



## СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение .....	5
<i>Необходимост от ПУГМ на гр. Лом</i> .....	7
<i>Принципи на ПУГМ</i> .....	8
<i>Съответствие с приложимата нормативна и стратегическа рамка</i> .....	10
I. Анализ на мобилността.....	14
1. Оценка на настоящите модели и тенденции на мобилност .....	14
<i>Начин на придвижване</i> .....	14
<i>Автомобили и паркиране</i> .....	14
<i>Градски транспорт</i> .....	15
<i>Велосипеди и пешеходци</i> .....	15
2. Основни предизвикателства и възможности на съществуващата система за мобилност .....	16
<i>Начин на придвижване</i> .....	16
<i>Автомобили и паркиране</i> .....	16
<i>Градски транспорт</i> .....	17
<i>Велосипеди и пешеходци</i> .....	18
3. Потенциал на алтернативните видове транспорт .....	18
<i>Градски автобусен транспорт</i> .....	18
<i>Електро транспорт</i> .....	19
<i>Велосипеден транспорт</i> .....	19
II. Стратегия за устойчива градска мобилност .....	22
1. Визия на системата за мобилност .....	22
2. Цели, приоритети и мерки.....	22
<i>Цели</i> .....	22
<i>Приоритети</i> .....	23
<i>Приоритет I Нисковъглеродна мобилност 2027</i> .....	24
<i>Приоритет II Ефикасна и устойчива транспортна система</i> .....	26
<i>Приоритет III Възможности за мобилност за всички</i> .....	29
<i>Приоритет IV Безопасен град за всички</i> .....	30
<i>Приоритет V Насърчаване използването на активни видове транспорт</i> .....	32
<i>Приоритет VI Отговорността към околната среда и здравето вървят ръка за ръка</i> ....	33
III. Въздействие .....	36
1. Потенциално въздействие на мерките върху системата за мобилност .....	36
2. Индикатори за наблюдение и оценка.....	37
IV. Управление и координация със заинтересованите страни.....	42

1. Заинтересовани страни - роли и отговорности .....	42
2. Механизъм за проследяване и изпълнение на ПУГМ .....	43
3. Комуникация и координация .....	44
<b>Заключение.....</b>	<b>45</b>
<b>Контакти.....</b>	<b>46</b>
<b>Списък на експертен екип на изпълнителя .....</b>	<b>46</b>

## УСТОЙЧИВИ В ДВИЖЕНИЕ

Община Лом се стреми към развитие и растеж по устойчив и ориентиран към човека начин.

Град Лом има амбицията да постигне въглеродна неутралност и интелигентна и устойчива мобилност. Като град стремящ се към устойчив растеж, Лом цени природата, грижи се за опазване на природните ресурси и намаляване на въглеродните емисии.

Планът за устойчива градска мобилност е стратегически. Той прави преглед на нуждите от мобилност на хората от гледна точка на по-добро качество на живот. Европейската комисия препоръчва планиране на градския транспорт в съответствие с модела ПУГМ за градовете на страните членки на ЕС.

Създаден за първи път за гр. Лом, планът за устойчива градска мобилност извежда целите за устойчива мобилност, въглеродна неутралност и перспективите за развитие на устойчиви модели за придвижване в града.

В допълнение към климатичните аспекти на транспорта, планът за устойчива градска мобилност разглежда и перспективите за равенство, ефективно използване на пространството, здравословна околната среда, активност и безопасност.

**д-р ГЕОРГИ ГАВРИЛОВ**

КМЕТ НА ОБЩИНА ЛОМ



## Въведение

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Лом е нормативно обусловен документ с хоризонт на планиране 2021-2027 г., съответстващ на формулираните в международни и национални документи приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Целта на настоящия документ е да представи План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на град Лом в интеграция с територията на общината съгласно изискванията за стратегическо планиране на пространственото развитие вкл. системата за мобилност и транспорт в ЕС и България.

