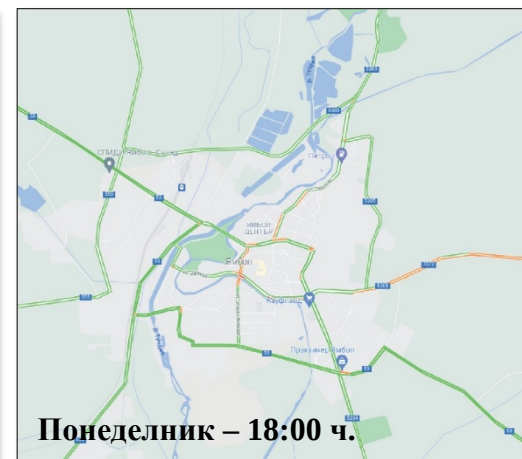
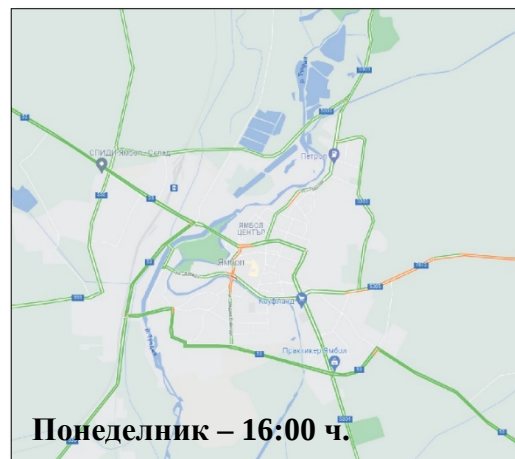
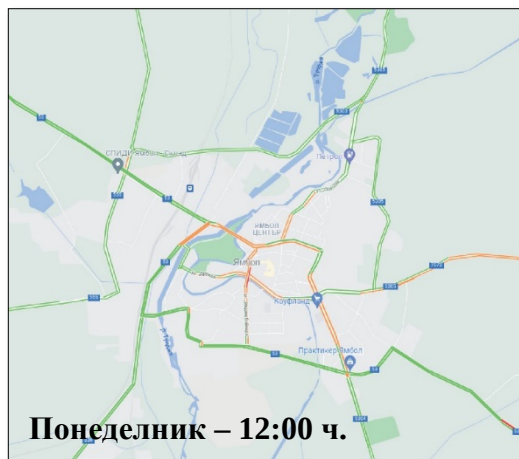
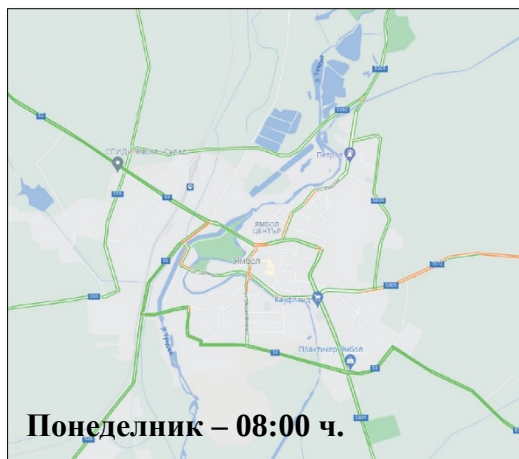
- осъществяване на вътрешно градски ежедневни трудови пътувания от жилищните територии до местата за труд и обратно;
- ежедневни придвижвания (за транспорт и логистика, обслужване на обществени обекти, лични нужди като отход, пазаруване, развлечения и други);

В делничните дни след около 18ч. настъпва постепенно успокояване на трафика, което е резултат от изтеглянето на населението след приключване на работния ден.

С много висока постоянна интензивност на движението и трафик се отличават **III – 7072 в участъка Ямбол – Чарган**, ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Индже Войвода“ до ул. „Георги Гарабчи Войвода“ и ул. „Димитър Благоев“. Всички от изброените улици са с проведени дейности по рехабилитация и реконструкция, реорганизация на движението. При ул. „Георги Дражев“, ул. „Индже Войвода“ и ул. „Димитър Благоев“ е необходимо да се потърсят мерки за понижаване интензивността на движение и пренасочване на трафик към други улици.

Изводи:

- Нормален трафик и бързо придвижване се наблюдават при пътищата от републиканската пътна мрежа и обходните пътища, част от общинската пътна мрежа. Изключение правят пътища III – 7072, III – 5304, III – 555, II – 53 поради осъществяване на ежедневни трудови пътувания от по-малки населени места към град Ямбол и обратно и използване за достигане на пътища от по-висок клас.
- В градската структура засилен трафик се наблюдава при главните улици поради осъществяване на вътрешно градски ежедневни трудови пътувания от жилищните територии до местата за труд и обратно, както и ежедневни придвижвания;
- С много висока постоянна интензивност на движението и трафик се отличават **III – 7072 в участъка Ямбол – Чарган**, ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Индже Войвода“ и ул. „Димитър Благоев“.



Натовареност на пътните кръстовища

Пътният поток в града е концентриран основно в ЦГЧ, както и в пиковите часове по входно-изходните артерии на кварталите/града, предимно при извършване на ежедневните трудови пътувания с лек автомобил. Основно трафика е насочен към близко разположените населени места в община Тунджа в прилежащия хинтерланд на град Ямбол.

Голяма част от фирмите разположени в промишлените зони на града и прилежащите територии осигуряват необходимия пътнически транспорт за придвижване на работещите до производствените и обслужващи обекти.

С оглед проведените изследвания на пътния поток в града и през него, транзитно преминаващите тежко товарни автомобили и трафикът генериран от тяхното придвижване са локализирани 15 кръстовища, които са с най-голяма натовареност в пиковите за денонощието часове.

Регулирането и организацията на автомобилното движение в града се осъществява посредством маркировката, пътните знаци и светофарната уредба. Пътният поток генериращ значим трафик концентриран в ЦГЧ, както и по основните пътни артерии и тяхното пресичане /кръстовища/ се регулира допълнително със светлинна сигнализация /светофар/. Пътните възли /кръстовищата/, които се сигнализират със светофарна уредба са 12 на брой. В обсега на натоварените кръстовища се наблюдава значително влошаване на безопасността на останалите участници в движението и влошаване на екологичните характеристики на градската среда – шумово замърсяване, замърсяване на въздуха и т.н.

Паркиране

В пространствен аспект, **паркирането в община Ямбол се осъществява успоредно на транспортните комуникации, непосредствено пред жилищните сгради, в гаражни клетки в междублоковите пространства подредени в редици, както и в частните имоти.** При новото строителство част от необходимия брой паркоместа спрямо обособените самостоятелни обекти в тях се осигурява в подземни паркинги, а останалите места и места за посетители в прилежащото пространство около сградите.

Неблагоприятно влияние върху качествата на градската среда оказват:

- **Паркиране успоредно на транспортните комуникации при малка ширина** – характерно е за *Централна градска част, кв. Аврен, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, Ж.к. „Райна Княгиня“ и кв. Каргон.* По този начин се стеснява уличното пространство и създават предпоставки за затруднения в движението, спиране на потока за изчакване при паркиране и освобождаване на мястото.

- **Поставяне на редици от гаражни клетки в междублоковите пространства** – В структурата на община Ямбол преобладаващата част от незаконните гаражни клетки са премахнати. Законни такива са останали в *кв. Аврен, кв. Васил Левски, кв. Възраждане, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“ (ЦГЧ), ж.к. „Георги Бенковски“, ж.к. „Златен рог“, ж.к. „Зорница“, ж.к. „Изток“ (ЦГЧ), ж.к. „Христо Ботев“,* като на места се наблюдава оформянето на редици от двете страни на улиците. С това е отнето от пространството на пешеходците и се възпрепятства придаването на функции пространствата.

- **Паркиране в озеленени площи и свободни пространства – цялата територия** (при кв. Каргон това е по-рядко срещано поради високата гъстота на застрояване).

- **Паркиране частично върху тротоарите – цялата територия.** По този начин се завзема площ от пешеходните пространства и се възпрепятства частично или напълно преминаването им, като се изтласкват на уличните платна.

- **Поставяне на ограничители за паркиране – цялата територия.** Това решение често създава затруднения на пешеходците, особено при влошаване качествата на настилките и несъобразени отстояния между елементите.

В територията се отчита недостиг на места за паркиране и по-конкретно в *Централна градска част, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, ж.к. „Изток“ и кв. Каргон,* поради малките ширини на улиците пространствената възможност за обособяване на такива

е минимална. Предвид тенденцията за повишаване на броя автомобили спрямо населението се очаква сходни проблеми да се появят и в останалите жилищни единици на община Ямбол.

При *Западна промишлена зона* и *Южна промишлена зона* паркиране има по дължината на улиците, в специално обособени паркинги пред промишлените предприятия и в тях (с ограничен достъп).

Паркиране не се осъществява в зоните *Военно поделение*, *лесопарк Боровец* и *Гребна база*. При бъдещо развитие на тези територии и насищането им с функции, следва да се обособят пространства.

Синя зона

В структурата на община Ямбол през 2012 г. е въведена синя зона в централната градска част. Тя представлява зона с режим на краткосрочно платено паркиране с продължителност до 3 часа за лекотоварни автомобили с тегло до 2,5 тона и на микробуси с до 12 пътникоместа. Зоната действа в делничните дни от 8:00 до 18:00 ч.

Конкретният териториален обхват е:

- Северна граница: ул. „Елена Янкова“ – ул. „Жорж Папазов“ – ул. „Страхил Войвода“ – ул. „Кабиле“ – ул. „Пети януари“;
- Източна граница: ул. „Стефан Караджа“ – ул. „Георги Сава Раковски“ – ул. „Богомил“ – ул. „Кара Кольо“ – ул. „Искър“;
- Южна граница: ул. „Хан Тервел“ – ул. „Преслав“ – ул. „Цар Самуил“ – ул. „Иван Вазов“ – ул. „Васил Карагьозов“ – ул. „Георги Дражев“ – ул. „Цар Иван Александър“;
- Западна граница: ул. „Бузлуджа“ – ул. „Волга“ – ул. „Константин Иречек“ – ул. „Анка Александрова“.

В границите на синята зона са предвидени паркинги за реализация на три етапа, обхващащи дължини на улиците и в свободни пространства. В етапите са предвидени конкретен брой места за паркиране: първи етап – 428 броя, втори етап – 350 броя и трети етап – 73 броя. Общо за зоната са отредени 851 места, от които 57 са за хора в неравностойно положение.

Към настоящия момент не се наблюдава необходимост от промяна на границите и предвидените количества места за паркиране.

Фигура 5. Териториален обхват на синя зона, община Ямбол, 2021г.



Източник: Община Ямбол

Фигура 6. Карта на паркоместата за автомобили на хора с трайни увреждания, община Ямбол, 2021г.



Източник: Община Ямбол

Изводи:

- Неблагоприятно влияние оказват:
 - Паркиране успоредно на транспортните комуникации при малка ширина;
 - Наличие на гаражни клетки в междублоковите пространства;
 - Паркиране в озеленени площи и свободни пространства;
 - Паркиране частично върху тротоарите;
 - Поставяне на ограничители за паркиране;
- Недостиг на места за паркиране се отчита в Централна градска част, ж.к. „Генерал Владимир Заимов“, ж.к. „Изток“ и кв. „Каргон“, но поради малките ширини на улиците пространствената възможност за обособяване на такива е минимална;
- Функционира Синя зона, като в нея поетапно следва да бъдат обособени общо 851 места, от които 57 са за хора в неравностойно положение. Към настоящия момент не се наблюдава необходимост от промяна на границите и предвидените количества места за паркиране.

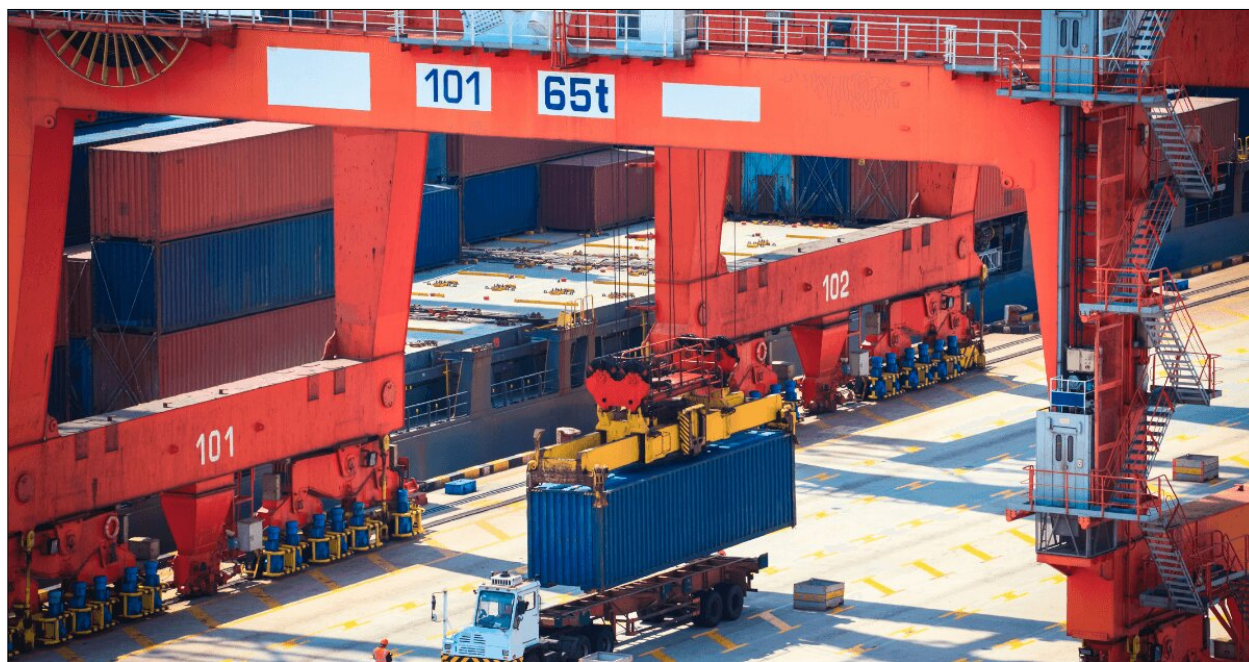
III. 4. Съчетаване на различни видове транспорт

В съвременното съчетаване на различни видове транспорт се нарича **интермодален транспорт**. За него е характерно използването на две или повече транспортни средства от различен вид. Основава на свързаност между различните видове транспортни мрежи. По този начин се оптимизира процесът и се предоставя възможност за гъвкави превози на местни (общински), регионални, национални и международни нива.

Съчетаване на различни видове транспорт за нуждите на промишлеността

Този вид транспорт **обхваща предимно връзките на община Ямбол с други територии на регионално ниво. Към настоящия момент, промишлеността се обслужва от автомобилен и железопътен транспорт на местно ниво, а на регионално и с воден транспорт, използвайки потенциалите на Пристанище Бургас за товарене и претоварване, складиране и превоз. С развитието на Летище Бургас за карго товари, ще се предостави възможност за обслужване и посредством въздушен транспорт.**

Фигура 7. Съчетаване на автомобилен и морски транспорт



Прилагането на интермодален модел на транспортиране за нуждите на промишлеността има множество предимства, сред които са:

- Висока степен на гъвкавост;
- Увеличаване на потенциалните пазари за произведените стоки едновременно с предлагане на по-кратки разстояния за тяхното достигане;

- Увеличаване на товарния капацитет;
- Икономичност при тежки и обемни пратки;
- Бързина и повишена независимост от трафик и образуване на задръствания;
- Принос към екологичната и социалната отговорност;

Всички тези предимства подпомагат развитието на предприятията и повишаването на тяхната конкурентоспособност. **Необходимите изисквания за ефективното функционирането на този модел са:**

- Свързаност на транспортните мрежи и техните обекти и съоръжения;
- Много добро състояние на транспортните мрежи, техните обекти и съоръжения;
- Висока логистична координация;
- Управление на риска във всички части на транспортния процес;

Към настоящият момент, на територията на община Ямбол необходимите изисквания за ефективното функциониране са постигнати частично. За подпомагане свързаността на транспортните мрежи следва да се осъществи изграждането на цялостни обходни пътища и удобни връзки с републиканската пътна мрежа и обслужващите улици в Промислени зони Запад и Юг. От съществено значение е провеждането на дейности по рехабилитация и реконструкция на транспортните комуникации, обекти и съоръжения на местно ниво и координация в процесите с държавни органи.

Съчетаване на различни видове транспорт за нуждите на населението

Този вид транспорт **обхваща предимно връзките на община Ямбол с други територии на местно (общинско) ниво и в малка степен регионално ниво.** Към настоящия момент, населението се обслужва от автомобилен и железопътен транспорт, както и масов градски обществен транспорт.

Прилагането на интермодален модел на транспортиране за нуждите на населението има множество предимства, сред които са:

- Висока степен на гъвкавост;
- Подобряване на достъпността до територията едновременно с предлагане на по-кратки разстояния за достигане;
- Увеличаване на потенциалните територии за набавяне на работна ръка за нуждите на икономиката;
- Принос към екологичната и социалната отговорност;

Всички тези предимства подпомагат цялостната функционалност на урбанизираните структури в ежедневието. **Необходимите изисквания за ефективното функциониране на този модел са:**

- Свързаност на транспортните мрежи и техните обекти и съоръжения;
- Много добро състояние на транспортните мрежи, техните обекти и съоръжения;
- Удобен пешеходен достъп до всички елементи и кратки разстояния;

Към настоящия момент, на територията на община Ямбол необходимите изисквания за ефективното функциониране са постигнати в малка степен. **Транспортните мрежи са изградени, но основен възпрепятстващ фактор е тяхното състояние.** С изявена необходимост от обновяване са преобладаващата част от транспортните комуникации, тротоарите и прилежащите пространства, Железопътна гара Ямбол, Автогара Ямбол, както и цялостната система на масов градски обществен транспорт. Съществен проблем се явяват **прекъснатите пространствени и функционални връзки между Железопътна гара Ямбол – Автогара Ямбол.** Поради разположението си, съответно в Промислена зона Запад и кв. Каргон, обектите са отдалечени на около 3 км един от друг. Достъпът до тях се осъществява автомобилно и посредством близко разположените спирки на масов градски обществен транспорт, но пешеходното придвижване е неприложимо.

Изводи: При съчетаването на различни видове транспорт в структурата на община Ямбол са открити недостатъци, създаващи затруднения. Те широкоспектърни неблагоприятни въздействия, като в основата си възпрепятстват разрастването на предприятията и растежа на местната икономика, осъществяването на ежедневни трудови пътувания от и до съседни малки населени места, както и вътрешноградските придвижвания. В резултат на това се понижават ефективността и функционалността на транспортните системи и се възпрепятства гъвкавото обслужване на територията, предприятията и населението. Постигнато на устойчивост във времева перспектива е възможно само при разрешаване на отчетените проблеми.

III. 5. Безопасност и сигурност на градските пътища и градската среда

Сигурността и безопасността на пътната инфраструктура имат съществено значение за устойчивата градска мобилност и усещанията на хората по време на движение.

Към настоящия момент на територията на община Ямбол има частичен контрол върху отделни аспекти, оказващи влияние. **Видеонаблюдение на транспортните потоци и преброителни пунктове са осигурени за части от обходните пътища и главните улици.**

При обслужващите улици на територията на община Ямбол **не са поставени елементи за видеонаблюдение и звукова сигнализация при инцидентни събития.** Транспортните комуникации от тази категория са с ниска до средна оживеност през светлата част на денонощието и много ниска през тъмната. Изключение правят единствено тези, в непосредствена близост от обекти на общественото обслужване. **Наличието и функционалността на осветителните тела спомага за повишаване нивата на реална и осезаема безопасност, но малкото и недостатъчно пространства за продължителен престой с поставени пейки ги понижават.**

Леки престъпления срещу личността са извършвани в територии характерни с етническо смесване и възникване на конфликти, недобра осветеност, ниска оживеност, неблагоприятна ориентация на жилищните сгради и образуване на пространства без видимост и други.