При изготвянето на анализа са съобразени принципите от Пакета за устойчива градска мобилност, в съответствие със:

- Новата рамка за градска мобилност в ЕС<sup>1</sup>
- Пакета за градска мобилност<sup>2</sup>
- Европейската стратегия за ниско емисионна мобилност<sup>3</sup>
- Стратегията за лицата в неравностойно положение<sup>4</sup>
- Акта (директивата) за достъпност<sup>5</sup>

Тези нормативни документи са отразени в основата на формулираните приоритети и изведени мерки за насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност в община Лом.

В ЕС е налице необходимост от промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по устойчив начин. Целта е да се насърчи държавите членки да предприемат решителни и координирани действия във връзка с тази цел. Приетият пакет от мерки е насочен към разработването на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) и изисква от държавите членки да направят необходимото в техните градски райони да се разработват и изпълняват ПУГМ. Необходимо е да обоснове, развие и интегрира широкообхватна градска или териториална стратегия, която да осигури обновление, оптимизация и климатична неутралност на градската мобилност. Обоснована е необходимостта от мерки за по-интелигентно регулиране на възможностите за придвижване из градовете и таксуване на потребителите на услуги, свързани с устойчивата градска мобилност, за координирано внедряване на интелигентни транспортни системи в градовете и не на последно място, за по-голяма пътна безопасност на движението.

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811&qid=1644666550402>

<sup>2</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility/urban-mobility-package\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility/urban-mobility-package_en)

<sup>3</sup> <https://www.eea.europa.eu/policy-documents/a-european-strategy-for-low>

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2021%3A101%3AFIN>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882>

Община Лом е решена да преобразува градската мобилност и да създаде устойчива и екологична система на транспорт. Чрез иновативни подходи и сътрудничество с местната общност, ние имаме за цел да намалим замърсяването, да подобрим качеството на въздуха и да осигурим удобни и ефективни транспортни възможности за нашите граждани. Основните инициативи и промени, които планираме да въведем в рамките на нашата стратегия за устойчива градска мобилност са в следните главни направления:

Развитие на обществения транспорт:

- Разширяване и оптимизиране на мрежата на автобусни линии, включително и до околните населени места, за да се улесни достъпът до града.
- Въвеждане на модерни и нискоемисионни автобуси, които да работят с алтернативни източници на енергия – електричество и/или водород.
- Оптимизиране на графици на обществените превозни средства, за да се осигури по-голямо покритие и по-малко чакане за пътниците.

Промотиране и стимулиране на личната устойчива градска мобилност:

- Изграждане на сигурни и удобни велосипедни пътища, свързващи града и околните населени места, както и вътрешно в самия гр. Лом.
- Осигуряване на наемни велосипеди и скутери (вкл. електрически), които гражданите могат да ползват за краткосрочни превозни нужди.
- Подкрепа и насърчаване на пешеходната мобилност чрез осигуряване на безопасни и привлекателни пешеходни зони в центъра на града и линейни пешеходни и вело маршрути към крайните квартали.

Внедряване на интелигентни системи и технологии:

- Въвеждане на система за управление на трафика, която да оптимизира движението на автомобилите.
- Инсталиране на сензори и системи за умни паркинги, които да помогнат на гражданите да намират по-лесно свободни паркоместа.
- Урегулиране на местата за паркиране в целия град, което да осигури пространство за хората и туристите.
- Където е възможно, осигуряване на еднопосочно движение на автомобилите с цел управление на потоците в ежедневните пътувания.

Образование и информационни кампании:

- Организиране на образователни кампании и събития, които да насърчават устойчивия транспорт и да информират гражданите за ползите от неговото използване.
- Създаване на уеб-портал и мобилно приложение, които да предоставят актуална информация за разписанията на обществения транспорт, наличието на велосипедни пътища, велосипедни стоянки, обществени паркинги и други полезни данни за градската мобилност.

С нашата стратегия за устойчива градска мобилност, Община Лом има за цел да създаде по-чиста, по-привлекателна и по-ефективна градска среда за нашите граждани. Със сътрудничеството на местната общност и внедряването на иновативни подходи и технологии, ние ще направим Лом модел за устойчива градска мобилност в България.

### Необходимост от ПУГМ на гр. Лом

Планът за устойчива градска мобилност на гр. Лом е необходим по няколко причини:

- *Ограничаване на замърсяването на околната среда в град Лом.* Градовете се сблъскват със сериозни проблеми, свързани със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, които имат отрицателен ефект върху здравето на хората и екосистемата. ПУГМ насърчава използването на нисковъглеродни и екологосъобразни транспортни решения като електрически превозни средства, обществен транспорт, велосипеди и пешеходни зони. Това помага да се намали емисията на вредни газове и да се подобри качеството на въздуха в градските райони.
- *Справяне със задръстванията, оптимизиране на транспортната инфраструктура и паркирането.* Растящият брой на превозни средства в градовете довежда до сериозни задръствания, които отнемат време и енергия на гражданите и бизнеса. Планът за устойчива градска мобилност на град Лом насърчава интегриране на различни видове транспорт, подобряване на обществения транспорт, разширяване на велосипедните пътища и създаване на повече пешеходни зони. Това помага да се оптимизира използването на пътищата и да се намалят задръстванията.
- *Подобряване на качеството на живота на жителите на община Лом.* Устойчивата градска мобилност има положителен ефект върху качеството на живота в градовете. По-малко задръствания, по-чист въздух и по-добра достъпност до обществен транспорт и велосипедни пътища правят градовете по-достъпни и удобни за хората, вкл. за хората в неравностойно положение. Това води до по-ниски нива на стрес, подобряване на физическата активност и засилва усещането за общност и равнопоставеност на всички граждани.
- *Устойчивата мобилност насърчава ефективното използване на ресурси като горива и енергия.* Превозните средства с по-добра горивна ефективност и електрическите превозни средства помагат да се намали потреблението на горива и емисиите на парникови газове. Освен това, когато хората избират обществен транспорт, велосипеди или пешеходни преходи намаляват натоварването на пътищата и нуждата от места за паркиране.
- *Градовете с устойчива градска мобилност имат по-добра репутация и са по-привлекателни за инвестиции и туризъм.* Инвестирането в екологосъобразна инфраструктура и транспортни решения създава нови работни места и стимулира икономическото развитие на Лом и го превръща в атрактивна локация.

Всички тези фактори подчертават необходимостта от план за устойчива градска мобилност, който насърчава промяна в транспортните навици и инфраструктурата, с цел подобряване на качеството на живот, опазване на околната среда и икономическо развитие на град Лом.

## Принципи на ПУГМ

### Връзка, координация и синергия с други стратегически документи

При съвместяване на целите за растеж и развитие на града и въглеродна неутралност, ключовите въпроси за планиране на пространствата и ПУП, идентифицирани в Общия устройствен план на Община Лом (ОУПО), включват транспорт с ниски емисии, който използва пространството ефективно, както и достатъчността и достъпността на зелени и развлекателни зони.

Планът за устойчива градска мобилност укрепва, приоритизира и демонстрира целите, определени за мобилност и транспорт в ОУП на Община Лом, въглеродно неутралността на община Лом поета с Конвент на кметовете<sup>6</sup> по която Лом е страна, ПИРО Лом 2021-2027 г. (актуализация 2023 г.) и други планове за развитие на общината. ПУГМ е стратегически план, който прави преглед на нуждите на хората от мобилност от гледна точка на по-добро качество на живот.

### Взаимодействие с гражданите и заинтересованите страни

Планът за устойчива градска мобилност се фокусира върху посрещането на нуждите от мобилност на хората във функционалната градска зона - на жителите, посетителите, както и на институциите и фирмите, базирани там. Той следва прозрачен и основан на участието подход, като активно включва гражданите и другите заинтересовани страни по време на разработването и изпълнението на плана. Планирането на участието е предпоставка хората да поемат отговорност за плана за устойчива градска мобилност и политиките, които той насърчава. Ранното и активно участие прави по-вероятно общественото приемане и подкрепа, като по този начин се свеждат до минимум рисковете и се улеснява изпълнението.