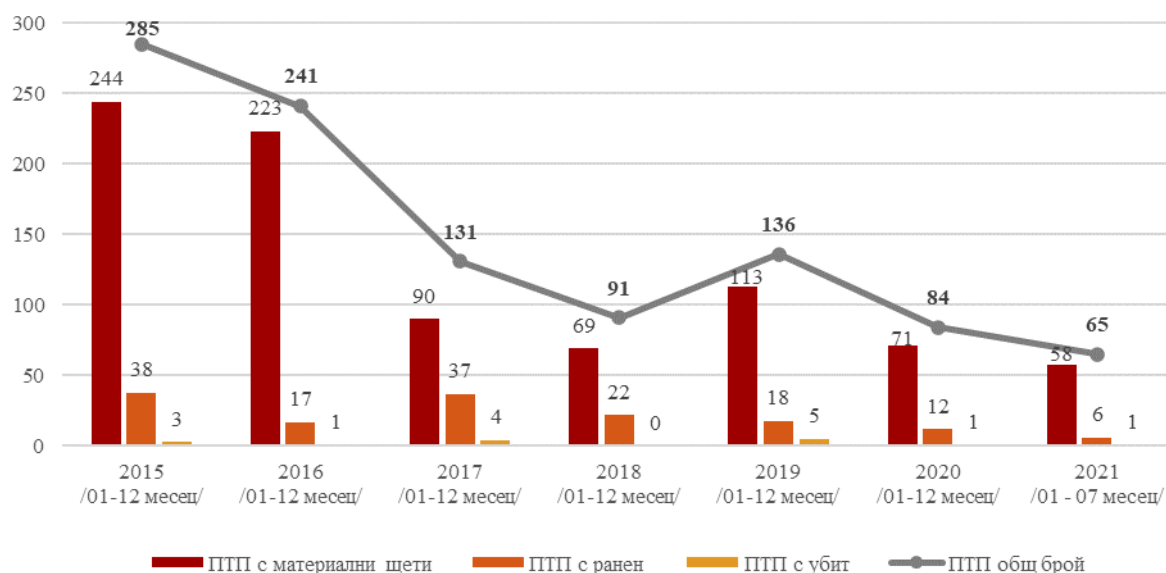
Регистрираните пътно-транспортни произшествия на територията на община Ямбол в периода 2015 – 2020 г. са с обща тенденция за намаляване. Към 2015 г. те възлизат на 285 броя, а към 2020г. на 84 броя. Спрямо категория на ПТП, тенденциите през разглеждания период са непостоянни. През последната пълна отчетна година относителният дял на ПТП с материални щети възлиза на 84,5%, ПТП с ранени на 14,3% и ПТП с убит на 1,2%. Спрямо вида на ПТП, в категория материални щети често попадат сблъсквания на моторни превозни средства /МПС/ отзад, странично, както и блъскане на паркирани МПС и блъскане в крайпътни съоръжения, в категория ранен – блъскане на пешеходец и в категория убит – блъскане на пешеходец, велосипедист и преобръщане на МПС на пътното платно.

Таблица 9. Брой пътно транспортни произшествия в периода 2015 – 2021г., община Ямбол

	2015 /01-12 месец/	2016 /01-12 месец/	2017 /01-12 месец/	2018 /01-12 месец/	2019 /01-12 месец/	2020 /01-12 месец/	2021 /01 - 07 месец/
ПТП общ брой	285	241	131	91	136	84	65
ПТП с материални щети	244	223	90	69	113	71	58
ПТП с материални щети - Отн. дял (%)	85,6	92,5	68,7	75,8	83,1	84,5	89,2
ПТП с ранен	38	17	37	22	18	12	6
ПТП с ранен - Отн. дял (%)	13,3	7,1	28,2	24,2	13,2	14,3	9,2
ПТП с убит	3	1	4	0	5	1	1
ПТП с убит - ПТП с убит - Отн. дял (%)	1,1	0,4	3,1	0,0	3,7	1,2	1,5

Източник: ОДМВР – Ямбол и собствени изчисления

Фигура 8. Брой пътно транспортни произшествия в периода 2015 – 2021г., община Ямбол



Източник: ОДМВР – Ямбол

Концентрация на пътно транспортни произшествия се отчита при главните за община Ямбол улици: ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Дружба“, ул. „Европа“, ул. „Преслав“, ул. „Търговска“. През 2020 г. 47,7% от регистрираните ПТП са случили на улици. Това е следствие основно от интензивността на движение и трафика, като е допълнено от несъобразителността на шофьорите, липсата на търпение и толерантност. В много редки случаи причината е била недобра организация на транспортното движение, като постепенно такива пространства са трансформирани и подобрени.

Съгласно предоставените официални данни за периода 2017 – 2021г. фактори като състояние на времето, вид на осветлението и настилка са с висок процент на неопределеност и може да се счете, че оказват влияние, но в малка степен. В периода не се наблюдават съществени изменения на показалите, освен понижаване на процента на неопределеност.

Таблица 10. Състояние на времето в периода 2017 – 2021г., община Ямбол

	2017	2018	2019	2020	2021
Дъжд	2	2	6	2	3
Проливен дъжд	1	0	0	2	1
Снеговалеж	1	1	0	0	0
Мъгла	2	1	1	1	0
Облачно	14	7	5	4	3
Ясно	36	18	28	72	23
Силен вятър	0	0	0	0	1
Неопределено	75	62	96	3	34
Общо ПТП	131	91	136	84	65

Източник: ОДМВР – Ямбол

Таблица 11. Вид на осветлението в периода 2017 – 2021г., община Ямбол

	2017	2018	2019	2020	2021
Дневно / естествено	28,2	25,3	22,8	69,0	35,4
Изкуствено	13,0	4,4	4,4	19,0	7,7
Сумрак	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0
Тъмнина	1,5	3,3	2,2	7,1	4,6
Неопределено	57,3	67,0	70,6	3,6	52,3
Общо ПТП	131	91	136	84	65

Източник: ОДМВР – Ямбол

Таблица 12. Настилка в периода 2017 – 2021г., община Ямбол

	2017	2018	2019	2020	2021
Асфалт	50	21	37	71	30
Паваж	3	1	2	7	1
Трошенокаменно	2	1	1	1	0
Земен път	1	0	0	1	0
Неопределено	75	68	96	4	34
Общо ПТП	131	91	136	84	65

Източник: ОДМВР – Ямбол

От регистрираните през 2020г. общо 84 броя ПТП, 85,7% са се случили при ясно време, 69,0% на дневно / естествено осветление, 84,5% и 8,3% съответно на асфалтова и паважна настилка.

Изводи:

- Видеонаблюдение на транспортните потоци и преброителни пунктове са осигурени за части от обходните пътища и главните улици;
- Отсъстват елементи за видеонаблюдение и звукова сигнализация при инцидентни събития;
- Наличието и функционалността на осветителни тела спомага за повишаване нивата на реална и осезаема безопасност, но малкото и недостатъчно пространства за продължителен престой с поставени пейки ги понижават;
- Регистрираните пътно-транспортни произшествия на територията на община Ямбол в периода 2015 – 2021г. са с обща тенденция за намаляване;
- Концентрация на пътно транспортни произшествия се отчита при главните улици;
- Фактори като състояние на времето, вид на осветлението и настилка.

Процесът на управление на градската логистика е изключително важен за поддържането както на качеството на живот, така и на жизнеността на градската структура.

Градската логистика включва както разпределение на товари в градските райони, така и стратегии/системи, които могат да подобрят цялостната му ефективност, като същевременно смекчат задръстванията и оказват благоприятно влияние за околната среда. Градската логистика включва и системи предоставящи услуги, които управляват движението на стоки в градовете и осигуряват иновативни отговори на изискванията на клиентите. Изследванията по отношение на градската логистика получават все по-голямо внимание главно поради продължаващата урбанизация, нарастващия стандарт на живот, глобализацията и новите форми на потребление като електронната търговия.

Градската товарна логистика е традиционно считана за най-малко устойчива, заради отрицателните си въздействия, **включително шум, емисии, замърсяващи въздуха, задръствания и намалена безопасност на участниците в движението.** Такива проблеми се изострят от факта, че камионите все още остават доминиращият вид транспорт. Градският товарен транспорт в момента представлява 30% до 40% от емисиите на CO₂ и почти 50% от емисиите на прахови частици. *Наблюдава се тенденция за растеж на онлайн продажбите, което оказва допълнително натоварване/натиск върху осигуряващите транспорта и върху околната среда.*

Към момента в община Ямбол *не са реализирани мерки насочени към цялостно управление на градската логистика и няма внедрени системи, които да подпомагат организирането и доставянето на товари и стоки.*

По отношение на товарния трафик преминаващ през града и общината от важно значение е реализирането на обходен път Ямбол юг – от км 147+777 до км 148+890 и извършване на ремонтно-възстановителни работи на надлез над жп. Линия при км 145+631.

Промислените предприятия, складове, логистичните фирми сами организират и транспортират своите стоки и товари, което затруднява придвижването на товарните автомобили в община Ямбол и води до генериране на значителен трафик в градската среда и прилежащите ѝ територии. Обслужването на големите вериги магазини и промишлените предприятия извършват тази дейност в собствените си имоти и в по-голямата си част в часове, който не натоварват градския трафик. По-сериозен е проблема с по-малките товари

и доставки до единичните потребители разположени в кварталите и централната градска част. При обслужване на единичните потребители на товари и стоки се отчита *неспазването на правилата за движение по градските улици и игнорирането на знаците относно паркирането и престоя на автомобили, вкл. товарни*, което води до редица фактори влияещи негативно върху средата за живота на хората в града. Наредбата за търговската дейност на територията на община Ямбол, която следва да изисква утвърдени схеми за маршрутите и времето за доставки на търговските обекти е отменена през 2004 г. ***Тези проблем следва да бъде решен с обособяване и управление на паркоместа за натоварване и разтоварване*** на стоки в градските зони и стриктно прилагане на нормативните уредби.

Групите, които са ***засегнати от товарната градска логистика включват всички участниците в движението, жителите на град Ямбол, потребителите и посетителите/туристите***.

Община Ямбол решава поставените проблеми относно товарния транспорт чрез различни инициативи и действия, които целят повишаване ефективността на доставката, намаляване на задръстванията и на отрицателните въздействия върху околната среда.

В градската среда се наблюдава ***необходимост от въвеждане на мерки и действия за смекчаване негативното влияние*** на товарния транспорт върху градската среда и жителите на града. Те следва да бъдат насочени към:

- ***Ограничения във времето за достъп*** – Въвеждане на ограничения във времето, в което може да се извършва товарна дейност, могат да бъдат наложени с цел да се намали активността на товарния/логистичния трафик през пиковите часове и да се ограничи до минимум шума.
- ***Правила за паркиране*** – Осигуряването на пространства за товарене/разтоварване.
- ***Ограничения за достъп според размера/товара*** – Увеличаване жизнеспособността на градските зони и оптимизиране използването на обществено пространство чрез избягване на превозни средства с определена тежест / размер да използват конкретен път или район.
- ***Управление на товарно-транспортните потоци*** – Налагане на специални ограничения на товарния трафик по определени маршрути или разпределение на различните потребители според времевите прозорци.

- **Адаптиране на зоните за зареждане на улицата** – Разпределяне на достатъчно пространство за бордюри за паркиране и товарене с цел приспособяване на текущия и бъдещ трафик и обема на търговските превозни средства.
- **Използване на правилата за зоните за доставка извън уличното пространство** – Уверение, че новите бизнес помещения осигуряват достатъчно пространство за обработка и съхранение на стоки за подходяща доставка извън уличното пространство или зоните за съхранение.
- **Зони за доставка в близост** – Използване на зони извън уличното пространство и разработване на уебсайт за предприятия или съоръжения, които редовно получават товари.
- **Събирателни точки** - Използване на конкретни места за получаване / доставка, целящи да намалят разходите чрез концентриране на доставките и намаляване на тяхното неизпълнение;
- **Внедряване на нови технологии за оптимизиране на градската логистика.**

В допълнение към изготвянето на ПУГМ, може да бъде разработен при необходимост и **План за устойчива градска логистика** с цел *оптимизация на процесите в градската товарна логистика и намаляване на свързаните с нея потребление на енергия и въздействие върху околната среда, за да се гарантира икономическа устойчивост.*

Изводи:

- Поради увеличеното потребление в града/общината, броят на товарите и стоките също нараства, което затруднява логистичните процеси и води до повишаване стойностите на **шума, емисиите, замърсяващи въздуха, задръствания и намалена безопасност на участниците в движението;**
- Община Ямбол има **възможност да реализира мерки и действия за облекчаване процеса на градска логистика**, което ще окаже и благоприятно влияние върху околната среда;
- В централната градска част, както и в жилищните **квартали не са обособени и ясно обозначени паркоместата за натоварване и разтоварване** на стоки, което в повечето случаи води до затруднено придвижване;
- **Недоизграденост на Обходен път Ямбол-юг**, което затруднява транспортните товари и оказва влияние върху градската логистика.

III. 7. Интегрирани интелигентни системи за управление на градската мобилност

Интелигентните транспортни системи /ИТС/ обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността в пътния трафик.

Комбинацията от телекомуникации и информатика /телематика/ се интегрира в модерни технологии за посрещане на нуждите на транспорта. Те могат да обхващат системи за засичане на инциденти, трафик сензори, приложения в областта на трафик планирането, управлението на трафика, безопасността и сигурността и обслужването на крайните потребители, както и различни решения от индустрията, базирани на системите за електронно събиране на пътни такси.

Интелигентните транспортни системи и телематични решения спомагат за:

- Подобряване на безопасността по пътищата;
- Подпомагане ефикасността в използването на съществуващата инфраструктура;
- Намаляване на екологичното замърсяване чрез контролиране на трафик потоците и управление на трафик обема.

Тези системи прилагат напреднали технологии за събирането на повече и по-добри данни, за тяхното интелигентно анализиране и свързването им чрез по-ефективни мрежи. Резултатът е по-ефективни, по-ефикасни и по-насочени към гражданите в движение услуги.

Управлението на мобилността в градската структура е труден и сложен процес, за който са необходими **внедряването на интегрирани интелигентни системи за управление**. Тъй като ИТС са приложими по отношение на всички видове транспорт и услуги за мобилност както за пътниците, така и за товарните превози, те могат да помагат за прилагането на политиката и наблюдението на всяка от мерките, изготвени в рамките на плана за устойчива градска мобилност на община Ямбол.

Към настоящия момент в община Ямбол *не са внедрени Интелигентни транспортни системи за управление и организации на автомобилния транспорт.*

Отчита се необходимост за *оптимизиране на графиците на обществения масов градски транспорт*, както и *цялостното подобряване на функционалността и ефективността на системата на масов градски обществен транспорт.*

Също така в процеса на управление следва да се предприемат действия за **насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност**. От важно значение

за ПУГМ е **въвличането на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни** в управлението на градската мобилност.

Община Ямбол има **възможност да реализира пилотни проекти**, с които да постави началото за внедряване нови иновативни ИТС в системите за транспорт и мобилността като цяло за постигане на по-голяма устойчивост и ефикасност.

В общината се отчита необходимост от **въвеждане нови системи в обществения градски транспорт за повишаване на неговата ефективност и удобството на пътниците** – *Интегрирана билетна система, Система за информиране на пътниците в реално време и Система за управление и контрол на обществени транспорт*, които значително ще улеснят гражданите, ползващи обществен транспорт.

По отношение безопасността на градската среда и използването на транспортни мрежи и пространства през цялото денонощие е необходимо въвеждане и на *Система за видеонаблюдение (CCTV)*.

За публичните пространства в централната градска част и натоварените участъци от градските улици е необходимо въвеждане на *Интегрирана и интелигентна система за управление на трафика*, която да обхваща всички видове транспорт и начини на придвижване, както и управлението на светофарно регулирани кръстовища.

Изводи:

- Необходимост от внедряване на нови системи по отношение на **закупуването на билети и карти, информираността на пътниците в реално време и цялостния процес по управление и контрол в обществения градски транспорт**;
- Необходимост от внедряване на системи за **безопасност в публичните пространства в централната градска част и в натоварените участъци от градските улици**.
- Необходимост от внедряване на системи за **управление на трафика, светлинната организация на кръстовищата**.

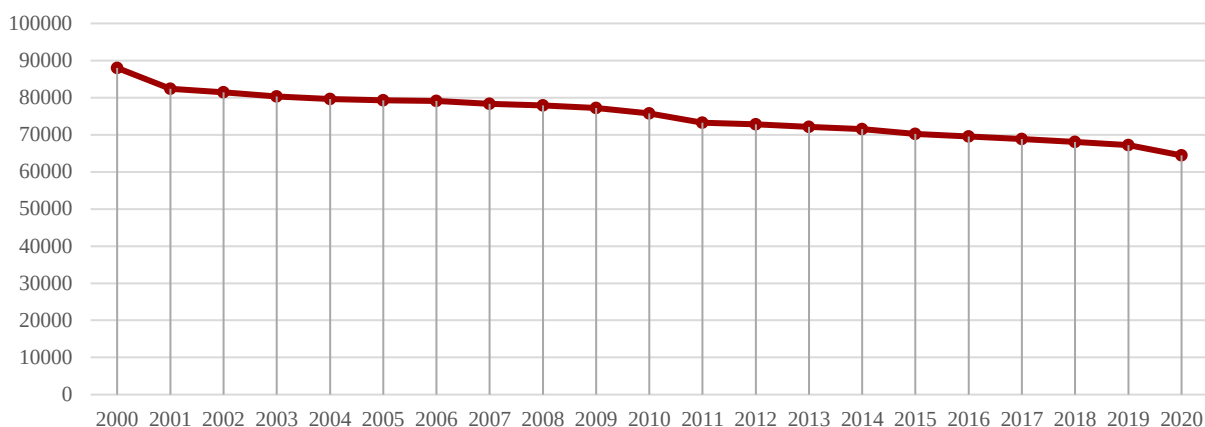
IV. АКТУАЛНАТА ДЕМОГРАФСКА КАРТИНА И ЕКОЛОГИЧНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА В РЕГИОНА

IV. 1. Актуална демографска картина

Брой и динамика на населението

Населението на община Ямбол според официалните данни от НСИ показва относително стабилна тенденция за намаляване. Към 2020 г. общият брой на населението е 64 435 души. Броят на жителите в периода 2000-2020 г. е намалял с 23 576 души в община Ямбол. Основните фактори за това са по-ниската раждаемост спрямо смъртността, като разликата между тях се увеличава през последните десетилетия. Очаква се тази негативна тенденция да продължи да се задълбочава и през следващите години.

Фигура 9. Динамика на населението на община Ямбол в периода 2000-2020г.

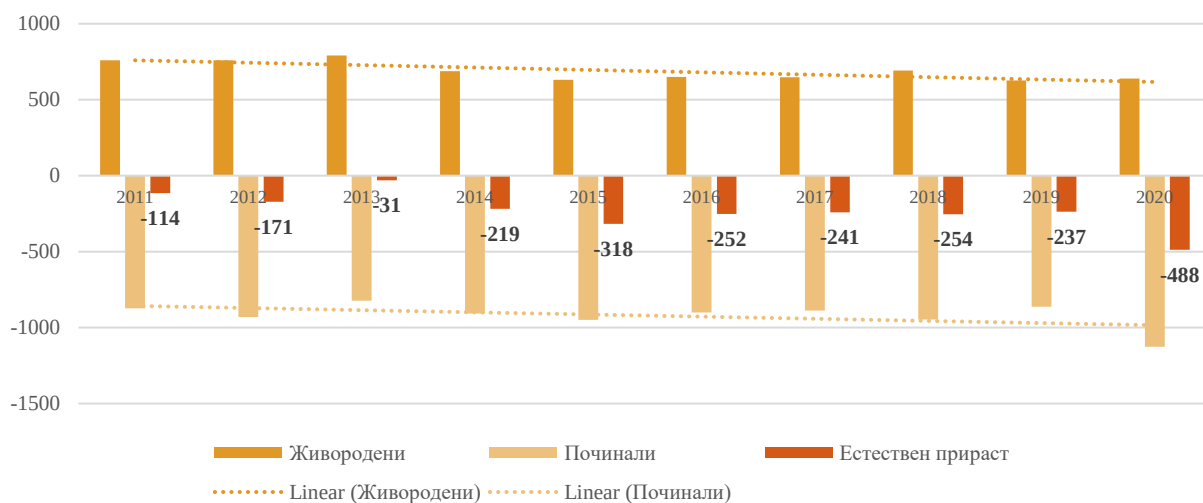


Източник: Национален статистически институт

Раждаемост и смъртност. Естествен прираст на населението

Демографските данни за 2020 г. показват, че на територията на община Ямбол са родени общо 639 деца, от които 345 момчета и 394 момичета. Починалите са 1127, от които 591 мъже и 536 жени. Естественият прираст се формира като разлика между броя на живородените и починалите за съответната година. Към 2020г. той е отрицателен, като числовата му стойност се равнява на -488 души, от които 246 мъже и 242 жени. Спрямо предходните години се наблюдават общи тенденции (с динамики между годините) за понижаване на раждаемостта и увеличаване на смъртността. Коефициентът на естествен прираст за 2020г. възлиза на 0,74‰.