### От цели към действия

Целта на плана за устойчива градска мобилност е да повлияе върху избора на мобилност, чувството за безопасност, равенството и устойчивостта. Планът включва **шест приоритета**, произтичащи от целите на ПУГМ Лом, за които са представени мерки и които са в синергия с ПИРО 2021-2027 г. на община Лом (актуализация 2023 г.).

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да внедри принципите на устойчивата градска мобилност по-осезаемо в планирането на мобилността при вземането на решения.

### Промяна в мобилността

По-гъстата градска структура и модерната система за обществен транспорт увеличават търсенето на устойчиви транспортни средства. Трябва да се предложи начин автомобилите да отстъпят на хората и околната среда, без това да наруши ефективността на придвижванията и начина на живот на гражданите.

Най-значимата част от пътуванията на жителите на Лом (65%) са кратки, по-малко от 5 километра в рамките на града, което означава, че има голям потенциал за устойчива мобилност. Новите услуги за лична мобилност допълват устойчивата транспортна система, намаляват зависимостта

<sup>6</sup> <https://eu-mayors.ec.europa.eu/en/home>

от притежаване на личен автомобил, подобряват ежедневието и улесняват използването на обществен транспорт (вкл. електрически или водороден) или устойчива лична мобилност (УЛМ) – велосипед (вкл. електрически), скутер (вкл. електрически), пешеходен преход.

От гледна точка на целта за въглеродна неутралност промените в разделянето на видовете транспорт за по-дълги пътувания са от съществено значение. Избраните видове транспорт могат да бъдат повлияни чрез разширяване на висококачествените услуги на обществения транспорт (автобуси) и като направят веригите за пътуване възможно най-плавни чрез разработване на системи от типа „паркирай и се вози“ и „паркирай и ходи пеш“.

### **Ефективна транспортна система**

Градската структура на Лом постепенно се сгъстява. Градът има неправилна линейна форма и това създава предизвикателства за придвижването в ограничено по площ пространство. Лом притежава централна пешеходна зона, която дава прекрасна възможност за линейно пресичане на града чрез средства за устойчива лична мобилност, но същевременно е необходимо организиране на придвижванията на автотранспорта и паркирането в кръгови зони. Това трябва да се реализира безконфликтно и в услуга на всички граждани, както и да осигури връзката с крайните квартали и промишлените зони на града.

Вече съществува нарастваща конкуренция за използването на пространството в ключовите райони за растеж във вътрешността на града. Например, паркиране на автомобили на собственици на имоти в паралелните улици до централната пешеходна зона в уличните платна, което пространство е необходимо и на онези граждани на Лом, които трябва да посетят центъра, както и за външните гости и туристите идващи в Лом. Това означава, че трябва да се приоритизират видовете транспорт, които използват пространството най-ефективно, да се създаде организация на паркирането, което споделя ползите от най-добрите локации за паркиране.

### **Изпълнение и последващи действия**

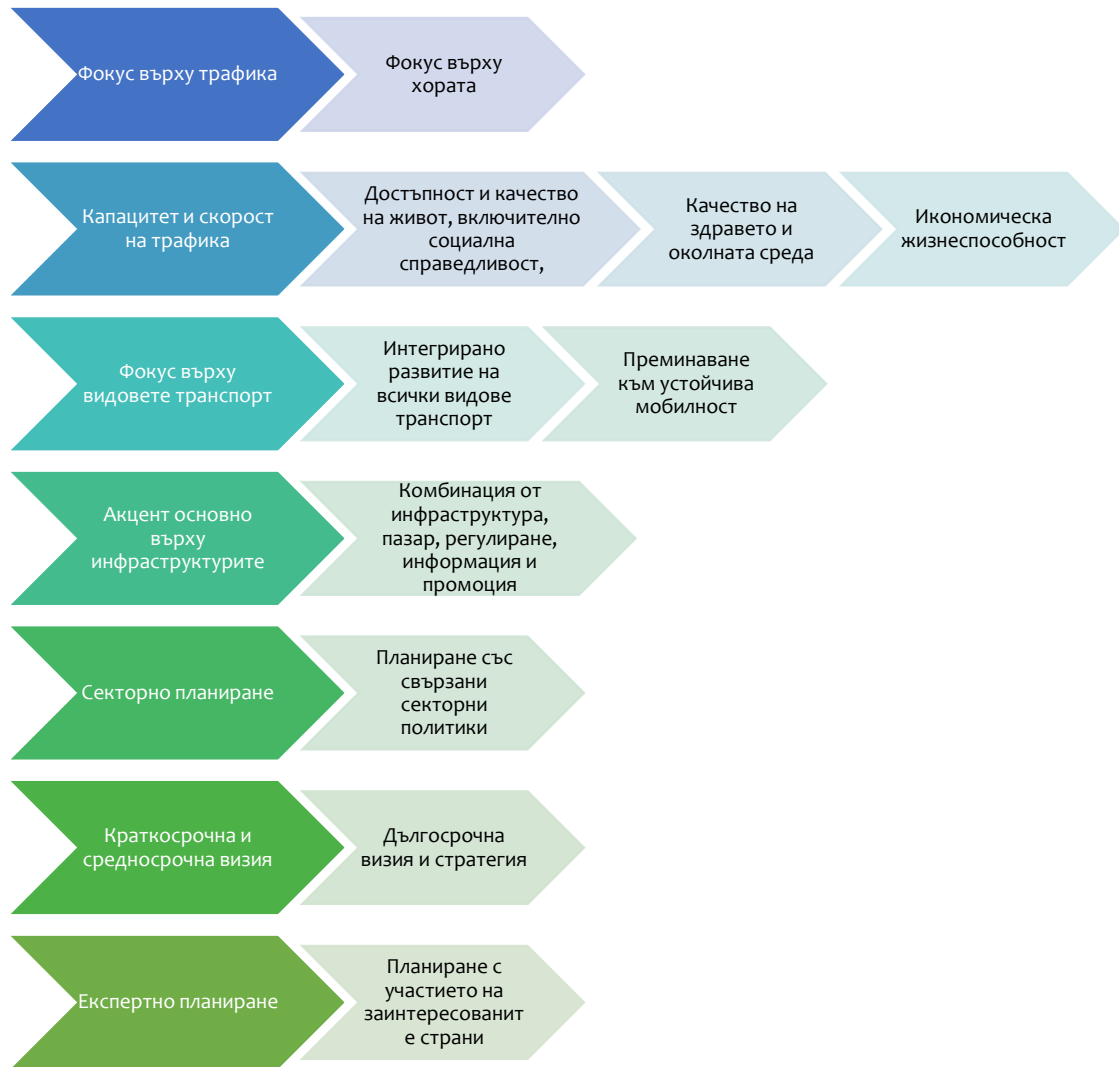
Планът за действие включва шест приоритета, чието въздействие е оценено по следните критерии - *ефективно, въглеродно неутрално, равностойно, безопасно, активно и отговорно към околната среда*.

Планът за устойчива градска мобилност е изготвен за периода 2021–2027 г. и може да се актуализира във връзка с промени на ОУПО или по-рано, ако е необходимо, в случай че възникнат значителни нужди от промяна.

## План за устойчива градска мобилност на гр. Лом

### Традиционно транспортно планиране

### План за устойчива градска мобилност



### Съответствие с приложимата нормативна и стратегическа рамка

Изпълнението на плана на гр. Лом за насърчаването на устойчива градска мобилност е една от целите на общината до 2027 г.

При съчетаването на целите на града за устойчив растеж и въглеродна неутралност, ключовите въпроси за планиране на устройството на територията, идентифицирани в ОУПО, включват транспорт с ниски емисии, който използва пространството ефективно, както и достатъчността и достъпността на зелената система и развлекателните зони.