Фигура 10. Живородени и починали, естествен прираст на населението в периода 2011 – 2020г., община Ямбол

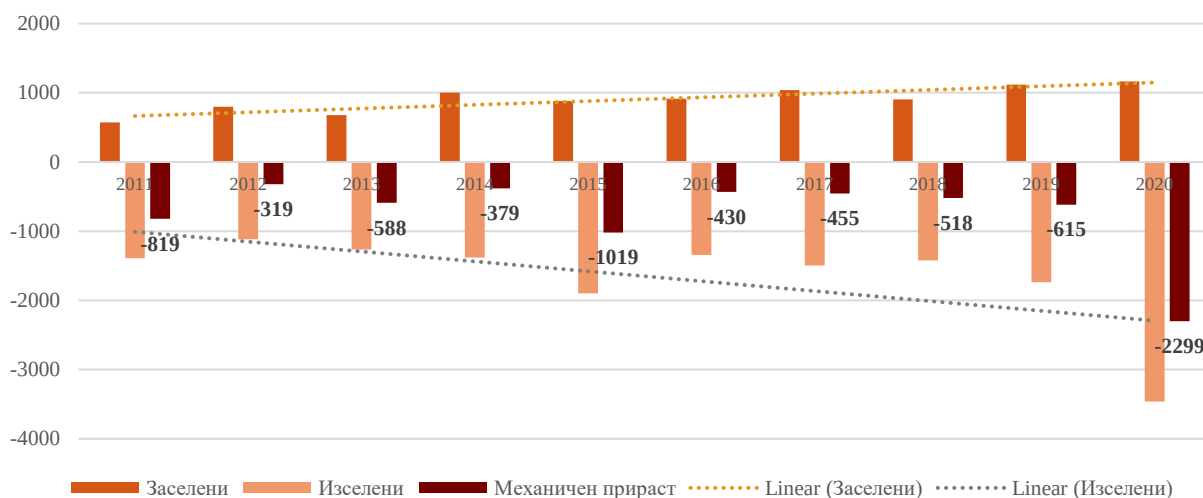


Източник: Национален статистически институт

Механичен прираст на населението

През 2020 г. в община Ямбол са се заселили 1 162 души, от които 602 мъже и 560 жени. Изселилите са 3461 души, от които 1843 мъже и 1618 жени. Това формира отрицателен механичен прираст, като неговата числова стойност възлиза на - 2299 души, от които 1241 мъже и 1058 жени. Спрямо предходните години се наблюдават общи тенденции (с динамики между годините) за увеличаване на заселилите се, но много по-голямо и нарастващо количество изселили се хора. Коефициентът на механичен прираст за 2020г. възлиза на -3,49 ‰.

Фигура 11. Заселени, изселени, механичен прираст на населението в периода 2011 – 2020г., община Ямбол

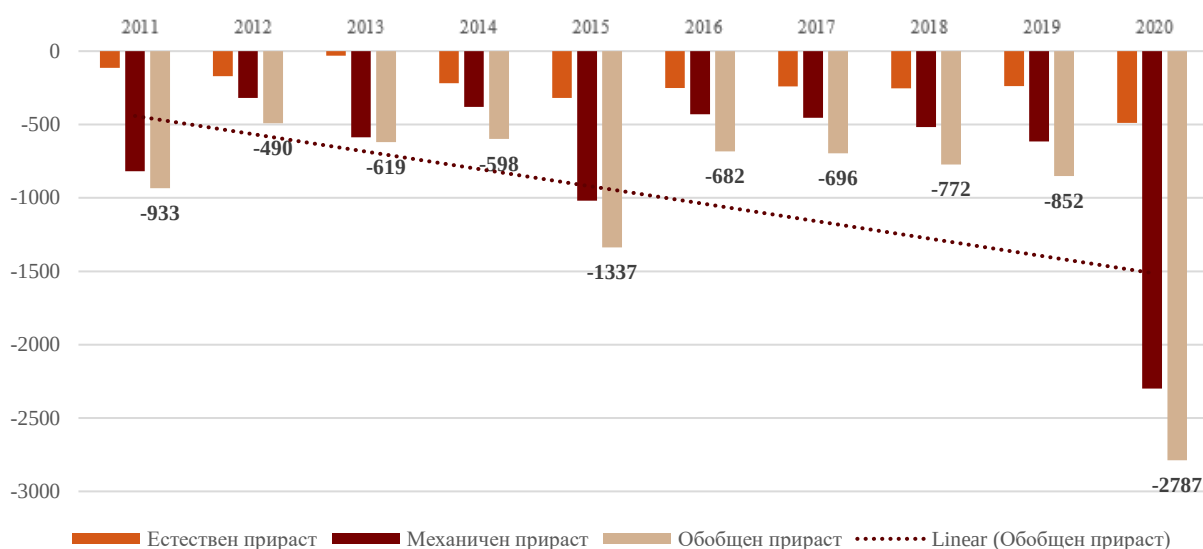


Източник: Национален статистически институт

Обобщен прираст на населението

В следствие на отрицателните естествен и механичен прираст през всяка една от отчетените години в периода 2011 – 2020 г. и обобщеният прираст на населението е отрицателен. **Всички негативни тенденции се задълбочават с времето.** Най-съществено намаляване на населението е отчетено между 2019 и 2020 г., възлизащо на -2787 души. То се дължи на съвкупността от ниска раждаемост и високи смъртност и изселили се хора.

Фигура 12. Обобщен прираст на населението в община Ямбол за периода 2011-2021 г.



Източник: НСИ, собствени изчисления

Темпът на прираст за периода между 31.12.2020 г. и 31.12.2011 г. възлиза на - 0,12%. Между преобладаващата част от годините той е -0,01%, като между 2020г. и 2019г. е -0,04%.

Възрастова структура

Съгласно официалните статистически данни **възрастовата структура на населението на община Ямбол е небалансирана, като се наблюдават ясно изразени тенденции на занижено възпроизводство едновременно със силно изразено застаряване.** Характерни са приблизително равни относителни дялове на населението в под- и над- трудоспособна възраст. Към 2020г. общо 17,5% от местните жители са в подтрудоспособна възраст (0-14г.), 58,7% - в трудоспособна (15-64г.) и 23,8% - в надтрудоспособна такава (над 65г.).

По отношение на пътната инфраструктура, демографските характеристики на населението дават информация, че не е необходимо мащабно развитие на уличната мрежа. Предвид отрицателните количествени тенденции, усилията следва да бъдат насочени към ремонт, рехабилитация и реконструкция на съществуващи

транспортни комуникации и изграждане нови само към територии за целенасочено перспективно развитие, имащо значение на местно и регионално ниво.

Качествените характеристики на населението и по-конкретно възрастовата структура насочват към необходимост от създаване на благоприятни условия за придвижване на възрастни хора по тротоарната мрежа – достатъчна ширина, равни и еднотипни настилки, скосени бордюри, градско обзавеждане за кратковременен отдых, озеленяване за защита от микроклиматични условия. За хората в подтрудоспособна и трудоспособна възраст благоприятно въздействие би оказало развитието и на велосипедната мрежа и постигането на свързаност между жилищните територии, местата за труд и зоните за отдых и спорт. От съществено значение за всички групи от населението е подобряване на системата на масов градски обществен транспорт, оптимизация на графиците и модернизацията на подвижния състав - осигуряване на превозни средства с рампи, както и съобразяване височината на бордюрите при спирките с височината на основата на превозните средства за предоставяне на повече удобства на родителите с колички, възрастните и хората в неравностойно положение.

Градската среда е бавно променяща се материална структура, която следва да бъде перспективно адаптирана спрямо хората и техните нужди.

Изводи:

- Към настоящият момент в община Ямбол не е необходимо мащабно развитие на уличната мрежа, а ремонт, рехабилитация и реконструкция на транспортни комуникации и изграждане нови само към територии за целенасочено перспективно развитие;
- Предвид възрастовата структура на населението е необходимо създаване на благоприятни условия за придвижване на възрастни хора по тротоарната мрежа, а за хората в подтрудоспособна и трудоспособна възраст – развитие и на велосипедната мрежа. От съществено значение за всички групи от населението е подобряване на системата на масов градски обществен транспорт, оптимизация на графиците и модернизацията на подвижния състав.

Качество на атмосферния въздух (КАВ)

Система за мониторинг на КАВ

В община Ямбол е имало пунктове за мониторинг контролирани от РИОСВ до 2002г. включително. Пробонабирането е извършвано от Акредитиран лабораторен комплекс за екологичен мониторинг и изпитване на компонентите на околната среда към Регионална инспекция на околната среда и водите гр. Стара Загора, притежаваща сертификат №182/ЛИ/03.01.2001г. Вид на пробите: Автоматична мобилна станция за контрол качеството на въздуха. Вид на изпитването: CO-IR спектроскопия Автоматичен газгенератор CO 11 M ; SO₂ –UV флуоресценция Автоматичен газгенератор AF 21M; NO - Хемилуминисценция, Автоматичен газанализатор AC 31M; NO₂ Хемилуминисценция Автоматичен газанализатор 41 M; ПРАХ –PM 10 в-абсорция Автоматичен газанализатор APM1; NH₃ Хемилуминисценция Автоматичен газанализатор NH₃-OM; H₂S UV флуоресценция Автоматичен газанализатор SH₂-OM.

Състоянието на атмосферния въздух в община Ямбол след 2002 г. се контролира като се извършват контролни измервания от мобилна автоматична станция на ИАОС- Регионална лаборатория- гр. Стара Загора съгласно предварително утвърден график за нейната работа.

Замърсяването на въздуха е проблем, които на практика засяга цялата територия на община Ямбол, но най-осезаемо влияние оказва замърсяването на въздуха в населените места, което в най-голяма степен влияе на човешкото здраве. Град Ямбол е изложен в най-голяма степен на наднорменото замърсяване на атмосферния въздух и в него е най-голямо замърсяването на въздуха с ФПЧ₁₀.

Актуални измервания на качеството на атмосферния въздух в община Ямбол са извършени за последен път през 2017 г.

Анализ на КАВ според данните от системата за мониторинг

- Азотен диоксид

През последните пет години не са регистрирани превишения на максимално еднократните, средноденонощните и средногодишните пределно допустими концентрации на азотен диоксид при извършените измервания.

- Серен диоксид

През последните пет години при извършените измервания в изследваните проби не са регистрирани превишения.

■ Фини прахови частици (ФПЧ₁₀)

Фините прахови частици са основен замърсител на атмосферния въздух в населените места поради голямото разнообразие на източници, емитиращи ФПЧ – горивни инсталации, транспорт, битово отопление и др.

Както е посочено по-горе актуални измервания на качеството на атмосферния въздух в община Ямбол са извършени за последен път през 2017 г. Измерванията са направени с изпитвания в периодите:

- 23.02.2017 г.-08.03.2017 г. – за периода е измерено едно превишение на средноденонощната норма от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ от извършените 14 бр. измервания. Средната концентрация за периода е 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- 20.04.2017 г.-03.05.2017 г. - периода няма превишения на средноденонощната норма от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ от извършените 14 бр. измервания. Средната концентрация за периода е 24.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Това позволява да се направи обосновано заключение, че емисиите на ФПЧ₁₀ са по-малки през месец април, в сравнение с месец февруари;
- 23.08.2017 г.-05.09.2017 г. - няма превишения на средноденонощната норма от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ от извършените 14 бр. измервания. Средната концентрация за периода е 30.6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Средната концентрация е по-висока в сравнение с месец април и май и по-ниска в сравнение с месец февруари и март;
- 12.12.2017 г.-25.12.2017 г. - 7 бр. превишения над средноденонощната норма от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ от извършените 14 бр. измервания. Средната концентрация за периода е 47.4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. По-неблагоприятните метеорологични условия, свързани с мъгли, безветрие и студено време водят до по-съществени превишения на нормата в сравнение с предходните периоди, както и до най-висока средна концентрация през годината. Средната концентрация за наблюдавания последен период от годината е значително над средногодишната норма от 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Чрез извършването на измервания във всяко от четирите тримесечия на годината на практика се покриват и анализират концентрациите на вредни вещества в атмосферния въздух през различните сезони от годината.

Общо за цялата година са отчетени 9 бр. превишения на средноденонощната норма за ФПЧ_{10} от 56 бр. измервания или по-малко от 35 бр. превишения за годината, но превишения в близо 16 % от измервания.

При оценяване на 90.4 перцентил, в съответствие с действащото законодателство (Наредба №12/2010 г.), след преизчисляване на концентрациите за цялата година се получава съответната концентрация от $55.15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, която представлява превишение на нормата от $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, което в съответствие с указанията на МОСВ не позволява община Ямбол да бъде изключена от списъка на районите, в които са превишени нормите с допустимите отклонения.

Съгласно Заповед №РД-1046/03.12.2010 г. на министъра на околната среда и водите за определяне на РОУКАВ на територията на страната, община Ямбол е включена като зона, в която са превишени нормите за фини прахови частици, поради което съгласно изискванията на законодателството е разработена общинска програма за намаляване нивата на замърсителите и за достигане на установените норми.

Основните източници на замърсяване на територията на общината са: промишлени източници, битово отопление и автотранспорт.

Основните промишлени източници на организирани емисии от вредни вещества за региона са съсредоточени основно в град Ямбол.

Транспортът има значителен дял в замърсяването на въздуха с прах, оловни аерозоли, въглеродни оксиди, въглероден диоксид и в по-малка степен ФПЧ_{10} .

Емисиите на ФПЧ_{10} от транспорт зависят най-вече от типа на превозните средства, които се използват (съотношението леки коли/тежкотоварни и автобуси), вида на използваното гориво (бензин, дизел, газ), интензивността на трафика и състоянието на пътната мрежа. Емисиите се изхвърлят неравномерно, както в рамките на денонощието, така и през дните от седмицата и сезоните, но събирането на точна и надеждна информация е изключително трудно и до момента няма практика да се извършва.

Повишаване на средната температура

Районът се характеризира със сравнително мека зима, като средномесечните януарски температури са $0,2^{\circ}\text{C}$ и горещо лято със средномесечна температура за м. юли - 23.2°C . Средната годишна максимална температура е $17,9^{\circ}\text{C}$, а средната годишна минимална - $6,4^{\circ}\text{C}$. Средногодишната месечна температура е 12.0°C . Разпределението на средномесечната температура през годината е дадено в таблицата.

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	годишна
0.2	2.5	5.6	11.3	16.4	20.3	23.2	22.6	18.5	13.0	7.8	2.8	12.0

Пролетта настъпва рано - края на февруари, началото на март, със средна температура задържаща се над 0,5°C (средни минимални и максимални температури за април + 5,1°C + 17,9°C). Есента е сравнително по-топла. Първите есенни мразове са към края на октомври или в началото на ноември. Средните минимални и максимални температури за ноември са + 3,7°C ±12,4°C. Продължителността на периода с температура над 5°C е около 270 дни. Поради гореизложеното рискът за проекта е определен като „нисък“.

По сценария RCP 8.5 за Ямбол се очаква през периода 2021-2050 г. средногодишната температура да достигне 13,4 °C, а през 2071-2100 г. 15,7 °C. Повишаването на температурата в по-дългосрочен план води до редица неблагоприятни последствия като намаляване на влажността, рискове от пожари, намаляване на водните ресурси и увеличаване на търсенето на вода за напояване, пожарогасене, охладителни системи.

Таблица 13. Климатичен сценарий RCP 8.5

RCP8.5	пролет	лято	есен	зима
Tmean(1961-1990)	11,2	22,0	13,3	2,6
Tmean(2021-2050)	12,2	24,0	15,0	3,4
Tmean(2071-2100)	14,5	26,7	17,0	5,7

RCP8.5	1961-1990	2021-2050	2071-2100
I	0,20	0,8	3
II	2,50	3,5	6,1
III	5,60	6,1	8,9
IV	11,30	12,6	14,5
V	16,40	17,6	19,8
VI	20,30	21,9	24,1
VII	23,20	25,1	28,1
VIII	22,60	25,1	28
IX	18,50	20,3	23
X	13,00	14,4	15,6
XI	7,80	9,5	10,9
XII	2,80	3,6	5,8
Год.	12,0	13,4	15,7

По сценарий 8,5 за област Ямбол в периода до 2050 г. в летните месеци се очаква повишаване на средномесечните температури с 1,6 – 2,5 °C. Като индикатор за оценка на тенденциите на засушаване е избрана комбинираната карта на районите с риск към почвено-атмосферно засушаване. За област Ямбол рискът е „среден“.

Промени в годишните валежи

Районът се характеризира със сравнително ниско количество от 541 мм годишна сума на валежите. Годишният ход на валежите е с минимум през зимата 121 мм, средни през пролетта - 138 мм и есента 129 мм и с максимум през лятото - 153 мм. Районът се отличава с по-слаби валежи от средните за страната. Средногодишно падат 541 мм (за страната годишните валежи са 650 мм).

Валежите в басейна на р. Тунджа се характеризират с големите си пространствени изменения: от над 1 000 - 1 200 мм – за високите планински части до годишен валеж 500 - 550 мм в Ямболско – Елховското поле и част от Карнобатското поле. Като се съпоставят валежните области със сравнително големи годишни валежи, напр. над 700 - 800 мм, се вижда, че за някои планински масиви те слизат доста ниско и обхващат места със значително малка надморска височина. Най-големите сезонни валежи се отбелязват за зимата. Характерно за този сезон са големите валежни суми — над 250 - 300 мм, които обхващат високите части на планините, като засягат и сравнително ниски места. От друга страна, през този сезон е най-обширна областта на валежната зона 100 ÷ 125 мм за Ямболско – Елховско поле. Зимен валеж от 125 - 150 мм има в долината на Тунджа при Елхово. В южната част на Тунджа, както и за някои припланински места зимният валеж е 150 - 175 мм. В останалите места той е 175 - 200 мм.

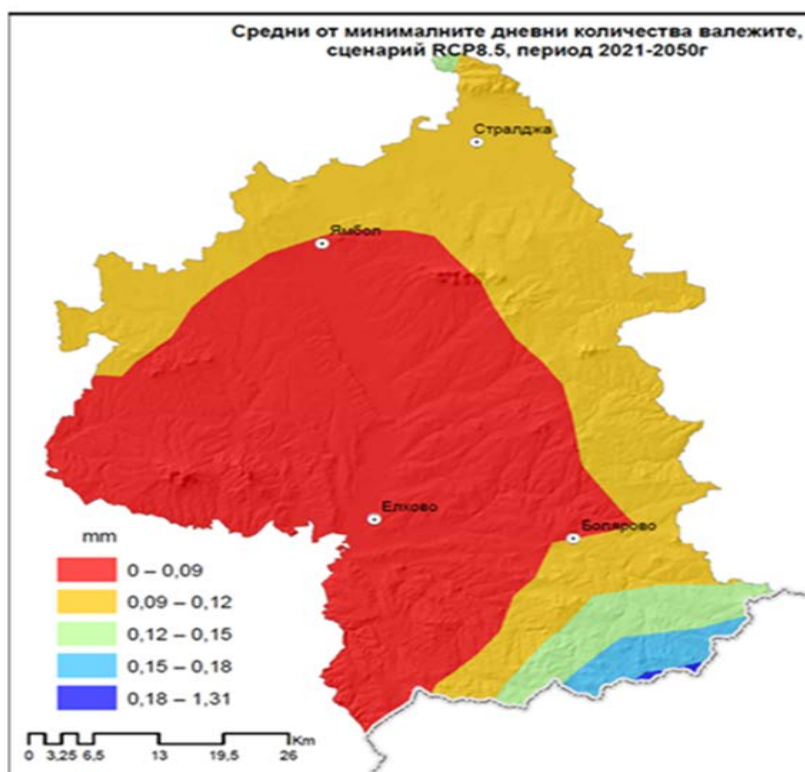
Пролетта се отличава с намаляване на валежите в крайграничните части на откритите към юг речни долини, като валежът през този сезон е 125 - 150 мм за Тунджа. Същевременно за този сезон намалява и валежната област 100 - 125 мм. В останалата част на Тунджанската област пролетният валеж е 125 - 150 мм. Сливенското поле и Задбалканските полета на Източна Средна България, за този сезон имат валеж 150 - 175 мм. В планинските места с 1000 ÷ 1500 м надморска височина преобладава валеж над 200 мм.