Планът за устойчива градска мобилност засилва, приоритизира и демонстрира целите, определени за мобилността и транспорта в ОУПО, ПИРО 2021-2027 г. на Община Лом (актуализация 2023 г.), както и други стратегически документи на национално и европейско ниво,

които правият преглед на нуждите от мобилност на хората от гледна точка на по-добро качество на живот.

Европейската комисия препоръчва градско планиране на пристанищни градове в съответствие с модела на ПУГВ за градовете на държавите-членки на ЕС, който да предоставя цялостна перспектива в областта на транспорта и мобилността.

В периода до 2029 г. общините ще имат достъп до европейски средства за устойчива градска мобилност по линия на два инструмента - Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) и Програмата за развитие на регионите 2021-2027 (ППР).

По НПВУ е планирана за реализация пилотна схема на конкурентен подбор „Зелена мобилност“. Допустими получатели на финансирането по нея ще са партньорства на градски общини и оператори на обществения транспорт (включително междуселищен), действащи на съответната територия. В партньорствата ще могат да участват 40 градски общини, в които има населени места над 15 000 жители, в т.ч. Община Лом.

Допустими за финансиране ще са следните дейности:

- Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете - доставка на превозни средства (автобуси и/или тролейбуси) за градския и междуселищния обществен транспорт с нулеви емисии.
- Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на обществения транспорт и за ИТС - изграждане на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт.
- Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти - изграждане на пешеходни надлези, изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; изграждане на велосипедна инфраструктура; мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение и др.
- Разработване/ актуализиране на генерални планове за организация на движението - като основа за усъвършенстване на системата за регулиране на движението в зависимост от интензивността и характера му, при конкретните особености на застрояване на населеното място.

Наличието на идентифицирани проекти/приоритети в Плановете за интегрирано развитие на общините (ПИРО) и в Интегрираните териториални стратегии за развитие на регионите от ниво NUTS 2, както и съответствие с Плановете за устойчива градска мобилност (интегрирани в ПИРО или актуализирани в съответствие с ПИРО), ще бъдат ключови изисквания за предоставяне на финансиране по инвестицията.

Инвестиции за устойчива градска мобилност са предвидени и по Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. (ППР). Мерките, обект на бъдеща подкрепа, ще могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване. Разходите за разработване/ актуализиране на Планове за устойчива градска мобилност се планира да бъдат допустими за възстановяване на

бенефициентите, като част от подготвителните дейности, необходими за кандидатстване по програмата.

Допустими по ПРР за финансиране ще са дейности за:

- въвеждане на интелигентни транспортни системи и др. мерки за дигитализация на транспорта;
- подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист;
- зарядна инфраструктура за чисти превозни средства;
- велосипедна и пешеходна мрежа, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа;
- мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

Дейностите в рамките на ПРР ще са на териториите на 50-те градски общини включени в обхвата ѝ - 10-те големи общини по Приоритет 1 „Интегрирано градско развитие“ и останалите 40 общини чрез интегрирани териториални инвестиции по Приоритет 2 „Интегрирано териториално развитие на регионите“, в т.ч. Община Лом. С цел развитие на функционални зони и засилване на функционалните връзки между големите градски общини и граничещите с тях селски общини, инвестициите, насочени към устойчива мобилност, ще се финансират и за териториите на съседни селски общини, когато са включени в интегрирани проекти на градските общини. Мерките за устойчива градска мобилност ще бъдат допустими на територията и на селски общини, които не граничат с градски, при ясно обоснована необходимост и интегриран характер на инвестицията.

ПУГМ на гр. Лом е разработен в съответствие със следните документи:

- ПРЕПОРЪКА (ЕС) 2023/550 НА КОМИСИЯТА от 8 март 2023 година относно националните програми за подкрепа на планирането на устойчива градска мобилност;
- Специален доклад „Устойчива градска мобилност в ЕС: Не е възможно съществено подобрене без ангажимента на държавите-членки“ (2020 г.);
- Rupprecht Consult (редактор), 2020 г. Вземащи решения резюме за разработване и прилагане на устойчиво План за градска мобилност;
- Rupprecht Consult (редактор), Насоки за разработване и Прилагане на план за устойчива градска мобилност, второ издание, 2019 г.;
- Кратко описание на политиката от Платформата за обучение по политики за нисковъглеродна икономика (Октомври 2018 г.).



## I. Анализ на мобилността

### 1. Оценка на настоящите модели и тенденции на мобилност

#### Начин на придвижване

Основните пътни артерии на територията на гр. Лом за придвижването и мобилността в централната градска част са ул. Александър Стамболийски, ул. Пристанищна, ул. Цар Симеон, ул. Хан Аспарух и ул. Цар Петър. Те формират своеобразна кръгова зона, която обикаля от всички страни основната част на пешеходната зона на града, състояща се от ул. Дунавска и ул. Славянска. Това е най-централната част на града, с най-гъсто застрояване, улична мрежа, зони за отдих, обществени институции, училища и други публични обекти. Придвижването в тази зона се осъществява основно чрез автомобили и в пешеходната зона. Всички вътрешни паралелни улици на описаните по-горе осъществяват трафика в посока Изток – Запад.

Придвижването в периферните квартали в рамките на устройствените граници на гр. Лом се реализира неустойчиво основно чрез обществени автобуси, автомобили и в пешеходните зони, в т.ч.:

- Западно от ул. Цар Симеон по протежение на ул. Александър Стамболийски и устройствените граници на града;
- На юг от ул. Хан Аспарух, по протежение на ул. Славянска и ул. Латинка до устройствените граници на града на юг, вкл. кв. Момин брод;
- Пространството - жп гара Лом и нейното задземие до р. Лом, линейно източно от ул. Пристанищна до ж.к. Калетата и Пристанищен комплекс.

Формира се още една ос на интензивно придвижване, свързана с близко стоящите населени места и вилни зони източно от гр. Лом – м. Садове, кв. Младеново, кв. Хумата и с. Замфир. Някои от тях не са част от устройствените граници на града, но функционално, жилищно и трудово са в симбиоза с гр. Лом. Начинът на придвижване е отново неустойчив обществен транспорт и автомобили.

#### Автомобили и паркиране

По данни на НСИ от Преброяване на населението през 2021 г. в Р. България<sup>7</sup> живеят 6 519 789 души. На територията на Община Лом живеят 21 248 души, от които 16 842 или 79,3% в гр. Лом. На база тези данни, средният национален индекс на автомобилизация е 43 автомобили на 100 души население. Следователно, на територията на Община Лом се очаква да дотува приблизително 9 136 автомобили, от които 7 242 – в гр. Лом. При вземане под внимание общата площ на землището на гр. Лом (5 220 ха), гъстотата на автомобилите е 1,4 автомобили на 10 ха. В случай, че се изключат земеделските територии, горските територии, водните площи и техническата инфраструктура, гъстотата е 2,73 автомобили на 10 ха. Това поставя Община Лом в благоприятно

---

<sup>7</sup> [https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x\\_2=338](https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x_2=338)

положение по отношение на възможностите за превантивно справяне с бъдещи проблеми в автомобилния трафик и паркиране.

Съгласно ОУПО ул. Солун, ул. Любен Каравелов и ул. Цветан Тодоров са определени за зони, забранени за престой и паркиране на автомобили. Това решение произтича от необходимостта да се улесни преходът на автомобили от ул. Цар Симеон към ул. Пристанищна чрез пробивите, които са допуснати в пешеходната зона между ул. Георги Кирков и ул. Солун и ул. Варош и ул. Филип Тотю.

Друга особеност на тази част на града е, че е налично застрояване със самостоятелни еднофамилни къщи и многофамилни жилищни сгради, изградени в различни устройствени периоди. Голяма част от сградите нямат достатъчен брой гаражи, подземни паркинги, открити паркоместа и поради това е налице паркиране върху уличната мрежа или върху част от УПИ, принадлежащи към сградите, които често представляват част от зелената система на града.