Валежите са климатичен елемент, повлиян силно от циркулационни и орографски фактори, поради което те имат дискретен в пространството и времето характер, както по отношение на количеството им, така и по отношение на вътрешногодишното им разпределение. В анализираната територия средногодишните валежи и по двата сценария

(RCP 4.5 и 8.5) се очаква да нараснат с 5 до 8% през двата бъдещи периода до 2050 и 2100 г. Съществени промени настъпват обаче по отношение на сезонното и месечното им разпределение. Като цяло се очаква валежните количества да намаляват през летните месеци и да се увеличават през късната есен.

По сценария RCP8.5 за Ямбол се очаква нарастване на количеството на пролетните и есенните валежни суми, като есента се очертава като сезонен валежен максимум и през двата бъдещи периода. По същият сценарий се очаква валежите да намаляват през лятото, а през зимата моделираните данни не показват съществено изменение през двата бъдещи периода в сравнение с референтния период.

Фигура 13. Средни от минималните дневни количества валежи по сценарий RCP 8.5, период 2021-2050 г.



Наводнения

По данни на НСИ, получени от годишните отчети от Постоянните комисии за защита на населението при бедствия, аварии и катастрофи, в последните години в област Ямбол най-значителни наводнения е имало през 2010 г. – 59 на брой, които са нанесли щети за над 1210 хил. лв. Наводненията са причинени от дъждовни води над 120 л/кв.м, топене на снежната покривка, довели до преливане на р. Тунджа или нейни притоци, Засегнати са основно жителите на наводнените населените места, но и кладенци, помпени и пречиствателни станции за обществено питейно водоснабдяване.

В гр. Ямбол не е имало значителни наводнения в последните 5 години.²

В рамките на територията на общината, в съответствие с ПУРН 2016-2021 г. е определен един район със значителен потенциален риск от наводнения: BG3_APSFR_TU_02 – р. Тунджа – Ямбол – в риск и дължина 68 km. И други 2 в рамките на областта - в общините Стралджа и Елхово.

Градушки, гръмотевични и ветрови бури

В последните няколко години на територията на област Ямбол се проявяват силни бури, придружени с гръмотевици, проливен дъжд и градушка, които основно са засегнали електропроводите.

Особено опасни са засушаванията, придружени със силни ветрови бури. Прашните бури, известни като „смерч“, са трудно предсказуеми и нанасят значителни материални щети на собствеността, горските масиви и населението.

Големи щети ежегодно нанасят градушките, предизвикани от пролетната и лятната атмосферна неустойчивост, породена от смесването на прегрети и сухи с по-влажни и хладни въздушни маси със средиземноморски или атлантически произход. За Ямболска област това явление се наблюдава главно през месеците юни, юли и август.

Според климатичния сценарий RCP 8.5 се очаква спад в интензитета на валежите на територията на общината. От тук следва, че бъдещата изложеност на рискове може да бъде определена като „ниска“.

Земетресения

Територията на област Ямбол попада към Средногорския район в Маришко-Тунджанската зона. Има дължина 50÷100 км с магнитуд 7,1÷7,5 по скалата на Рихтер и интензивност VIII и IX степен по скалата на Медведев-Шпонхойер-Карник.

Най-силното земетресение на територията на област Ямбол е било регистрирано на 15 февруари 1909 г. и е било с магнитуд 5,9 по Рихтер. Друго по-силно земетресение е регистрирано на 13 август 2001 г. – Ямбол и околните селища – магнитуд 4,3 по Рихтер. Това е вторият трус за района (на 9 август е с магнитуд 3,5 по Рихтер).

В периода 2010-2018 г. по данни на НСИ на територията на област Ямбол няма регистрирани земетресения, които да са причинили щети.

²

<https://www.nsi.bg/bg/content/2915/%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F>

Фигура 14. Карта на максималните ускорения от новото сеизмично райониране на Република България за период 95 г.



При земетресение с магнитуд $6 \div 7,5$ по Рихтер ще се създаде сложна обстановка, характеризираща се със значителни повреди и разрушаване на съоръжения и сгради, поява на пукнатини в почвата, свличане и срутване на земни пластовете, масова паника сред населението. Сериозни щети ще понесе електроснабдяването от излизането извън строя на основни електрически подстанции, 110 kV-ви въздушни електропроводи, електрическата мрежа – ниско напрежение и голяма част от трафопостовите – ниско и високо напрежение. Нарушена ще бъде и целостта на водопроводната мрежа от разрушаване на помпени станции, водопроводните и водоподаващите съоръжения.

Ще възникнат сериозни повреди в бентовете, насипите, язовирите и мостовете и нарушения по транспортно-комуникационната система на областта.

Особено тежка обстановка след земетресения ще бъде създадена от нарушаване целостта на газопроводите, а при наличието на източници на запалване в района на аварията е възможно възникването на взрив и крупни пожари.

При земетресения от VII-ма и VIII-ма степен по скалата на Медведев – Шпонхойер – Карник се очакват сериозни въздействия върху жилищния и обществен сграден фонд, сградите с масово пребиваване на хора, обекти от националното стопанство, проектирането и изграждането на които е осъществено на базата на изчисления по нормативи за антисеизмичност до VI-та степен на въздействие.

ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Републиканска и местна общинска мрежа - Обвързаност с републиканската пътна мрежа (<i>АМ „Тракия“, пътища I-7, II-53, III – 5305, III – 5503, III – 7602, III – 555, III – 536, III – 5303, III – 5304</i>); - Постигнато добро развитие на общинската пътна мрежа (<i>Обходни пътища, главни и обслужващи улици</i>) и връзките ѝ с републиканската пътна мрежа; - Вертикална сигнализация като пътни знаци, табели и светофарни уредни са поставени при всички необходими участъци и точки. Железопътен транспорт - Железопътната инфраструктура е представена от главна железопътна линия № 8 по направление София – Пловдив – Стара Загора – Ямбол – Бургас, както и с локалната железопътна връзка по направление Ямбол – Елхово;	Републиканска и местна общинска мрежа - При обходните пътища частично отсъстват ограничителни съоръжения (мантинели), а наличните са с дефекти; - Общото състояние на настилките при обслужващите улици е сравнително добро като се отчитат единични дефекти /напуквания, нагъвания, пропадания, повдигания, образуване на дупки/; - При тротоарите частично е възпрепятствано движението на определени групи хора като възрастни, родители с колички и хора в неравностойно положение; - При някои улиците с павирана настилка и тези, които са в последствие асфалтирани, липсват отводнителни шахти и улеи, свързани с канализационната мрежа; - Недостатъчно редово залесяване с висока дървесна растителност. Железопътен транспорт - Железопътна гара Ямбол е пространствено отделена от жилищните територии и други връзки с междуградския транспорт; - Влошено състояние на материално-техническата база на Железопътна

	гара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения; ▪ Придвижването на пътници от някои жилищните територии е възможно само с прекачване на масовия градски обществен транспорт; ▪ Затруднена достъпност на групи хора – родители с колички, възрастни хора и хора в неравностойно положение.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Републиканска и местна общинска мрежа ▪ Поетапно и приоритетно провеждане на дейности по рехабилитация и реконструкция на пътната инфраструктура; ▪ При повишаване качествата на градската среда има възможност за повишаване на количествата пешеходци; Железопътен транспорт ▪ Обновяване и модернизиране на инфраструктурата, материално – техническите бази на гарите и спирките и подвижния състав, повишаване на скоростта на движение; ▪ Прилагане на стимули за повишаване броя пътнически и товарни превози.	Републиканска и местна общинска мрежа ▪ Множество транспортни комуникации за обновяване при ограничени финансови средства; Железопътен транспорт ▪ Амортизирана и морално остаряла инфраструктура, оказваща влияние и върху скоростта на придвижване; ▪ Влошено състояние на подвижния състав (локомотиви, пътнически и товарни композиции); ▪ Ниска експлоатация на железопътните линии спрямо проектната заради влошено състояние на железните пътища;
ТРУДОВИ ПЪТУВАНИЯ В РАМКИТЕ НА ОБЩИНАТА И КЪМ ДРУГИ СЪСЕДНИ ОБЩИНИ. ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ И ОСИГУРЕНOST	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
▪ Община Ямбол е осигурена с техническа инфраструктура за осъществяването на автомобилен,	▪ За населените места, отдалечени от републиканската пътна мрежа, и тези, намиращи се в труднодостъпни райони поради

железопътен транспорт, пешеходно и частично велосипедно движение; Транспортната достъпност в общински и регионален контекст е добра. За време до 60 минути могат да бъдат обхванати преобладаващата част от общините Тунджа, Стралджа, Карнобат, Сливен и Нова Загора, а за до 75 минути - населени места и територии, разположени в непосредствена близост до транспортните комуникации от републиканската пътна мрежа в района, както и основните звена на интермодален транспорт.	характеристиките на релефа, съответно е необходимо повече време за достъп.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
- Подобряване състоянието и развитие на пътната инфраструктура в общински и регионален контекст; - Подобряване на достъпността до община Ямбол, развитие на предприятията и икономически растеж, повишаване на ежедневната миграция и привличане на човешки ресурси.	Споделена отговорност и финансиране, които могат да доведат до разминаване в приоритетите и забавяне на процесите.
ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Междуградски обществен транспорт - Осъществяват се редовни превози от град Ямбол до областни градове с транзитно преминаване през множество по-малки дестинации; Масов градски обществен транспорт - Маршрутната система покрива над 95% населението в урбанизираната част на община Ямбол и над 90% в рамките на пешеходния изохрон;	Междуградски обществен транспорт - Недобро състояние на материално-техническата база на Автогара Ямбол и прилежащите ѝ пространства; - Осигуреният подвижен състав е с предпоставки, създаващи неудобство при пътуването; Масов градски обществен транспорт - За достигане на някои части от територията и важни обществено

	обслужващи обекти, е необходимо прекачване от една линия на друга; ▪ Недобро състояние на спирките и прилежащите им пространства, отсъстват разписания на автобуси и електронни информационни табла; ▪ Ниска средна скорост на движение; ▪ Липса на пространствена възможност за обособяване на самостоятелна и пълноценна пътна лента за движение на автобуси (BUS лента); ▪ Недостатъчно гъвкава система на таксуване спрямо поведението на потребителите.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Междуградски обществен транспорт ▪ Обновяване на материално-техническата база на Автогара Ямбол и създаване на нов имидж; Масов градски обществен транспорт ▪ Необходимост от оптимизация на маршрутните линии и графици на движение; ▪ Създаване на скоростни коридори (BRT коридори), използващи само най-важните спирки по предварително определен маршрути; ▪ Стимулиране на ниско емисионен транспорт (обществен транспорт) и беземисионен транспорт; ▪ Създаване на система за обществени велосипеди под наем.	Междуградски обществен транспорт ▪ Недостиг на финансови средства за обновяване на Автогара Ямбол и прилежащите ѝ пространства; Масов градски обществен транспорт ▪ Необходимост от цялостно реструктуриране; ▪ Неконкурентност спрямо личните автомобили и тенденция за повишаване броя лични автомобили, използвани в ежедневието.
НЕМОТОРИЗИРАН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Пешеходно движение:	Пешеходно движение:

- Наличие на две пешеходни зони в централната градска част с обособени функции и дейности;
- Добра пешеходна осигуреност и достъпност на децата от жилищните сгради до училищата, детските градини и спортните и детските площадки посредством пешеходни тротоари в града;
- Осигурено добро ниво на безопасност на входовете и изходите на училищата и детските заведения за безопасно преминаване на децата;
- Добра пешеходна достъпност /време за достъп/ в рамките на град Ямбол.

Велосипедно движение

- Сравнително равнинен терен, който е предпоставка за развитие на велосипедна инфраструктура;
- Благоприятни климатични условия за използване велосипеди за придвижване свързани с ежедневни трудови пътувания през цялата година.

- Затруднено придвижване на пешеходци, поради влошено качество на тротоарните настилки на някои места в града;
- Липса на изграденост на тротоари на част от улиците водещи до зоните за труд;
- Пешеходните алеи в парковете не са отделени от велосипедните алеи, което създава предпоставки за нараняване на пешеходците;
- Остаряла транспортно-комуникационна схема на общината.

Велосипедно движение

- Липса на нормативно обособени велосипедни трасета за придвижване на велосипедисти;
- Липса на изградена единна система за велосипедно движение;
- Осъществяване на велосипедното движение предимно по пътните ленти за движени на автомобили и по пешеходни зони, пешеходни тротоари и алеи;
- Наличие на нерегламентирано велосипедно движение по пешеходните зони – ул. „Георги С. Раковски“ и ул. „Търговска“ без указано място за велосипедно движение по улицата, което е предпоставка за инциденти;
- Липса на изградена велосипедна инфраструктура за работещите до промишлените зони на града и до централната градска част за осъществяване на ежедневни трудови пътувания;

	▪ Липса на изградени велосипедни трасета от жилищните квартали до централната градска част, до обектите на общественото обслужване в сферите образование, култура, спорт, до озеленени площи за широк обществен отдых и до лесопарк „Ормана“; ▪ Велосипедните алеи в парковете не са отделени от пешеходните алеи, което създава предпоставки за инциденти; ▪ Липса на обществено достъпни велосипеди.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Пешеходно движение ▪ Изграждане на единна пешеходна система от пешеходни зони/публични пространства в ЦГЧ в зоната около ул. „Търговска“ и ул. „Георги С. Раковски“; ▪ Продължаване на пешеходната зона по ул. „Георги С. Раковски“ до военните поделения на изток. ▪ Актуализация на транспортно-комуникационна схема на общината; ▪ Повишаване пешеходната свързаност в градските пространства/зони ▪ Стимулиране на пешеходното движение и изграждане на подходяща инфраструктура за по-устойчиви форми на придвижване. Велосипедно движение ▪ Изграждане на единна мрежа за велосипедно придвижване;	Пешеходно движение ▪ Липса на достатъчно финансиране за изграждане на пешеходни зони/пространства; ▪ Липса на възможност за обособяване на споделени пространства/улици поради характеристиките на градската среда; ▪ Влошени качества на градска среда при придвижване, негативен екологичен отпечатък; ▪ Невъзможност от осигуряване на безопасна и удобна градската среда за придвижване пеша. Велосипедно движение ▪ Невъзможност от обособяване на велосипедни трасета поради недостатъчни ширини на улиците, главните улици вече са обновени и не са изградени велосипедни трасета, ниско ниво на безопасност при обособяване в пътното платно;

▪ Изграждане на велосипедни алеи до промишлените зони/зоните за труд за осъществяване на ежедневни трудови пътувания; ▪ Изграждане велосипедни алеи по поречието на реката с цел нейната интеграция в начина на живот на местното население. ▪ Актуализация на транспортно-комуникационна схема на общината; ▪ Стимулиране на велосипедното движение и изграждане на подходяща инфраструктура за устойчиви форми на придвижване; ▪ Изграждане на партньорство с български фирми производители на велосипеди и електровелосипеди. ▪ Подобрена достъпност до функционалните зони в града.	▪ Липса на достатъчно финансиране за изграждане на пешеходни зони/пространства;
--	---

БЕЗОПАСНОСТ НА ГРАДСКИТЕ ПЪТИЩА

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
▪ Видеонаблюдение на транспортните потоци и преброителни пунктове са осигурени за части от обходните пътища и главните улици; ▪ Наличие и функционалност на осветителни тела за повишаване нивата на реална и осезаема безопасност; ▪ Тенденция за намаляване на регистрираните пътно транспортни произшествия на територията на община Ямбол в периода 2015 – 2020г.;	▪ При част от обслужващите улици не са поставени елементи за видеонаблюдение и звукова сигнализация при инцидентни събития; ▪ Малко на брой пространства за продължителен престой извън парковете и ЦГЧ; ▪ Регистрирани леки престъпления срещу личността в територии с етническо смесване и възникване на конфликти, недобра осветеност, ниска оживеност, неблагоприятна ориентация на жилищните сгради и образуване на пространства без видимост и други;

	▪ Концентрация на пътно транспортни произшествия при главните улици: ул. „Граф Игнатиев“, ул. „Димитър Благоев“, ул. „Дружба“, ул. „Европа“, ул. „Преслав“, ул. „Търговска“. През 2020 г. 47,7% от регистрираните ПТП са случили в тях;
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
▪ Продължаване на процесите по подобряване на уличните трасета, откриване и отстраняване на неизправности, подобряване организацията на движение; ▪ Поставяне на техника за видеонаблюдение и звукова сигнализация при инциденти събития в градската структура на Ямбол; ▪ Подобряване на осветеността при улици в градската структура и пътища в извънградските територии; ▪ Продължаване на процесите по ремонт, рехабилитация и реконструкция на улици;	▪ Фактори като състояние на времето, вид на осветлението и настилка оказват влияние, но в малка степен; ▪ Недостатъчно добра подготовка (теоретична и практическа) на шофьорите; ▪ Недостатъчно финансови средства за осъществяване на ремонт, рехабилитация и реконструкция на улици и влошаване на условията на средата;
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Паркиране ▪ При новото строителство част от необходимия брой паркоместа спрямо обособените самостоятелни обекти в тях се осигурява в подземни паркинги, а останалите места и места за посетители в прилежащото пространство около сградите. ▪ Функциониране на синя зона (три етапа с отредени 851 места, от които	Паркиране ▪ Паркиране успоредно на транспортните комуникации при малка ширина; ▪ Поставени гаражни клетки в редици двустранно на улицата в някои от кварталите в града; ▪ Паркиране в озеленени площи и свободни пространства;

57 са за хора в неравностойно положение) и зелена зони за паркиране;

Трафик

- Нормален трафик и бързо придвижване се наблюдават при пътищата от републиканската пътна мрежа и обходните пътища, част от общинската пътна мрежа;

- Паркиране частично върху тротоарите;
- Поставяне на ограничители за паркиране;
- Недостиг на места за паркиране. Поради малките ширини на улиците пространствената възможност за обособяване на такива е минимална.

Трафик

- Интензивен трафик има при пътища: III – 7072 /Ямбол – Чарган/, III – 5304 /Ямбол – Кукорево, Окоп/, III – 555 /Ямбол – Безмер/, II – 53, частично припокриващ се с Обходен път Юг /Ямбол – Суха река, Козарево, Калчево/;
- Понижавания на скоростта и образуване на задръствания се отчитат при главните улици в делнични дни, в интервала от 07:30 до 17:30ч. и през почивните дни, в интервала от 10:00 до 14:30ч., като се обхващат: ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Индже Войвода“ до ул. „Георги Гарабчи Войвода“, ул. „Димитър Благоев“, както и части от ул. Граф Игнатиев“, ул. „Дружба“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Европа“ и ул. „Преслав“;
- С много висока постоянна интензивност на движението и трафик се отличават III – 7072 в участъка Ямбол – Чарган, ул. „Бузлуджа“, ул. „Георги Дражев“, ул. „Индже Войвода“ до ул. „Георги Гарабчи Войвода“ и ул. „Димитър Благоев“.

ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Паркиране ▪ Обособяване на паркинги при реконструкция и рехабилитация на транспортни комуникации; ▪ Прилагане на съвременни методи за паркиране (открити многоетажни паркинги в жилищните територии); ▪ Развитие и повишаване конкурентоспособността на нискоемисионен и беземисионен транспорт; ▪ Прилагане на стимули за нискоемисионен и беземисионен транспорт и намаляване използването и притежаването на лични автомобили. Трафик ▪ Прилагане на мерки за понижаване интензивността на движение и пренасочване на трафик към други улици;	Паркиране ▪ Увеличаване броя на автомобилите и задълбочаване на проблемите с паркирането в градската среда; ▪ Недостиг на финансови средства за изграждане на общински подземни, полуподземни и многоетажни паркинги; Трафик ▪ Увеличаване броя на автомобилите, повишаване на интензивността на движение и трафика; ▪ Повишената интензивност на движение и трафика създават предпоставки за риск и понижаване безопасността на пътищата;
ГРАДСКА ЛОГИСТИКА	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
• Осигурена достъпност на доставчиците при магазините от по-големите вериги;	▪ Затруднени логистични процеси водещи до повишаване стойностите на шум, емисии, замърсяващи въздуха, задръствания и намалена безопасност на участниците в движението; ▪ Неспазване на поставените ограничения в нормативните документи при извършване на градската логистика; ▪ Частична изграденост на обходен път Ямбол - юг, който затруднява транспортните товари и оказва влияние върху градската логистика;

	Липса на обособени паркоместа за натоварване и разтоварване на стоки в централната градска част и в жилищните квартали.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
- Внедряване на нови технологии и системи за координация на логистичните дейности - Създаване на транспортни карти и означения за показване на най-подходящите транспортни маршрути до ключовите зони на града и маркиране на препятствия; - Обособяване и управление на паркоместата за натоварване и разтоварване на стоки в градските зони; - Създаване на логистични платформи; - Внедряване на мерки и предприемане на действия за облекчаване процеса на градска логистика, което ще окаже и благоприятно влияние върху околната среда; - Разработване на План за устойчива градска логистика /ПУГЛ/; - Увеличаване на информираността на обществото.	- Липса на достатъчно финансиране за внедряване на нови технологии и системи за управление на гудеца мобилност и реализация на мерки за повишаване ефективността при извършване на превоза на товари и стоки; - Невъзможност от обособяване на паркоместа за натоварване и разтоварване на товари и стоки в централната градска част поради параметрите на градските улици.
ИНТЕГРИРАНИ ИНТЕЛИГЕНТНИ СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Наличие на финансиране, вкл. и от фондовете на ЕС през планов период 2021-2027 г. за внедряване на интегрирани и интелигентни системи за управление на градската	- Липса на електронна система за закупуване на пътни документи; - Липса на система за информираност на пътниците в реално време;

мобилност за управление на градската мобилност; Желание от страна на Община Ямбол за внедряване на интегрирани и интелигентни системи за управление на градската мобилност;	- Липса на система за цялостно управление и организация на обществения градски транспорт; - Липса на система за управление на трафика и оптимизация на светлинната организация на кръстовищата.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
- Внедряване на нови системи по отношение на закупуването на билети и карти, информираността на пътниците в реално време и цялостния процес по управление и контрол в обществения градски транспорт; - Внедряване на системи за безопасност в публичните пространства в централната градска част и в натоварените участъци от градските улици. - Внедряване на системи за управление на трафика, светлинната организация на кръстовищата.	- Недостатъчно финансиране за внедряване на интегрирани и интелигентни системи за управление на градската мобилност; - Недостиг на квалифицирана работна ръка за обслужването на системите;

VI. СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ

VI. 1. ВИЗИЯ/КОНЦЕПЦИЯ

ВИЗИЯ

ПОСТИГАНЕ НА ВИСОКА СТЕПЕН НА МОБИЛНОСТ В ГРАДСКИТЕ ЗОНИ И ПРИЛЕЖАЩИТЕ ТЕРИТОРИИ НА ГРАД ЯМБОЛ ПРИ УСЛОВИЯТА НА ПРИДВИЖВАНЕ С ОСИГУРЕНА МАКСИМАЛНА ДОСТЪПНОСТ, СИГУРНОСТ, БЕЗОПАСНОСТ И ГАРАНТИРАНО ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, В ИНТЕРЕС НА МЕСТНАТА ОБЩНОСТ И КАТО ОСНОВА ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА ВЪТРЕШНИЯ ИНТЕГРИТЕТ И УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНА

КОНЦЕПЦИЯ

Концепцията в ПУГМ на община Ямбол е фокусирана върху създаването на жизнена и безопасна градска среда и свързаната с това инфраструктура за придвижване при използване на устойчиви модели на транспорт. Акцент се поставя върху масов градски обществен транспорт за дългите разстояния, велосипеди между функционалните зони в града и ходенето пеша, преразпределението на функции от един вид транспорт към друг и обособяване на други обществени функции.

Обособяване на Зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции

От извършеното ортофото заснемане на град Ямбол при разработването на План за интегрирано развитие на община Ямбол и План за устойчива градска мобилност на община Ямбол от „Географика“ ООД, проведените урбанистични анализа отнасящи се до морфологията и функционалното зонироване както и извършените анализи по отношение на различните видове транспорт са **обособени зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции**. Концепцията за територията се основава на необходимостта от изграждане на пешеходни и велосипедни връзки за подобряване на **транспортно-комуникационно обвързване на функционалните зони в града посредством по-устойчиви форми на придвижване /пешеходно и велосипедно/ и обособяване на нови функции при необходимост в публичните пространства**. Изграждането на пешеходна и

велосипедна инфраструктура ще даде възможност и за подобрена свързаност и достъпност на работещите към промишлената зона за **осъществяване на ежедневни трудови пътувания**.

Пешеходно движение/мрежа от пешеходни зони/улици и публични пространства.

Велосипедни движение/мрежа

ПУГМ е насочен за преминаване към устойчиви форми на придвижване – стимулиране на пешеходно и велосипедно движение, опазването на околната среда и пълноценното използване на градските пространства.

Проектът предвижда поетапно изграждане на единна система от пешеходни и велосипедни пространства, които ще обвързват жилищните територии с централната градска част и различните функционални зони на община Ямбол.

Пешеходните пространства и велосипедните трасета са планирани така, че да обвържат важни за местното население територии. Целта е те да бъдат своеобразна **взаимовръзка между жилищни единици, обществено обслужващи обекти на здравеопазването, образованието, културата, спорта и администрацията, промишлените и други зони за труд, както и озеленените площи с широк обществен достъп и извънградски горски площи**. Като аспект на градоустройственото планиране и развитието на община Ямбол в дългосрочен план **велосипедни алеи са планирани, както към съществуващите зони и обекти, така и към новопредвидените**. По този начин се дава възможност за свързване на всички зони и обекти, които генерират и привличат ежедневни потоци от хора.

Това ще подпомогне популяризирането на алтернативни и екологични начини за транспорт като фактор за създаване на нова градска култура на придвижване и промяна на модела на придвижване от използването на лични автомобили към екологично чисти превозни средства.

Обществен транспорт

Концепцията е насочена към обновяване и модернизация на материално-техническите бази на Автогара Ямбол и Железопътна гара Ямбол и към развитие на единна, функционираща и ефективна система, предоставящи висококачествени транспортни услуги на местното население с удобство, бързина, спокойствие и сигурност в ежедневието. В допълнение към това, заложено е разработване и внедряване на интегрирани и

интелигентни системи в обществения градски транспорт за повишаване на неговите функционалност и ефективност, както и информативност по време на движението.

Градска логистика

Концепцията по отношение на градската мобилност включва въвеждане на действия за подобряване процеса на градска логистика и повишаване ефективността на доставките, както и намаляване на задръстванията и на отрицателните въздействия върху околната среда.

VII. 2. ПРИОРИТЕТИ И МЕРКИ

Формулирани конкретни мерки за подобряване на градската мобилност, в т.ч. подобряване качеството на пътната инфраструктура, включително улиците, тротоарите и прилежащите пространства, подобряване качеството на масовия градски обществен транспорт, подобряване на условията за паркиране, подобряване на пешеходната мобилност и велосмобилността, стимулиране на нискоемисионен и беземисионен транспорт, въвеждане на интелигентни транспортни системи и решения.

Към всяка от мерките са формулирани конкретни проекти, както и източниците за тяхното финансиране (общински бюджет, европейско финансиране, кредит). Планът за устойчива градска мобилност е обезпечен и с адекватна комуникационна стратегия.

VII. 2. 1. Приоритети



Приоритет 1

Повишаване качествата на пътната инфраструктура, включително улиците, тротоарите и прилежащите пространства.



Приоритет 2

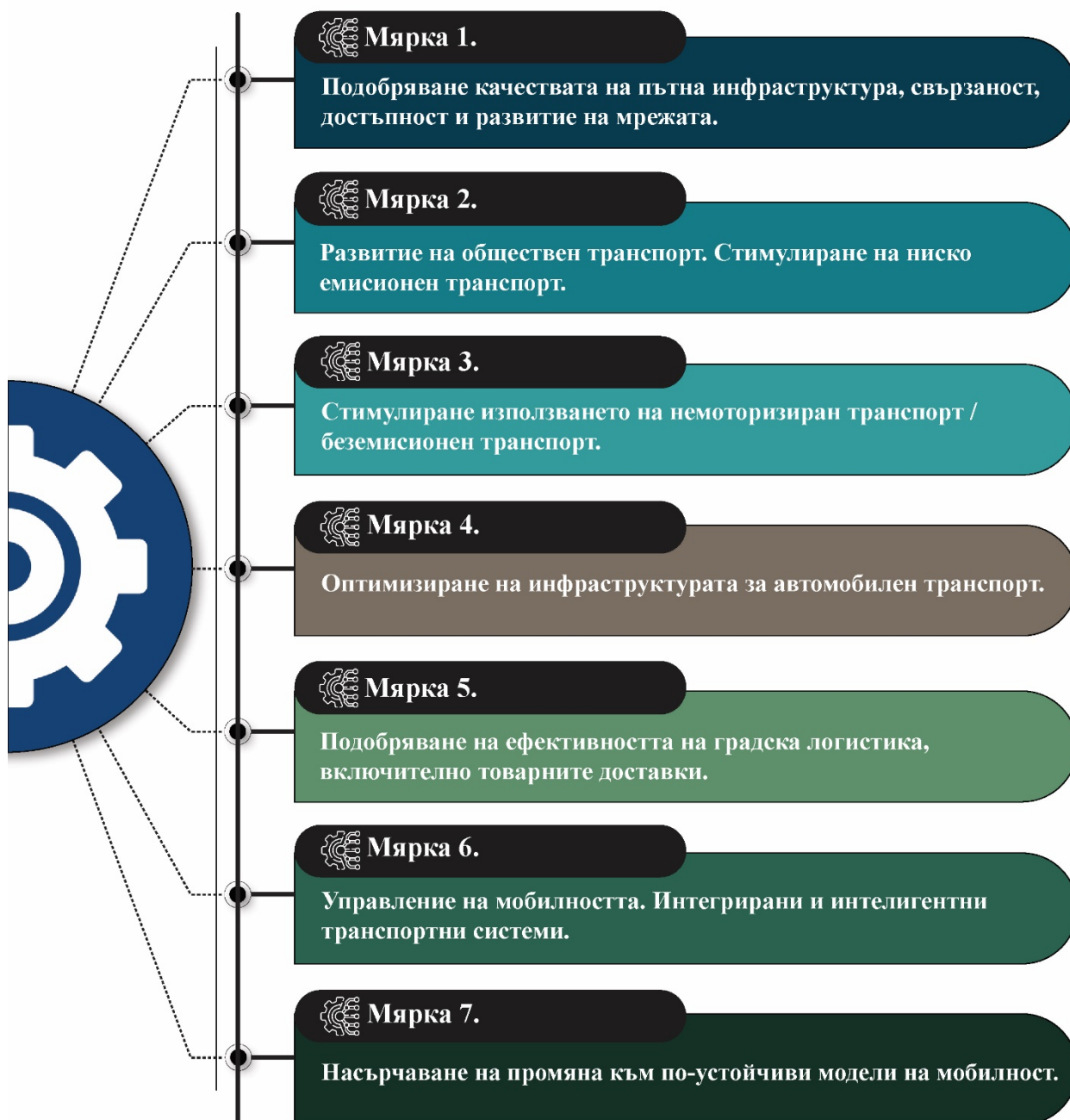
Подобряване състоянието на транспорта, стимулиране на ниско емисионен и беземисионен транспорт и алтернативни начини на придвижване.



Приоритет 3

Внедряване на интегриран и интелигентни системи за управление на мобилността.

Обща структура на мерките



Мярка 1. Подобряване качествата на пътна инфраструктура, свързаност, достъпност и развитие на мрежата

- Ремонт, реконструкция и рехабилитация на улици (заедно с подземна инфраструктура, тротоари и прилежащи пространства);
- Продължение на улици и изграждане на нови улици;

Мярка 2. Развитие на обществен транспорт. Стимулиране на ниско емисионен транспорт.

- Междуградски обществен транспорт – подобряване състоянието на Автогара – Ямбол, Железопътна гара, технически съоръжения, прилежащи пространства
- Масов градски обществен транспорт - изменение и оптимизиране на маршрути и графици, обновяване на спирки, Създаване на Мобилно приложение и Интернет портал, общински велосипеди под наем;

Мярка 3. Стимулиране използването на немоторизиран транспорт беземисионен транспорт.

- Разработване на План за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди.
- Създаването на специална инфраструктура за пешеходци и велосипедисти /споделени улици, велосипедни алеи, общински велосипеди под наем, паркинги за велосипеди, електрически кола и тротинетки, електрически станции за зареждане и т.н./, за да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик и при възможност да се намалят пропътуваните разстояния.
- Обособяване на Зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции – карта/концепция
- Актуализация на транспортно-комуникационната схема към ОУП на община Ямбол.

Мярка 4. Оптимизиране на инфраструктурата за автомобилен транспорт

- Изграждане на подземни, полуподземни и многоетажни обществени паркинги. Единна система за управление на паркирането. P & R системи – предпоставка за намаляване на автомобилния натиск към територии с висока интензивност на движението, трафик и образуване на задръствания;
- Разширяване/стесняване на кръстовища. Реорганизация на движението за повишаване на безопасността;

- Изграждане на съоръжения за електрически автомобили, паркинги, станции за зареждане и т.н.
- Подобряване работата на светофарните уредби в града.

Мярка 5. Подобряване на ефективността на градска логистика, включително товарните доставки

- Създаване на логистични платформи, интегриращи търговски фирми, индустриални и логистични компании, фирми от сферата за обслужване и спедиторски/транспортни компании, като тези в градски разпределителни центрове, предлагащи логистични терминали, помещения за съхранение на стоки и/или товарни рампи;
- Създаване на нормативни и законови рамки, задължаващи спедиторите и операторите да сътрудничат помежду си;
- Създаване на ясни нормативни положения, регулиращи достъпа на търговски товарни превозни средства до градски райони (например само в определени часове или позволяващи достъп само за автомобили, отговарящи на конкретни изисквания за отделяни емисии);
- Увеличаване на информираността на обществото, тъй като това може да окаже влияние върху начините, по които търговците на едро и дребно управляват доставките на стоките си. Търговците на едро и дребно на свой ред могат да оказват натиск върху спедиторите и дистрибуторите на стоки;
- Създаване на транспортни карти и означения за показване на най-подходящите транспортни маршрути до ключовите зони на града и маркиране на препятствия, както и зони, които трябва да бъдат избягвани, като например ниски мостове, остри завои, тесни улици, жилищни райони, пешеходни зони и др.;
- Обособяване и управление на паркоместата за натоварване и разтоварване на стоки в градските зони;
- Въвеждане на нови технологии и системи за координация на логистичните дейности, позволяващи по-ефективно планиране на транспорта и повишаване на коефициента на натоварване;
- Въвеждане на система за маршрутизация на сметосъбиращите камиони – оптимизиране на маршрута и времето за сметосъбиране, определяне на

всички локации, местоположение на контейнерите за битови отпадъци и тяхното извозване до регионалното депо.

- *Планов за устойчива градска логистика. Оптимизация на процесите в градската товарна логистика, с цел да се намали свързаните с нея потребление на енергия и въздействие върху околната среда, за да се гарантира икономическа устойчивост.*

Мярка 6. Управление на мобилността. Интегрирани и интелигентни транспортни системи

- *Интернирана билетна система;*
- *Система за информиране на пътниците в реално време;*
- *Система за управление и контрол на обществени транспорт;*
- *Система за видеонаблюдение (CCTV)*
- *Интегрирана и интелигентна система за управление на трафика /Единна система за управление на паркирането. P&R системи, Интелигентни светофари, Интелигентни улични лампи с камери, микрофони и сензори, Интелигентни камери, Интелигентни кръстовища/;*
- *Допълващи системи: Интелигентни настилки, Интелигентни автопаркове.*

Мярка 7. Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност

- *Провеждане на семинари и публични дискусии на тема "Устойчива градска мобилност";*
- *Провеждане на обучения на тема "Устойчива градска мобилност" в основните училища на територията на град Ямбол;*
- *Популяризиране на устойчивите форми на мобилност на територията на града и региона чрез публикации и интервюта в местни медии.*

Мярка 1. Подобряване качествата на пътна инфраструктура, свързаност, достъпност и развитие на мрежата

Мярката включва подкрепа за преодоляване на основните дефицити в пътната инфраструктура на общинско ниво за подобряване обслужването на жилищните територии, промишлените зони, свързаността и развитието на мрежата с връзките на областно ниво.

Обхващат се две основни направления:

▪ Ремонт, реконструкция и рехабилитация на пътна инфраструктура

Основни акценти са предоставяне на висококачествена пътна инфраструктура в съчетание с обновяване на подземна техническа инфраструктура (водоснабдяване и канализация, електроснабдяване, газоснабдяване), създаване на благоприятни условия за пешеходно движение, озеленяване и обновяване на прилежащи площи, осигуряване на достъпност до обекти на общественото обслужване и обществени пространства в сферите здравеопазване, образование, култура, спорт и отдих, търговия.

▪ Продължение на улици и изграждане на нови улици

Основни акценти са продължение на важни транспортни комуникации с потенциал за успокояване на вътрешноградския трафик, както и транспортни комуникации с потенциал за подобряване достъпността до промишлените зони и извеждане на транзитния трафик от градската структура. Изграждане на нови транспортни комуникации е заложено в жилищни територии, обходни пътища за нуждите на промишлени зони, както и в територии с високо обществено значение за община Ямбол като Военно поделение, Гребна база и Парк Боровец.

Наименование на мярката	Подобряване качествата на пътна инфраструктура, свързаност, достъпност и развитие на мрежата
Описание	1. Ремонт, реконструкция и рехабилитация на пътна инфраструктура Проекти в жилищните територии: „Ремонт, рехабилитация и реконструкция на улици, подмяна и поставяне на допълнително осветление“ в: - Централна градска част: ул. „Николай Петрини“, ул. „Паисий Хилендарски“, ул. „Волга“, ул. „Сердика“, ул. „Търговска“, „Св. Св. Кирил и Методий“, „Славянска“, „Бяло море“, „Кабиле“, ул. „Цар Самуил“, ул. Ямболска

	Комуна“, ул. „Стефан Караджа“, ул. „Шипка“, ул. „Видин“, ул. „Джон Попов“, ул. „Черно море“, ул. „Твърдица“, ул. „Сливница“, ул. „Радецки“ (цялостна реконструкция), ул. „Стилиана Параскевова“ (частична реконструкция), ул. „Константин Иречек“ (реконструкция на тротоари двустранно), ул. „Българка (реконструкция на тротоар едностранно); - ж.к. „Аврен“: ул. „Милин камък“, ул. „Драма“, ул. „Гали поле“, ул. „Енос“, ул. „Гоце Делчев“, ул. „Аврен“, ул. „Бунархисар“ (цялостна реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства); - ж.к. „Васил Левски“: ул. „Руен“, ул. „Галац“ (частична реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства) и ул. „Вежен“ (цялостна реконструкция); - ж.к. „Възраждане“: ул. „Козлодуй“ (цялостна реконструкция от пресечката с ул. „Изток“ до ул. „Индже войвода“ (западна част) и частична реконструкция от ул. „Изток“ до ул. „Георги Гарабчи Войвода“ (източна част) с акцент върху тротоари и прилежащи пространства), „Емине“, „Чумерна“, „Перелик“, „Вихрен“, „Богдан“ (цялостна реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства и зелен остров при ул. „Чумерна“), ул. „Битоля“ (частична реконструкция и рехабилитация с акцент върху тротоари и прилежащи пространства), ул. „Шести септември. - ж.к. „Георги Бенковски“: ул. „Централна“ (от ул. „Преслав“ до Обходен път Изток), обсл. ул. западно от бл. 11, обсл. ул. северно от бл. 11 и 12, обсл. ул. западно от бл. 7, 13 и 19, обсл. ул. южно от бл. 19, 20, 21 и 22 (частична реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства), обсл. ул. южно от бл. 7, 8, 9 и 10 (частична реконструкция и обособяване на тротоари). - ж.к. „Генерал Владимир Заимов“/ЦГЧ/: ул. „Крали Марко“, ул. „Независима България“, ул. Александър Стамболийски“, ул. „Стефан Караджа“; - ж.к. „Граф Игнатиев“: обсл. ул. северозападно от бл. 70 и северно от бл. 82, обсл. ул. северозападно от бл. 64. 66 и 68, обсл. ул. източно от бл. 60, обсл. ул. западно от бл. 60; - ж.к. „д-р Димитър Дончев“: ул. „д-р Димитър Дончев“ (II етап), обсл. ул. северно от Дом за стари хора „Св. Архангел Михаил“;
--	--

	- ж.к. „Златен рог“: ул. „Проф. П. Нойков“ (преструктуриране и обособяване на пешеходни пространства успоредно на дължината на река Тунджа с обезопасяване и озеленяване), ул. „Велико Търново“ (в участъка от ул. „Атанас Кратунов“ до обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13 – ремонт на ляв тротоар; цялостен ремонт в участъка от обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13 до ул. „Златен рог“) ул. „Дружба“, обсл. ул. югоизточно от бл. 12 и 13, обсл. ул. западно от бл. 3, ул. „Мир“ и ул. „Българка“ (цялостна реконструкция). - ж.к. „Зорница“: ул. „Момин камък“ (от първо западно разклонение до ул. „Николай Петрини“ частична реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства). - ж.к. „Изток“/ЦГЧ/: ул. „Кара Кольо“, ул. „Стефан Стамболов“, ул. „Искър“, ул. „Бели Дрин“, ул. „Марко Бехар“ (цялостна реконструкция) и ул. „Богомил“ (частична реконструкция). - кв. „Каргон“: ул. „Проф. П. Нойков“, ул. „Свети Георги“, ул. „Атанас Кожухаров“ (цялостна реконструкция), ул. „Георги Гарабчи Войвода“ и ул. „Русе“ (етапи II и III), ул. „Ивайло“, ул. „Иван Рилски“, ул. „Битоля“, ул. „Лом“ (частична реконструкция с акцент върху тротоари). Ремонт и рехабилитация на „Каргонски мост“. - кв. „Кючук“: : ул. „Сократ“, ул. „Сокол“, ул. „Китка“, ул. „Латинка“, ул. „Божур“ и ул. „Нарцис“. (цялостна реконструкция, включително отреждане на тротоари и прилежащи пространства). - кв. „Райна Княгиня“: ул. „Балкан“, ул. „Мальовица“, ул. „Кожух планина“, ул. „Акация“, ул. „Родопи“, ул. „Ямболска стачка“, ул. „Чая“, обсл. ул. западно от бл. 18 и 19, ул. „Тимок“, ул. „Вит“ (частична реконструкция с акцент върху тротоари). - ж.к. „Хале“: ул. „Милин камък“, ул. „Любен Каравелов“, обсл. ул. трето североизточно разклонение на ул. „Търговска“ (до КАТ Ямбол и ПГ по хранителни технологии и туризъм), обсл. ул. северозападно от бл. 9 (цялостна реконструкция). - ж.к. „Христо Ботев“: второстепенни обслужващи улици (цялостна реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства), - Вилна зона „Гърдев Кладенец“: главни обслужващи улици (цялостна реконструкция с обособяване на тротоари
--	---

и прилежащи пространства), второстепенни обслужващи улици (полагане на настилки, обособяване на тротоари и прилежащи пространства).

Проекти в нежилищните територии:

„Ремонт, рехабилитация и реконструкция на улици, подмяна и поставяне на допълнително осветление“ в:

- **Западна промишлена зона:** ул. „Индустиална“, ул. „Пирин“ и площад пред Железопътна гара Ямбол, ул. „Железничарска“, ул. „Сокол“ (цялостна реконструкция) и ул. „Ямболен“ (частична реконструкция с акцент върху тротоари и прилежащи пространства).

- **Южна промишлена зона:** ул. „Георги Шейтанов“ и обслужващи улици разклонения на нея и други обслужващи улици (цялостна реконструкция).

2. Продължение на улици и изграждане на нови улици

Проекти в жилищните територии:

- „Продължение на ул. "Димитър Благоев" източно от кръстовището с ул. „Генерал Владимир Заимов" до пресичане с път III-7072 (входа от с. Чарган)“ - III-A (2+2) - 1730 м

- „Продължение на ул. „Генерал Владимир Заимов" на север от кръстовището с ул. „Димитър Благоев" до ул. "Преслав" в района на ул. „Царевец"“ – III-A (2+2) – 1070 м.

- „Продължение на ул. „Николай Петрини" на югозапад от кръстовището с ул. „Индже войвода" с нов мост над Тунджа до ул. „Атанас Кратунов"“ – III- A (2+2)- 1260м.

- „Продължение на ул. „Охрид" на юг до обход Юг,, – V (2) – 280 м.

- „Пешеходна връзка и благоустрояване северна дига на централната автогара с пешеходен и велосипеден подход към новите територии на Ритейл парк – Ямбол“

- „Продължение на ул. „Филип Тотю" на север от ул. „Атанас Кратунов" с нов мост над реката до ул. „Николай Петрини"“ – V (2) – 110 м.

- „Изграждане на транспортна комуникация в централната част на кв. Христо Ботев“

- „Продължение на ул. „Руен" източно от ул. "Охрид" с нов мост над р. Тунджа до ул. „Граф Игнатиев"“ – IV (2) – 780 м.

- „Нов пробив от автогара „Крали Марко” до ул. ”Хан Тервел”“ – 100 м.
- „Транспортен тунел по ул. ”Преслав” в участъка от ул. ”Хан Тервел” до ул. ”Страхил войвода”“ – IV (2) – покрит участък 250м. и рампи по 150 м.
- „Изграждане на нови градски мостове ОУП“ – на продължението на бул. „Н. Петрини” – четириленново платно с разделителна ивица (2+2); на продължението на ул. „Филип Тотю” – двулентово платно; на продължението на ул. „Охрид” – двулентово платно; на продължението на ул. „Руен” – двулентово платно.

Проекти в нежилищните територии:

- **Бивше военно поделение:** След промяна на собствеността от държавна в общинска, статута и предназначението, следва да се разработи Подобен устройствен план – План за регулация и застрояване /ПУП – ПРЗ/ като част от цялостния проект „Планиране и проектиране на Военно поделение“.

По отношение на устойчивата градска мобилност се залага проект „Ремонт, рехабилитация и реконструкция на транспортните комуникации, продължение на улици и изграждане на нови“. Съставна част от него е „Продължение на ул. „Георги С. Раковски“ като изцяло пешеходна или споделена улица“ за постигане на свързаност между Военно поделение и централната градска част на град Ямбол.

- **Гребна база:** За развитието на територията следва да се премине към „Планиране и проектиране на Гребна база Ямбол“.

По отношение на устойчивата градска мобилност се залагат проекти „Изграждане на транспортна комуникация по западната страна на Гребна база Ямбол“ за предоставяне на удобни връзки със съществуващата улична мрежа и достъпност от близките жилищните територии, както и „Изграждане на алейна мрежа във вътрешността на Гребна база Ямбол“ за осигуряване на достъпност до пространствата за спортни дейности и отдих.

- **Парк Боровец:** За развитието на територията следва да се премине към „Планиране и проектиране на Парк Боровец“.

По отношение на устойчивата градска мобилност се залагат проекти „Ремонт, рехабилитация и реконструкция

	на съществуващи алеи и обособяване на нови“ за повишаване качествата на средата, както и „Изграждане на обществен паркинг в подножието на хълм Боровец“ за осигуряване на достатъчен капацитет от места за паркиране на посетителите. Обходни пътища: - „Продължение на Северен обходен път по дължината на канала на река Тунджа“; - „Нова пътна връзка от кръстовището на път III-555 до ул. „Ямболен“ (с нов надлез над ж.п. линия и възел до бензиностанцията)“ – III-A (2+2) – 500 м. - „Продължение на обход Изток северно от ул. „Николай Петрини““ – III-B (2) – 1300 м. - „Продължение на обход Изток северно от ж.к. „Георги Бенковски“ до ул. „Руен““ – III-B (2) – 690 м. - „Довеждащ път и паркинг в ПИИ 87374.73.665 по КК на гр. Ямбол - етап 2“
Цели	Преодоляване на основните дефицити в пътната инфраструктура, свързаността и развитието на мрежата
Очаквано въздействие	Пълноценно използване на транспортната инфраструктура
Количествено измерение на въздействието	Повишена пропускливост като брой преминали превозни средства; Намален брой последващи ремонти и отстранявания на аварии по подземната техническа инфраструктура;
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансиране
Индикатори за оценка	км – ремонтирани, реконструирани и рехабилитирани транспортни комуникации; км – продължени улици и изградени нови улици.
Партньори	Община Ямбол и съседни общини
Индикативна стойност	110 000 000 лв.

Мярка 2. Развитие на обществен транспорт. Стимулиране на ниско емисионен транспорт.

Мярката включва подкрепа за преодоляването на основните дефицити в сферата на обществените транспорт, като обхваща междуградския обществен транспорт и масовия градски обществен транспорт. В първата сфера е насочена към обновяване и модернизация на материално – техническите бази на Автогара Ямбол и Железопътна гара Ямбол, а във втората е насочена към развитие на единна, функционираща и ефективна система, предоставяща висококачествени транспортни услуги на местното население с удобство, бързина, спокойствие и сигурност в ежедневието.

Наименование на мярката	Подобряване качествата на пътна инфраструктура, свързаност, достъпност и развитие на мрежата
Описание	1. „Реконструкция на Автогара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения“ Проектът предвижда цялостна промяна на плана на Автогара Ямбол и задаване единно градоустройствено и архитектурно оформление, включително разположение на терминали, места за паркиране на автобуси и подходи, зона за отдих с озеленяване. Обхващат се обновяване и модернизиране на съществуващата сграда и нейните технически съоръжения и инсталации (включително уведомителни), преструктуриране на вътрешните пространства за обособяване на удобни и приветливи помещения за пътниците, офиси и каси за продажба на билети и карти, информационно бюро, помещения за шофьори и диспечери, туристически информационен център, павилион за книги, вестници и списания, както и кафене. Особено внимание ще бъде обърнато на терминалите, предоставянето на места за престой и изчакване на пътниците, оборудване със съоръжения за информация в реално време. 2. „Реконструкция на Железопътна гара Ямбол, прилежащите ѝ пространства и съоръжения“ Проектът предвижда частична промяна на плана на Железопътна гара Ямбол и задаване единно градоустройствено и архитектурно оформление,

	включително преструктуриране на площадното пространство, подчертаващо значимостта на обекта, обособяване на удобна спирка на масов градски обществен транспорт, места за паркиране и престой на велосипеди, таксите и лични автомобили. Обхващат се обновяване и модернизация на съществуващата сграда и нейните технически съоръжения и инсталации (включително уведомителни), преструктуриране на вътрешните пространства за обособяване на удобни и приветливи помещения за пътниците, каси за продажба на билети и карти, информационно бюро, помещения за персонала, туристически информационен център, павилион за книги, вестници и списания, както и кафене. В откритата част ще бъдат обособени места за престой и изчакване на пътниците, оборудване със съоръжения за информация в реално време, включително в началото на коловозите. 3. <i>„Изменение на маршрутите и графици на движение на масов градски обществен транспорт“</i> За ефективно изменение на маршрутната система на масов градски обществен транспорт е необходимо да бъдат разработени подробни предпроектни проучвания, базирани на количествени данни за пътниците общи и по линии, както и пространствени възможности за обособяване на самостоятелни трасета на движение. Към настоящия момент се отчита необходимост от изменение на маршрутната система чрез преструктуриране на линиите и маршрутите, разширяване на покритието и обособяване на нови спирки. Включването на нови територии е заложено в Общ устройствен план на община Ямбол и обхваща части от ж.к. „Възраждане“, ж.к. „Георги Бенковски“, ж.к. „д-р Димитър Дончев“, кв. Каргон, ж.к. „Райна Княгиня“ и Парк Боровец, Централна градска част и Промислена зона Запад. Обусловено е от развитието на урбанизираната структура и нуждата от скъсяване на разстоянията за достигане на обекти на общественото обслужване и обществени пространства, места за труд и жилищни територии. По отношение на графици на движение е необходимо да се подобри редовността, разпределението на курсовете във времето на обслужване на линиите, увеличаване на преминаващите превозни средства и капацитета им в
--	--

	пикови часове, преди тръгвания и след пристигания на междуселищния обществен транспорт и железопътния транспорт, както и съпоставяне графика на частично припокриващи се линии за предотвратяване на последователно преминаване на превозни средства, последвано от дълъг времеви интервал до пристигане на следващите. Посредством осъществяването на подходящо изменение на маршрутите и графика на движение ще се подобри обслужването в териториален, времеви и функционален аспекти. Това ще даде възможност за количествено увеличение на ежедневните пътувания, привличане на търговски и туристически пътувания, които от своя страна ще окаже благоприятно влияние върху приходите и рентабилността на масови градски обществен транспорт. 4. „Обновяване на спирките на масов градски обществен транспорт“ В пространствен аспект проектът обхваща спирките с тяхното конструктивно и архитектурно оформление, прилежащите пространства и озеленяването с тяхното градоустройствено оформление. Предвижда се постепенни подмяна на спирките и поделянето им на две групи – за обслужването на регулярни линии и на скоростни автобусни коридори, както и преструктуриране на пространствата в непосредствена близост. Всички елементи следва да имат сходно оформление, като единствено спирките на скоростните автобусни коридори са със специфичен архитектурен дизайн, подчертаващ тяхната значимост. Необходимо е да отговарят на следните изисквания: - Рампи с плавно повишаване на наклона и парапети за захващане и подпомагане на придвижването; - Облагородяване и озеленяване с висока (дървесна), средна (храстова) и ниска (тревна и цветна) растителност. Осигуряване на естетически издържана среда, физическо и визуално отделяне на пространствата за движение и пространствата за престой и изчакване, защита от прекомерни и неблагоприятни микроклиматични влияния; - Покривни конструкции с много висока или пълна плътност за предпазване от слънчевото греене;
--	--

	- Двустранно заграждане за предпазване от вятър. Подходящо е използването на прозрачни елементи за естествена осветеност и приветливост, видимост, усещане за сигурност и безопасност, както и определяне на части за платена реклама; - Обособени 10 места за престой на пътници в седнало положение; - Добра осветеност за тъмната част на денонощието и кошчета за събиране на отпадъци. Подходящо е поставянето двойни кошчета - за хартия и за битови отпадъци с цел подпомагане рециклирането и възпитанието на отношение към околната среда. - Разпечатване на табла с обновени схеми на линии, маршрути и посоки на движение, както и разписания за делнични и празнични дни след провеждане на дейности по тяхното изменение; - Поставяне на електронни информационни табла, предоставящи информация за линии и направления, оставащи минути до пристигане, дата, час и важни съобщения; За спирките и прилежащите им пространства следва да се осигури пълноценна и регулярна поддръжка, включително почистване. 5. „Транспортно обслужване на трудноподвижни лица със специализиран автомобилен и железопътен транспорт“ Услугата дава възможност на правоимащите граждани да направят предварителна телефонна заявка за превоз от един адрес до друг за цялата територия на община Ямбол през всички дни от седмицата и цялото денонощие. Обхваща се и пътуването на трудноподвижни лица до и от специализирани железопътни вагони. За изпълнението на услугата следва да бъдат осигурени 3 броя адаптирани микробуси, оборудвани с хидравлични бордове за обслужване на граждани на инвалидни колички, както и диспечерски пункт със съвременни технологични средства за комуникация. Чрез специализирания транспорт могат да бъдат обслужвани лица, използващи социални услуги на територията на община Ямбол до обекти на болничната и доболничната помощ, обекти на образованието и други социални услуги.
--	--

	6. „Разработване и въвеждане в експлоатация на Мобилно приложение и Интернет портал на масов градски обществен транспорт“ Създаването на Мобилно приложение и Интернет портал са средства за предоставяне на информация и широкоспектърни дигитални възможности на потребителите. Те следва да имат еднаква структура, но със специализирани настройки за визуализация при използване на мобилни устройства и настолен компютър при ниско потребление на данни. Мобилното приложение и Интернет портала следва да предоставя възможности за: - Задаване на настояща и целева локация от списъчно меню, предпочитани ден и време за тръгване и/или пристигане, максимално време за придвижване пеша при бавна, средна или висока скорост на движение и предлагане на варианти за удобни маршрути; - Проверка на разписания на транспортни линии с информация за посоки на движение, последователни спирки и карта с визуализиране на маршрута на движение и спирките по него, както час на пристигане и тръгване на следващия автобус от конкретна избрана локация; - Създаване на потребителски профил за предоставяне на информация за възможни дигитални билети и абонаменти карти, тяхното съхранение, онлайн покупка, проследяване на валидността, оставащо време за движение с вече активиран билет и други; - Предлагане на стимули, допълнителни отстъпки за редовни потребители и участие в разнообразни инициативи; - Популяризиране на емблематични за община Ямбол обекти на общественото обслужване в сферите изкуство, култура, спорт, търговия и обществени пространства за отдих и рекреация; Мобилното приложение и Интернет порталът цялостно ще подпомогнат информираността на потребителите, представянето на улеснен достъп, стимулирането на мобилност с грижа към околната среда, както и посещаемостта на обекти и пространства, представящи община Ямбол.
--	--

Цели	- Преодоляването на основните дефицити в сферата на обществените транспорт; - Обновяване и модернизация на материално – техническите бази на Автогара Ямбол и Железопътна гара Ямбол; - Развитие на единна, функционираща и ефективна система на масов градски обществен транспорт, предоставяща висококачествени транспортни услуги на местното население с удобство, бързина, спокойствие и сигурност в ежедневието.
Очаквано въздействие	- Обновяване и модернизация на материално – техническите бази на Автогара Ямбол и Железопътна гара Ямбол; - Развитие на единна, функционираща и ефективна система на масов градски обществен транспорт, предоставяща висококачествени транспортни услуги на местното население;
Количествено измерение на въздействието	- Повишаване на средногодишния брой пътници, използващи междуградски обществен транспорт и масов градски обществен транспорт; - Намаляване на вредните емисии, отделяни в компонентите на околната среда в следствие на транспорта;
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансиране
Индикатори за оценка	- Средногодишен брой пътници на Автогара Ямбол; - Средногодишен брой пътници на Железопътна гара Ямбол; - Средногодишен брой пътници, използващи масов градски обществен транспорт; - Брой обновени спирки на масов градски обществен транспорт; - Средногодишен брой обслужени трудноподвижни лица със специализиран транспорт; - Средногодишен регистрирани профили / търсения / закупени билети и абонаментни карти в Мобилно приложение и Интернет портал на масов градски обществен транспорт;
Партньори	Община Ямбол
Индикативна стойност	9 500 000 лв.

Мярка 3. Стимулиране използването на немоторизиран транспорт/ беземисионен транспорт.

Мярката има за цел стимулиране използването на немоторизиран транспорт/без емисионен транспорт с цел преминаване към по-устойчиви форми на придвижване – пешеходно и велосипедно движение, опазването на околната среда и пълноценното използване на градските пространства, както и намаляване на автомобилния трафик.

Мерки:

- *Разработване на План за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди;*
- *Създаването на специална инфраструктура за пешеходци и велосипедисти /споделени улици, велосипедни алеи, общински велосипеди под наем, паркинги за велосипеди, електрически колела и тротинетки, електрически станции за зареждане и т.н./, за да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик и при възможност да се намалят пропътуваните разстояния;*
- *Обособяване на Зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции – карта/концепция;*
- *Актуализация на транспортно-комуникационната схема към ОУП на град/община Ямбол.*

Наименование на мярката	Стимулиране използването на немоторизиран транспорт/ беземисионен транспорт
Описание	1. Разработване на План за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди. 2. Създаването на специална инфраструктура за пешеходци и велосипедисти /споделени улици, велосипедни алеи, общински велосипеди под наем, паркинги за велосипеди, електрически колела и тротинетки, електрически станции за зареждане и т.н./, за да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик и при възможност да се намалят пропътуваните разстояния и използването им за ежедневни трудови пътувания. - Изграждане на пешеходни зони

Продължение на ул. „Раковски“ на изток до бившето военно поделение.

Изграждане на единна пешеходна мрежа от пешеходни зони и публични пространства – ул. „Богомил“ – интегрираща пешеходна улица между улиците „Георги С. Раковски“ и „Търговска“.

- Изграждане на велосипедни трасета

Предвидените мерки и проекти велосипедните трасета са съобразени с насочеността на основните велосипедни потоци от жилищните територии към централните територии, териториите за обществено обслужване, териториите за спорт и развлечения, учебните и образователните комплекси, защитените територии с културно-историческо наследство, озеленените територии, териториите за рекреационни дейности и производствените територии, както и помежду им.

Навсякъде, където е целесъобразно и възможно, велосипедните трасета са осигурени като самостоятелни велосипедни алеи, физически отделени от автомобилното движение. Самостоятелни велосипедни алеи са предвидени на места, където велосипедните трасета не съвпадат с направлението на уличната мрежа, като при паркове и градини.

Изграждането на мрежа от велосипедни алеи и съоръжения ще подпомогне популяризирането на алтернативни и екологични начини за транспорт като фактор за създаване на нова градска култура на придвижване и промяна на модела на придвижване от използването на лични автомобили към екологично чисти превозни средства.

Схема – концепция за развитие на велосипедния транспорт

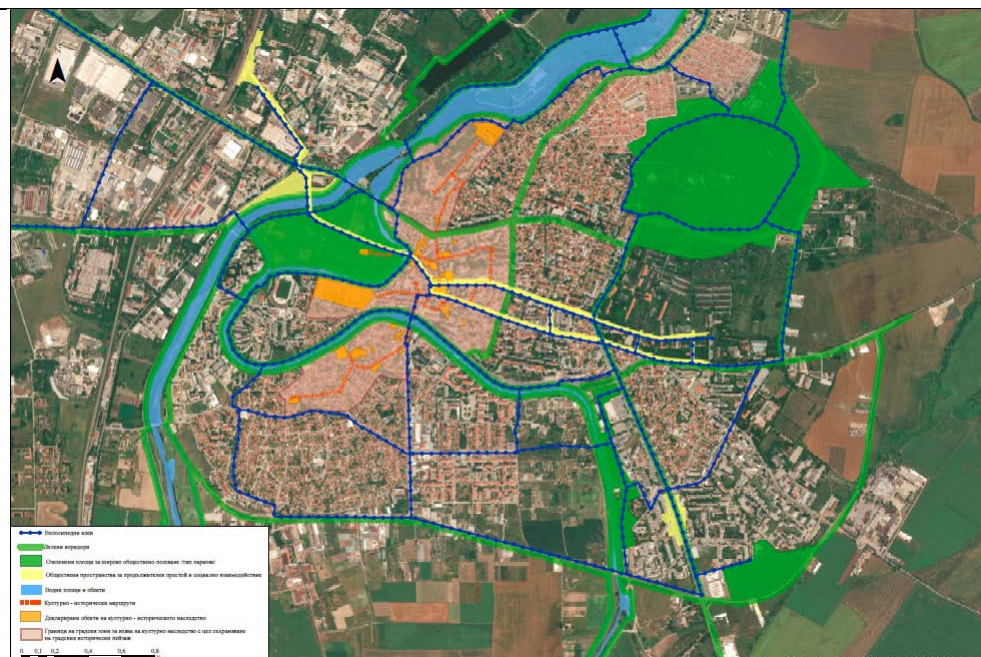


	Главна велосипедна алея Основна част: Лесопарк „Ормана“ – Гребна база – Градски парк – десен ръкав на река Тунджа (ул. „Златен рог“, ул. „Николай Петрини“, ул. „Граф Игнатиев“) ▪ Южно разклонение: продължава през новопредвиден парк в ж.к. „Граф Игнатиев“ до достигане на Обходен път Юг. ▪ Северно разклонение: продължава по ул. „Граф Игнатиев“ – ул. „Генерал Владимир Заимов“ – парк „Боровец“ – Обходен път Изток – ул. Централна“ (ж.к. „Георги Бенковски“) и нейното продължение (ж.к. „Христо Ботев“) до достигане на Гребна база. Свързани обекти: парк „Ормана“, Гребна база (гребен канал, новопредвиден парк в източно направление, новопредвиден спортен комплекс, река „Тунджа“, парк „Градски“, десен ръкав на река „Тунджа“ (през „Център“, „Златен рог“, северно от „Каргон“, „Васил Левски“, „Граф Игнатиев“) – спортни терени южно по парк „Градски“, връзка с централна градска част с пешеходни пространства и обществено обслужващи обекти, новопредвиден парк в западната част на ж.к. „Граф Игнатиев“; жилищни зони. Второстепенни (обслужващи) велосипедни алеи Направление: Западна промишлена зона и селищно образувания Гръдева глава ▪ От пресичане с основна велосипедна алея в западна посока по ул. „Димитър Благоев“; ▪ От пресичане с основна велосипедна алея в западна посока по ул. „Индустриална“ и продължение към селищно образувание Гръдева глава до язовир „Двата чучура“ („Кринчовица“); ▪ Горееизброените са свързани посредством велосипедна алея по ул. „Ягода“; ▪ Свързани обекти: зони за труд с голям брой заети лица, жилищни зони, язовир „Двата чучура“ („Кринчовица“). Направление: Център Съществена част от основна велосипедна алея преминава през централната градска част. Допълнителни разклонения са: ▪ От пресичане при Градския парк по ул. „Цар Освободител“ – ул. „Търговска“; ▪ От пресичане при Градския парк по ул. „Цар Освободител“ – ул. „Георги Дражев“ (южна част); Свързани обекти: с централна градска част с пешеходни пространства и обществено обслужващи обекти, сред които Безистена, Регионален исторически музей, Художествена галерия „Георги
--	---

	Папазов“, Куклен театър Георги Митев – Жоро“, Драматичен театър „Невена Коканова“, Читалище „Съгласие“, административни сгради и други, сгради на образованието – Общински детски комплекс, търговски центрове и обекти, банкови офиси, жилищни територии; близост до Община Ямбол и други административни сгради, църква, джамия, поща, търговски обекти, банкови офиси, жилищни територии; Направление: Южни жилищни комплекси и квартали Аврен – Граф Игнатиев – Диана – Хале • Продължение на велосипедна алея (Направление: Център) по ул. „Търговска“ – ул. „Николай Петрини“ до източна граница на Бившето военно поделение; • От основна велосипедна алея достигаща до ул. „Граф Игнатиев“ продължение на юг до достигане на Обходен път Юг и продължение по него в западно направление (успоредно); Разклонение има при търговските обекти „Технополис“ и „Практикер“ до новопредвиден парк и смесени многофункционални сгради; • Ул. „Милин камък“, свързваща велосипедни алеи по ул. „Граф Игнатиев“ и ул. „Николай Петрини“; • От ул. „Граф Игнатиев“ в западна посока през едноименния жилищен комплекс, през новопредвиден парк в западната му част до достигане на десен ръкав на река „Тунджа“; Свързани обекти: жилищни зони, образователни обекти – ПГ по земеделие „Христо Ботев“, ПГ по лека промишленост, екология и химични технологии „Проф. д-р Пенчо Райков“, Факултет по техника и технологии към Тракийски университет Стара Загора и други близконамиращи се като ОУ „Любен Каравелов“, ПГ по хранителни технологии и туризъм, ПГ по подемна, строителна и транспортна техника „Н. Й. Вапцаров“, озеленени площи за отдих (новопредвиден парк и смесени многофункционални сгради в „Диана“, новопредвиден парк в „Граф Игнатиев“), търговски обекти, банкови офиси, зони за труд; ж.к. „Васил Левски“ – ж.к. „Възраждане“ • От десен ръкав на река „Тунджа“ с мост над нея по ул. „Руен“ до достигане на ул. „Индже Войвода“; • От десен ръкав на река „Тунджа“ по Обходен път Юг (успоредно); Свързани обекти: жилищни зони (съществуващи и новопредвидени), близко намиращи се образователни обекти – ПГ по
--	--

	строителство и геодезия „Кольо Фичето“ и ОУ „Николай Петрини“, търговски обекти; Кв. „Каргон“ • От ул. „Индже Войвода“ - ул. „Доктор Кръстев“ – ул. „Жеко Андреев“ до достигане на настоящо трасе на Обходен път Запад; • Обходен път Юг (успоредно) – настоящо трасе на Обходен път Запад – ул. „Пейо К. Яворов“ до достигане на основна велосипедна алея при десен ръкав на река „Тунджа“; Свързани обекти: жилищни зони и търговски обекти, малки зони за труд; ж.к. „Златен рог“ • От основна велосипедна алея по десен ръкав на река „Тунджа“ – ул. „Дружба“ – ляв ръкав на река „Тунджа“ – парк „Градски“ и мост към Западна промишлена зона (до ул. „Индустриална“); Свързани обекти: жилищни зони, озеленени площи за отдих, образователни обекти – ЕГ „Васил Карагьозов“, обект за ревитализация посредством промяна на функционалното предназначение (сграда към НУ „Проф. Петър Нойков“), търговски обекти. Направление: Северни жилищни комплекси и квартали • От парк „Боровец“ – ул. „Чая“ – ул. „Преслав“ и мост над река „Тунджа“ до Гребна база; • От ул. „Преслав“ в северна посока и връзка с основна велосипедна алея по ул. „Централна“ и достигане до крайните северни части на ж.к. „Христо Ботев“ и новопредвиден парк в източна посока (северно от жилищен комплекс „Георги Бенковски“) в местността „Червен баир“; Свързани обекти: жилищни територии, образователни обекти, озеленени площи за отдих и спорт - новопредвиден парк в източната част на „Георги Бенковски“, новопредвиден парк северно от „Георги Бенковски“, новопредвиден парк западно от „Христо Ботев“, търговски обекти. - Система от общински велосипеди под наем Създаването на Система от общински велосипеди под наем ще предостави възможност на местните граждани и посетителите на град Ямбол да използват съвременна, привлекателна и практична алтернатива на автобусния транспорт, „преживявайки“ града.
--	--

	Основа за развитието на проекта е изграждането на велосипедни трасета и осигуряването на достъп до обектите по техните маршрути. Компоненти на Системата са закупуване 70 броя велосипеди с уникален и разпознаваем дизайн, обособяване на 7 до 10 станции със стоянки за съхраняването на велосипеди, електронни системи за отдаване под наем срещу предварително заредена карта, банкова карта, банкноти или монети, осветление и свързване към общинската система за видеонаблюдение. Необходимо е да бъдат приложени и графични схеми на велосипедните маршрути и свързаните обществено обслужващи обекти и обществени пространства по дължините им. Важен елемент на проекта е постигането на синергия между системата на масов градски обществен транспорт и системата от общински велосипеди под наем, като по този начин да се предостави възможност за комбиниран транспорт. 3. Обособяване на Зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции . <i>Концепция за развитие на споделени пространства и създаване на условия за устойчиви форми на придвижване</i> От извършеното ортофото заснемане на град Ямбол при разработването на ПИРО/ПУГМ на община Ямбол и проведените урбанистични анализа отнасящи се до морфологията и функционалното зониране на града, както и извършените анализи по отношение на различните видове транспорт са обособени три зони/територии с възможност за преразпределяне на функции от един вид транспорт към друг и/или обособяване на други обществени функции. <i>Схема – Концепция за развитие на споделени пространства и създаване на условия за устойчиви форми на придвижване.</i>
--	--



Първата зона обхваща прилежащите територии по ул. „Пирин“, Парк „Градска Градина“, обект на парковото изкуство и ул. „Цар Освободител“ и подчертава връзката на железопътна гара и предгаровия площад с парка, Спортната зала „Диана“ и обществените/културните обектите разположени в централата градска част. Концепцията за територията се основава на необходимостта от изграждане на пешеходна и велосипедна връзка с цел по-добро транспортно-комуникационно обвързване на функционалните зони в града посредством по-устойчиви форми на придвижване /пешеходно и велосипедно/ и обособяване на нови функции при необходимост в публичните пространства. Изграждането на по-добра пешеходна и велосипедна инфраструктура ще даде възможност и за подобрена достъпност/свързаност на работещите към промишлената зона за осъществяване на ежедневни трудови пътувания.



	Също така в зоната е ситуирана и Професионалната гимназия по икономика "Георги С. Раковски", което ще даде възможност за по-бърз и лесен достъп на децата, чрез велосипед до образователната институция. В близост до гимназията и ул. „Пирин“ е разположен терен, който може да бъде обособен като зона за отдих, рекреация и спорт на открито за учениците и работещите в промишлените предприятия. Подобрената връзка на града/парка с гарата и предгаровия площад ще покаже и един нов облик за гостите на града, които ще могат лесно и бързо да се разходят в парк „Градска градина“, обект на парковото изкуство или централната градска част и да разгледат неговите забележителности, природно и културно наследство. В парка е разположен и много добре поддържан Розариум, както и спортни обекти /тенис кортове, свободни терени за игра/ и различни обслужващи обекти. Провежданите спортни събития в залата ще бъдат с подобрена достъпност за хората идващи от съседни населени места и използващи железопътния транспорт. С проекта в зоната/територията се цели и обновяване на железопътната гара с предгаровия площад и прилежащите публични пространства, които могат да се използват както за културни дейности, така и за рекреация и отдих при дълги пътувания. Подобрената свързаност между функционални зони в града ще даде възможност за по-лесен достъп до изградените пешеходните зони и публични пространства в ЦГЧ и обособените културни градски зони, наситени с различни обществени, социални и културни обекти/събития. Цялостно в зоната ще бъдат подобрени характеристиките на околната среда и градските публични пространства, което се повиши нейната привлекателност както за местното население, така и за гостите/туристите на града и общината. Втората зона е продължение на първата и има за цел да продължи пешеходното и велосипедното движение по двете основни градски улици преминаващи през централната градска част – ул. „Търговска“ и ул. „Георги С. Раковски“, които да обвържат публичните пространства в ЦГЧ със зоните на югоизток към военните поделения и жилищните квартали. В зоната се предвижда продължаване на ремонта и реконструкцията на ул. „Търговска“ и удължаване пешеходното и велосипедно движение по ул. „Георги С. Раковски“ до бившето военно поделение, където част от терените са общински и могат да бъдат обособени нови функционални зони/нов вторичен градски център/. В тази зона са разположени голяма част от обществените, социалните, културните обекти в града, както и многоженство търговски обекти.
--	---



Третата зона има за цел да трансформира пространства на изток и запад по ул. „Граф Игнатиев“ и прилежащите междублокови пространства в жилищните квартали с цел създаване на градската среда/пространства за млади хора насочена към изява на техните таланти, провеждане на публични и културни дейности, отдых и рекреация и т.н. Зоната има за цел да преразпредели пространствата за друг вид функции и дейности. Също така се предвижда облагородяване на междублоковите пространства и изграждането на пространства и съоръжения за спорт и култура, отдых и рекреация.



Тези три зони/територии могат да бъдат интегрирани и с културния маршрут и културните градски зони заложи в стратегията за развитие на туризма и програмата за опазване на културното наследство, което ще даде един нов облик на целия град.

	 4. Актуализация на транспортно-комуникационната схема към ОУП на община Ямбол.
Цели	Преминаване към по-устойчиви форми на придвижване – пешеходно и велосипедно движение.
Очаквано въздействие	Опазването на околната среда и пълноценното използване на градските пространства. Намаляване на автомобилния трафик.
Количествено измерение на въздействието	Намаляване стойностите на CO ₂ m ² , преразпределено пространство за друг вид по-устойчив транспорт или нови функции/дейности.
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансиране
Индикатори за оценка	км – изградени велосипедни трасета м ² – изградени пешеходни пространства
Партньори	Община Ямбол, НПО, образователни институции, производители на велосипеди.
Индикативна стойност /лв./	18 000 000 лв.

Мярка 4. Оптимизиране на инфраструктурата за автомобилен транспорт

Заложените мерки са насочени към оптимизиране на използването на съществуващата инфраструктура и подобряване на положението в определените проблемни места, както и в общ план.

Мерки:

- *Изграждане на подземни, полуподземни и многоетажни обществени паркинги. Единна система за управление на паркирането.* P&R системи – предпоставка за намаляване на автомобилния натиск към територии с висока интензивност на движението, трафик и образуване на задръствания.
- *Разширяване/стесняване на кръстовища. Реорганизация на движението за повишаване на безопасността*
- *Изграждане на съоръжения за електрически автомобили, паркинги, станции за зареждане и т.н.*
- *Подобряване работата на светофарните уредби в града.*

Наименование на мярката	Оптимизиране на инфраструктурата за автомобилен транспорт
Описание	1. Изграждане на подземни, полуподземни и многоетажни обществени паркинги. Единна система за управление на паркирането. P & R системи – предпоставка за намаляване на автомобилния натиск към територии с висока интензивност на движението, трафик и образуване на задръствания - „Изграждане на подземни, полуподземни и многоетажни обществени паркинги“ В структурата на община Ямбол се наблюдават зони с необходимост от изграждане на паркинги в непосредствена близост до територии с концентрация на обществено обслужващи обекти и обществени пространства, както и в жилищните територии. В перспективното развитие реконструкцията и рехабилитацията на транспортни комуникации следва да се извършва при отреждане на достатъчен брой места за паркиране съгласно действащото законодателство и прилежащата нормативна уредба. Към настоящия момент в План за интегрирано развитие на община Ямбол /ПИРО Ямбол/ са заложили следните свързани проекти:

	- „Благоустрояване и паркинг в кв. 14 по ПУП – ПРЗ на ЦГЧ град Ямбол, между улиците „Спартак“, „Преслав“ и „Страхил““ - „Рехабилитация и реконструкция на улици, изграждане на нови места за паркиране и кът за отдых между улица „Генерал Заимов“, „Г. С. Раковски“ и „Независима България“ и „Жельо Войвода““ - „Благоустрояване и паркинг на УПИІ и УПИІ 9 в кв. 2 по ПУП – ПРЗ на ЦГЧ между улица „Елена Янкова“ и ул. „Димитър Благоев“ - „Обособяване на нови обществени паркинги“; Изграждането на обществени паркинги във връзка с спирките на масов градски обществен транспорт и по-конкретно заложените скоростни автобусни коридори са основни предпоставки за развитие на <i>P & R системи</i>. С това се цели стимулиране използването на нискоемисионен транспорт в ежедневието, намаляване интензивността на движение в урбанизираните територии, трафика и образуването на задръствания и опазване на околната среда, включително средата за обитаване на хората. - „Разработване и прилагане в експлоатация и поддръжка на Единна система за управление на паркирането“ Представлява иновативно допълнение към физическите структури, като включва монтиране на датчици в земната повърхност на съответните места за паркиране и прилагане на безжична комуникация с автономно хранване с батерия. В проекта се обхващат дейностите по разработване и прилагане в експлоатация и поддръжка на централизиран софтуер, интегриран с платформа за транспорт. Тя следва да и навигира към свободни места за паркиране, включително специализирани за хора в неравностойно положение, както и да информира за неправомерно спиране. 2. Разширяване/стесняване на кръстовища. Реорганизация на движението за повишаване на безопасността. 3. Изграждане на съоръжения за електрически автомобили - паркинги, станции за зареждане.
--	--

	4. Подобряване работата на светофарните уредби в града.
Цели	оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и подобряване на положението в определените проблемни места
Очаквано въздействие	Опазването на околната среда и пълноценното използване на градските пространства. Намаляване на автомобилния трафик.
Количествено измерение на въздействието	Намаляване стойностите на CO ₂ , Намаляване на автомобилния трафик.
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансиране
Индикатори за оценка	м ² – изградени паркинги бр. – реорганизирани кръстовища бр. – внедрени системи за паркиране
Партньори	Община Ямбол
Индикативна стойност	24 000 000 лв.

Мярка 5. Подобряване на ефективността на градска логистика, включително товарните доставки

В тази мярка се обхващат проекти и дейности насочени към намаляване на свързаните с градската логистика вредни външни въздействия като емисии на парникови газове, замърсители и шум.

Успехът при внедряването на **мерки за градска товарна логистика** изисква участието на множество заинтересовани страни, както от общественения, така и от частния сектор. Ангажираността им е много важна, защото мотивацията за промяна и приноса за по-добро разработване на политики в градските товарни и логистичните системи са трудни без тяхната подкрепа. Участниците във веригата на доставки отговарят за изпращане, пренасяне и получаване на стоки, а връзката между тях определя логистическите дейности. Спедиторите изпращат стоки до други фирми или лица и често не се намират в града. В резултат на това те обикновено не се чувстват отговорни за проблемите на градския товарен транспорт. Обикновено транспортните оператори имат за цел да сведат до минимум своите разходи чрез увеличаване на ефективността на получаване и доставка, като от тях се очаква да осигурят високо ниво на обслужване на ниска цена. Получателите, разположени в градските райони обикновено са крайната точка на логистичната верига и имат силно влияние върху градските вериги за доставки.

Мерки:

- **Създаване на логистични платформи**, интегриращи търговски фирми, индустриални и логистични компании, фирми от сферата за обслужване и спедиторски/транспортни компании, като тези в градски разпределителни центрове, предлагащи логистични терминали, помещения за съхранение на стоки и/или товарни рампи;
- Създаване на **нормативни и законови рамки**, задължаващи спедиторите и операторите да сътрудничат помежду си;
- Създаване на ясни нормативни положения, **регулиращи достъпа на търговски товарни превозни средства до градски райони** (например само в определени часове или позволяващи достъп само за автомобили, отговарящи на конкретни изисквания за отделяни емисии), съгласно нова общинска наредба.
- **Увеличаване на информираността на обществото**, тъй като това може да окаже влияние върху начините, по които търговците на едро и дребно управляват

доставките на стоките си. Търговците на едро и дребно на свой ред могат да окажат натиск върху спедиторите и дистрибуторите на стоки;

- **Създаване на транспортни карти и означения за показване на най-подходящите транспортни маршрути до ключовите зони на града и маркиране на препятствия**, както и зони, които трябва да бъдат избягвани, като например ниски мостове, остри завои, тесни улици, жилищни райони, пешеходни зони и др.;

- Обособяване и управление на **паркоместата за натоварване и разтоварване** на стоки в градските зони;

- Въвеждане на **нови технологии и системи за координация на логистичните дейности**, позволяващи по-ефективно планиране на транспорта и повишаване на коефициента на натоварване;

- Динамична маршрутизация - „Системи, използвани от публичните органи за повишаване на безопасността и предотвратяване на нарушения на правилата за достъп. Маршрутизиране на камиони и система за подкрепа на решенията, базирана на интелигентен транспорт. Системи, изискващи данни за трафика в реално време;

- Информационни системи в реално време (ИСПВ) – „Набор от технологии и стратегии, които могат да помогнат за наблюдение и управление на трафика въз основа на информацията за него в реално време, която да генерира незабавен отговор с пряко въздействие върху вземане на решение в реално време.

- Контрол на трафика – Стратегии за наблюдение и контрол на трафика с помощта на знаци, оборудване и устройства.

- **Въвеждане на система за маршрутизация на сметосъбиращите камиони** – оптимизиране на маршрута и времето за сметосъбиране, определяне на всички локации, местоположение на контейнерите за битови отпадъци и тяхното извозване до регионалното депо.

- **Планов за устойчива градска логистика.** Оптимизация на процесите в градската товарна логистика, с цел да се намали свързаните с нея потребление на енергия и въздействие върху околната среда, за да се гарантира икономическа устойчивост.

Освен това могат да бъдат въведени **мерки за повишаване на безопасността и защитата на гражданите от инциденти посредством добре проектирани и регулирани транспортни системи** (например чрез въвеждане на скоростни ограничения за тежкотоварни автомобили в различни райони).

Най-вече е необходимо да бъде сведен до минимума рискът от инциденти, свързани с транспортиране на опасни товари, и негативните последствия на тази дейност върху жителите и околната среда (например чрез фиксиране на маршрутите за превоз на опасни товари). Необходимо е също да се насърчава използването на щадящи природата автомобили и алтернативни горива за превоз на товари. Всички възможности изискват дълъг период на сътрудничество, координация и преговори. Затова мерките в по-голямата си част са скъпо струващи.

Освен конкретните мерки насочени към подобряване на процесите и влияещи на градската логистика, следва да се реализират и два инфраструктурни проекта, които в значителна степен ще понижат натовареността на градската улична мрежа:

- *Проект и трасе на Обходен път Ямбол юг - ново от км 147+777 до км 148+890.*
- *Технически проект за извършване на ремонтно-възстановителни работи на надлез над ж.п. линия при км 145+631*

Наименование на мярката	Подобряване на ефективността на градска логистика, включително товарните доставки
Описание	1. Създаване на логистични платформи, интегриращи търговски фирми, индустриални и логистични компании, фирми от сферата за обслужване и спедиторски/транспортни компании, като тези в градски разпределителни центрове, предлагащи логистични терминали, помещения за съхранение на стоки и/или товарни рампи; 2. Създаване на нормативни и законови рамки, задължаващи спедиторите и операторите да сътрудничат помежду си; 3. Създаване на ясни нормативни положения, регулиращи достъпа на търговски товарни превозни средства до градски райони (например само в определени часове или позволяващи достъп само за автомобили, отговарящи на конкретни изисквания за отделяни емисии), съгласно нова общинска наредба; 4. Увеличаване на информираността на обществото, тъй като това може да окаже влияние върху начините, по които търговците на едро и дребно управляват доставките

	на стоките си. Търговците на едро и дребно на свой ред могат да окажат натиск върху спедиторите и дистрибуторите на стоки; 5. Създаване на транспортни карти и означения за показване на най-подходящите транспортни маршрути до ключовите зони на града и маркиране на препятствия, както и зони, които трябва да бъдат избягвани, като например ниски мостове, остри завои, тесни улици, жилищни райони, пешеходни зони и др.; 6. Обособяване и управление на паркоместата за натоварване и разтоварване на стоки в градските зони; 7. Въвеждане на нови технологии и системи за координация на логистичните дейности, позволяващи по-ефективно планиране на транспорта и повишаване на коефициента на натоварване; - Динамична маршрутизация - „Системи, използвани от публичните органи за повишаване на безопасността и предотвратяване на нарушения на правилата за достъп. Маршрутизиране на камиони и система за подкрепа на решенията, базирана на интелигентен транспорт. Системи, изискващи данни за трафика в реално време; - Информационни системи в реално време (ИСРВ) – „Набор от технологии и стратегии, които могат да помогнат за наблюдение и управление на трафика въз основа на информацията за него в реално време, която да генерира незабавен отговор с пряко въздействие върху вземане на решение в реално време. - Контрол на трафика – Стратегии за наблюдение и контрол на трафика с помощта на знаци, оборудване и устройства. 8. Планов за устойчива градска логистика (ПУГЛ) с цел: оптимизация на процесите в градската товарна логистика, с цел да се намали свързаните с нея потребление на енергия и въздействие върху околната среда, за да се гарантира икономическа устойчивост.
--	--

Цели	Въвеждане на действия за подобряване процеса на градска логистика и повишаване ефективността на доставките
Очаквано въздействие	Намаляване на задръстванията и на отрицателните въздействия върху околната среда.
Количествено измерение на въздействието	CO ₂ , ФПЧ и други измерими показатели
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансови средства
Индикатори за оценка	бр. – разработени документи и платформи /планове, наредби, карти, схеми, платформи/
Партньори	Община Ямбол, промишлени предприятия, логистични центрове, спедиторски компании, граждани.
Индикативна стойност /лв./	550 000 лв.

Мярка 6. Управление на мобилността. Интегрирани и интелигентни транспортни системи

Мярката включва действия за **насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност**. В този процес е необходимо да се осигури и участието на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни.

Въвеждане на интегрирани интелигентни системи за управление на мобилността.

Мерки:

- **Интегрирана билетна система;**
- **Система за информиране на пътниците в реално време;**
- **Система за управление и контрол на обществени транспорт;**
- **Система за видеонаблюдение (CCTV);**
- **Интегрирана и интелигентна система за управление на трафика:**
 - **Единна система за управление на паркирането.** P&R системи – предпоставка за намаляване на автомобилния натиск към територии с висока интензивност на движението, трафик и образуване на задръствания;
 - **Интелигентни светофари** – системи подаващи сигнали за движение могат да реагират на условията на движението и да се преработват отново, за да облекчат задръстванията;
 - **Интелигентни камери** - следят трафика и обществената безопасност. Когато възникнат проблеми, те автоматично предупреждават транспортните системи;
 - **Интелигентни кръстовища** - оптимизират движението на превозни средства и пешеходци, да откриват рискове и да предупреждават за предстоящи инциденти, намалявайки катастрофите и нараняванията;
- **Допълващи системи:**
 - **Централна система за видеонаблюдение на територията на град Ямбол и споделено ползване от потребителите в община Ямбол и РПУ;**
 - **Интелигентни настилки** - следи времето, пътните условия и дори износването на пътя и споделя информацията с шофьорите и контролерите на движението;
 - **Интелигентни улични лампи с камери, микрофони и сензори** - затъмняват, когато няма никой наоколо и събират информация за трафика, обществената безопасност и качеството на въздуха;

Наименование на мярката	Интегрирани интелигентни системи за управление на градската мобилност
Описание	1. Интегрирана билетна система Проектът предвижда въвеждането на интегрирана билетна система за градския транспорт, която ще допринесе за оптимизацията на градската транспортна мрежа, като позволи на пътниците да използват различни автобусни линии с унифициран електронен билет, използване на промоционални тарифи и комбинирани с други услуги в транспортния сектор в бъдеще. 2. Система за информиране на пътниците в реално време Системата за информиране на пътниците в реално време включва доставка и монтаж на оборудване на автобусните спирки и на борда на автобусите. За пътуващите в градския транспорт пътници системата ще осигурява информация за номера на съответната линия, имената на спирките по маршрута, и оставащото време за пристигане до следваща спирка, автоматично обозначаване и съобщаване името на следващата спирка. На автобусните спирки ще бъдат монтирани дисплеи за информация в реално време за пътниците (PID), които ще показват номера на линията, имената на спирките по маршрута и очакваното време за пристигане на следващия автобус. 3. Система за управление и контрол на обществени транспорт Системата ще позволи постигане на високо ниво на обслужване и точност на транспортната услуга. Включва следните елементи: - централна система за контрол на трафика; - бордова контролна система на автобусите; - интегриране на всички модули, свързани с контрола и управлението на обществения транспорт: контрол на оборудването за информация в реално време, управление на контрола на поддръжката, генериране на данни, управление на автопарка, диспечирание, контрол и надзор на обслужването 4. Система за видеонаблюдение (CCTV)

	Проектът цели подобряване на възможностите за управление на общественя транспорт чрез мониторинг в реално време и включва: - инсталиране на 40 видеокамери по основните кръстовища по трасето на общественя транспорт; - доставка и монтаж на централна контролна система с възможности за интегриране в системата за контрол и управление на общественя транспорт. Изграждането на интегрирана система за контрол и управление на общественя транспорт по проекта ще се разглежда като основа за въвеждане на цялостна и единна система за управление на трафика. 5. Интегрирана и интелигентна система за управление на трафика - Единна система за управление на паркирането. P&R системи – предпоставка за намаляване на автомобилния натиск към територии с висока интензивност на движението, трафик и образуване на задръствания. - Интелигентни светофари – системи подаващи сигнали за движение могат да реагират на условията на движението и да се преработват отново, за да облекчат задръстванията; - Интелигентни камери - следят трафика и обществената безопасност. Когато възникнат проблеми, те автоматично предупреждават транспортните системи; - Интелигентни кръстовища - оптимизират движението на превозни средства и пешеходци, да откриват рискове и да предупреждават за предстоящи инциденти, намалявайки катастрофите и нараняванията; 6. Допълващи системи: - Централна система за видеонаблюдение на територията на град Ямбол и споделено ползване от потребителите в община Ямбол и РПУ - Интелигентни настилки - следи времето, пътните условия и дори износването на пътя и споделя информацията с шофьорите и контролерите на движението; - Интелигентни улични лампи с камери, микрофони и сензори -затъмнят, когато няма никой наоколо и да събират информация за трафика, обществената безопасност и качеството на въздуха;
--	---

Цели	Въвеждане на интегрирани интелигентни системи за управление на мобилността.
Очаквано въздействие	Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност.
Количествено измерение на въздействието	Намаляване на трафика, повишаване ефективността на градската логистика.
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчни средства
Индикатори за оценка	Брой въведени ИТС
Партньори	Община Ямбол, логистични центрове, ОПУ, АПИ
Индикативна стойност	7 000 000 лв.

Мярка 7. Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност

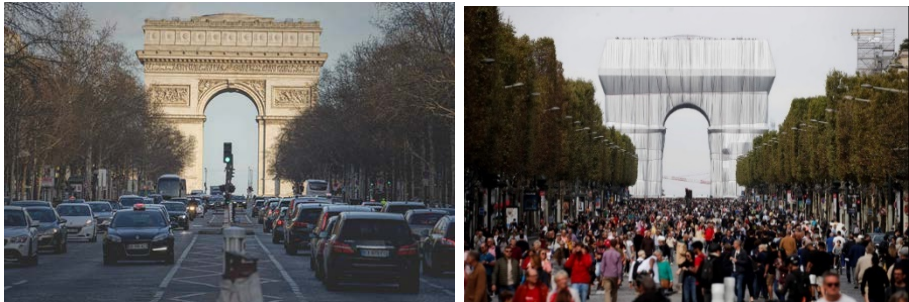
В процеса на управление на градската мобилност следва да се предприемат действия за **насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност**. От важно значение за ПУГМ е **въвличането на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни** в управлението на градската мобилността.

Инициативи за насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност и въвличането на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни

Кампании за насърчаване промяна към по-устойчиви модели на мобилност

- Провеждане на семинари и публични дискусии на тема "Устойчива градска мобилност";
 - Разговори за града.
 - Ден без коли;
- Провеждане на образователни и информационни кампании/обучения на тема "Устойчива градска мобилност" в основните училища, детски градини и университети на територията на град Ямбол;
 - Четем за града;
 - Детска работилница;
- Популяризиране на устойчивите форми на мобилност на територията на града и региона чрез публикации и интервюта в местни медии.

Наименование на мярката	Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност
Описание	<i>1. Провеждане на семинари и публични дискусии на тема "Устойчива градска мобилност";</i> - Публични дискусии/Форум/Пленер „РАЗГОВОРИ ЗА ГРАДА“. Обсъждане на обща концепция за внедряване на по-устойчиви форми на градска мобилност.

	Информационна кампания базирана на платформа/приложение/интернет страница за проектите, които ще се реализират в града по модел на Столична община – https://www.sofia-agk.com/Pages/Render/918 - Инициатива „ДНИ БЕЗ КОЛИ“ В миналото бул. „Цар Освободител“ в град София е затварян периодично за автомобили, предимно през уикенда, с цел опазване чистота на въздуха. Друг пример от есента на 2021 г. от Париж по бул. „Шанз - Елизе“, хората се разхождат близо до паметника на Триумфалната арка, напълно опакован като част от художествена инсталация озаглавена „L'Arc de Triomphe, Wrapped“, замислена от Кристо и Жан-Клод по време на неделя без автомобили, с цел изява на изкуството, насърчаването на по-устойчиви форми на мобилност и опазване на околната среда и чистота на въздуха.  Подобни кампании може да бъдат свързани и с провеждане на редица семинари, форуми, публични дискусии, обучения, където да се обсъждат различни решения за развитие на община Ямбол 2. Провеждане на образователни и информационни кампании/обучения на тема "Устойчива градска мобилност" в основните училища/детски градини/университети на територията на град Ямбол; - Четем за града
--	---

Образователна кампания „**ЧЕТЕМ ЗА ГРАДА**“ – по *Книгите на Ян Геел – Градове за хората и Как да изследваме градския живот и Пешеходен град* на Джеф Спек.





<https://whata.org/awards/walkable-city/>

- Детски работилници

Насърчаването на използване на по-устойчиви модели на придвижване следва да започне с най-млаките. Децата са нашето бъдеще и фокусът на община Ямбол е насочен именно към тях.

УЛИЦИ, ОРИЕНТИРАНИ КЪМ ХОРАТА: ДЕТСКА ИГРА!

„Когато попитахме LEGO дали биха могли да помислят за добавяне на подходяща инфраструктура за колоездене, те отговориха: „ние не участваме в идеалистични изявления“. За да им помогнем, ние проектирахме/отпечатахме четири алтернативи“. Понастоящем изложени в Technische Sammlungen Dresden.

Улици, ориентирани към хората: детска игра!



- Друга инициатива към децата може да бъде насочена към това да обясним градската мобилност и по-устойчивите модели на придвижване на децата, **“ДА ГОВОРИМ С НАШИТЕ ДЕЦА”** – *Ян Геел, обяснен за деца* – <http://whata.org/blog/yan-geel-obyasnen-za-detsa>

?А

WhAT Association са архитектурна група.
За по-кратко се наричат WhATA.
А за още по-кратко — ?А.
Пишат за архитектура и раздават
архитектурни награди WhATA Awards

Ян Геел, обяснен за деца

от АНЕТА ВАСИЛЕВА, 10.10.2017 / 11 коментара



Илюстрация от "Централна градска част на София. Доклад за публичните пространства и обществения живот", Gehl, 2017

Перво ние създаваме градовете, после те нас!
Ян Геел

От важно значение за насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност са образователните кампании. Община Ямбол заедно с всички детски градини, училища и университета може да реализира поредица от обучителни кампании, които да покажат предимствата на новите по-устойчиви форми на придвижване и ползите от тях върху местното население.

	3. <i>Популяризиране на устойчивите форми на мобилност на територията на града и региона чрез публикации и интервюта в местни медии и вестници/списания.</i>
Цели	Насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност
Очаквано въздействие	Използване на по-устойчиви модели на транспорт
Количествено измерение на въздействието	Намаляване използването на автомобилен транспорт
Период на изпълнение	2022-2027
Рискове	Недостатъчно финансиране
Индикатори за оценка	Брой проведени образователни кампании, проведени публични дискусии, кампании, форуми и т. н.
Партньори	Община Ямбол, НПО, образователни институции, САБ
Индикативна стойност	25 000 лв.

VIII. РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

VIII. 1. Териториален обхват

Реализацията на настоящия План за устойчива градска мобилност ще осъществена на територията на община Ямбол.

VIII. 2. Времева рамка

Планът за устойчива градска мобилност на община Ямбол е с период на действие до 2027 г. В своята същност той е отворен и може да бъде надграждан и актуализиран по всяко време и без ограничения.

Планът се реализира на основа на изпълнението на Плана за интегрирано развитие на община Ямбол /ПИРО Ямбол/ с програмен период 2021-2027 г.

VIII. 3. Публичност и прозрачност

Прилагането на активни мерки за публичност и прозрачност по План за устойчива градска мобилност обхваща периода от неговото разработване до края на неговото действие през 2027 г.

За постигането на максимална информираност на местната общественост и получаването на обратна връзка, която да послужи при разработването на плановия документ, Община Ямбол периодично публикува актуални работни версии на План за устойчива градска мобилност на официалната си интернет страница.

В допълнение към това, се предоставя информация относно очакваните резултати и ползите от реализацията, възможностите за активно включване на местната общественост и партньори в процеса изпълнение, както и постигнатия напредък по изпълнението на плана и предвидените в него мерки и проекти, включително постигането на заложените индикатори за оценка и мониторинг.

VIII. 4. Мониторинг и оценка

Дейностите по мониторинг и оценка на ПУГМ започват да се извършват след неговото приемане с цел:

- Да се поддържа отчетност на постигнатия прогрес и реализирането на целите;
- Да се идентифицират проблемите, пречките и другите предизвикателства пред навременното изпълнение;
- Редовно да се информират заинтересованите страни и гражданите за напредъка по мерките и ползите от тяхното прилагане.

Задачите, които ще бъдат изпълнявани в процеса по мониторинг и оценка на ПУГМ на община Ямбол включват:

- Провеждане на редовен мониторинг върху изпълнението и резултатите от гледна точка на получените продукти и въздействия;
- Изводи, показващи напредъкът спрямо измеримите цели и индикатори;
- Редовна оценка на въздействието на мерките;
- Публикуване на доклад с оценката, предназначен за гражданите и заинтересованите страни.

С определящо значение за ефекта от прилагането на мерките на настоящия ПУГМ е периодичното отчитане на следните основни фактори:

- Потребление на енергия (статистически данни за разхода на гориво, емисиите на CO₂);
- Замърсяване на въздуха (NO_x, ФПЧ_x и шума, генериран от пътния трафик);
- Пътни инциденти (статистика за брой жертви и тежко ранени);
- Задръствания по пътищата (време за пътуване и/или обеми на трафика);
- Достъпност (брой на жители и брой работни места, достъпни в рамките на 30 минути с обществен транспорт, брой магазини/училища/развлекателни съоръжения, достъпни в рамките на 15 мин. пеша/с колело);
- Социално включване;
- Преразпределение на общественото пространство, посветено на различните видове транспорт;
- Конкурентоспособност и върхови постижения на обществения и мултимодалния транспорт.

VIV. АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ПУГМ

Планът за устойчива градска мобилност на община Ямбол е с период на действие до 2027 г. Като действащ документ, отнасящ се до планиране развитието на града, той следва адекватно да адресира обществените потребности в сферата на градската мобилност и да е напълно съобразен с променящата се среда. Това предполага задължителното наличие на възможности за корекции в съдържанието на плана.

Актуализацията на настоящия ПУГМ е необходима в случай на настъпили съществени изменения в качествените характеристики на средата, като е допустимо, след доказана потребност, да бъдат правени промени по отношение на заложените мерки и проекти, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.

Предвид продължителността на периода на действие на настоящия планов документ е препоръчително, след изтичане на първите 3 години от неговото изпълнение, да бъде направена междинна оценка и актуализация на ПУГМ на базата на задълбочен анализ на настъпилите промени в условията на външната и вътрешната среда. Актуализираният документ следва да подлежи на същия режим на утвърждаване, както и първоначалният вариант.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение 1: Програма за реализация на план за устойчива градска мобилност /ПУГМ/ на община Ямбол за периода 2021-2027 г.

Приложение 2: Концепция за развитие на споделени пространства и създаване на условия за устойчиви форми на придвижване /пешеходно и велосипедно/

Приложение 3: Концепция за развитие на велосипедния транспорт.