Всички вътрешни паралелни улици на централната градска част, освен тези със забрана за паркиране, служат за паркинг зона на живущите и гостите на града.

Всички квартали на гр. Лом, извън центъра, вкл. прилежащите села и вилни зони разчитат на свободно паркиране на уличните платна, тротоари и/или други, често нерегламентирани локации за паркиране на автомобили.

### **Градски транспорт**

Към настоящия момент, организиран устойчив вътрешноградски транспорт в гр. Лом не е налице. Съществуват линии на междуградски автобуси, които свързват града и основните села от общината с околните областни центрове и София.

### **Велосипеди и пешеходци**

На този етап, гр. Лом и селата на територията на общината не разполагат с устойчива велосипедна инфраструктура, поради което броят на придвижванията с велосипед, скутер, вкл. електрически е минимален спрямо общия брой лични придвижвания.

Благодарение на централната градска част и линейното развитие на ул. Славянска като пешеходна зона, пешеходните придвижвания на територията на града са популярни и желани от населението и гостите на града. Градът разполага с добре изградена улична и тротоарна мрежа, което е предпоставка за разширяването на този вид придвижвания в бъдеще време.

## 2. Основни предизвикателства и възможности на съществуващата система за мобилност

### Начин на придвижване

Главното предизвикателство по отношение на начина на придвижване в гр. Лом произтича от линейната форма на града в посока Север – Юг от р. Дунав и устройственото решение ул. Славянска да бъде дълга линейна пешеходна артерия. Всички бъдещи решения за устойчива мобилност трябва да отчитат тази особеност на града и да се изградят допълнителни пробиви, вкл. подземни, които да съхранят предимствата на пешеходната зона, която е същевременно и главна търговска улица на града. Така ще се гарантира добрата свързаност и придвижвания в посока Изток – Запад и ще се гарантира функционалната свързаност на най-гъсто населените жилищни квартали с промишлената зона на града, задземието на жп гара Лом и Пристанищния комплекс. Именно поради тези условия, гражданите, ежедневните трудови пътувания и бизнеса избират автомобила като основно средство за придвижване, дори за вътрешноградски пътувания от няколко километра.

Град Лом има относително правилно разпределение между индустриални зони и жилищни квартали в пространствено отношение. Това осигурява благоприятни условия за планиране на ежедневните трудови пътувания в еднаква посока – сутрин от жилищните квартали към центъра и индустриалните зони и вечер – в обратна посока. Единствената зона, която е натоварена постоянно, вкл. през почивните дни е централната градска част.

### Автомобили и паркиране

Гореописаните условия за начина на придвижване са причина за възникването на предизвикателствата, свързани с автомобилите и тяхното паркиране. В зависимост на начина на застрояване, доминират еднофамилни къщи с гаражи и многофамилни жилищни сгради. Често, гражданите, които притежават имот със статут на гараж, паркират автомобилите си пред гаража, което значително намалява възможностите за паркиране на трети лица, както и временно стесняват уличните платна или пешеходните тротоари. Това представлява предпоставка за ПТП или затруднено придвижване на автомобилите със специално предназначение – полиция, спешна медицинска помощ, пожарна и др.

Съществуват значителни възможности за изграждане на сгради – паркинги в няколко локации на града, около централната градска част, които изцяло да поемат автомобилите на гостите и туристите на града.

Втора възможност, предвидена в ОУПО, е определяне на еднопосочно движение за улиците в централната градска част и обособяване на места за паркиране от едната страна на улицата чрез маркировка.

В останалата част от града – обособяване на обществени паркинги и определяне на местата за паркиране чрез маркировка и въвеждане на забрана за свободно паркиране извън маркираните участъци. Гражданите, притежаващи гараж или паркомясто да бъдат задължени да ги използват в тъмната част на денонощието.

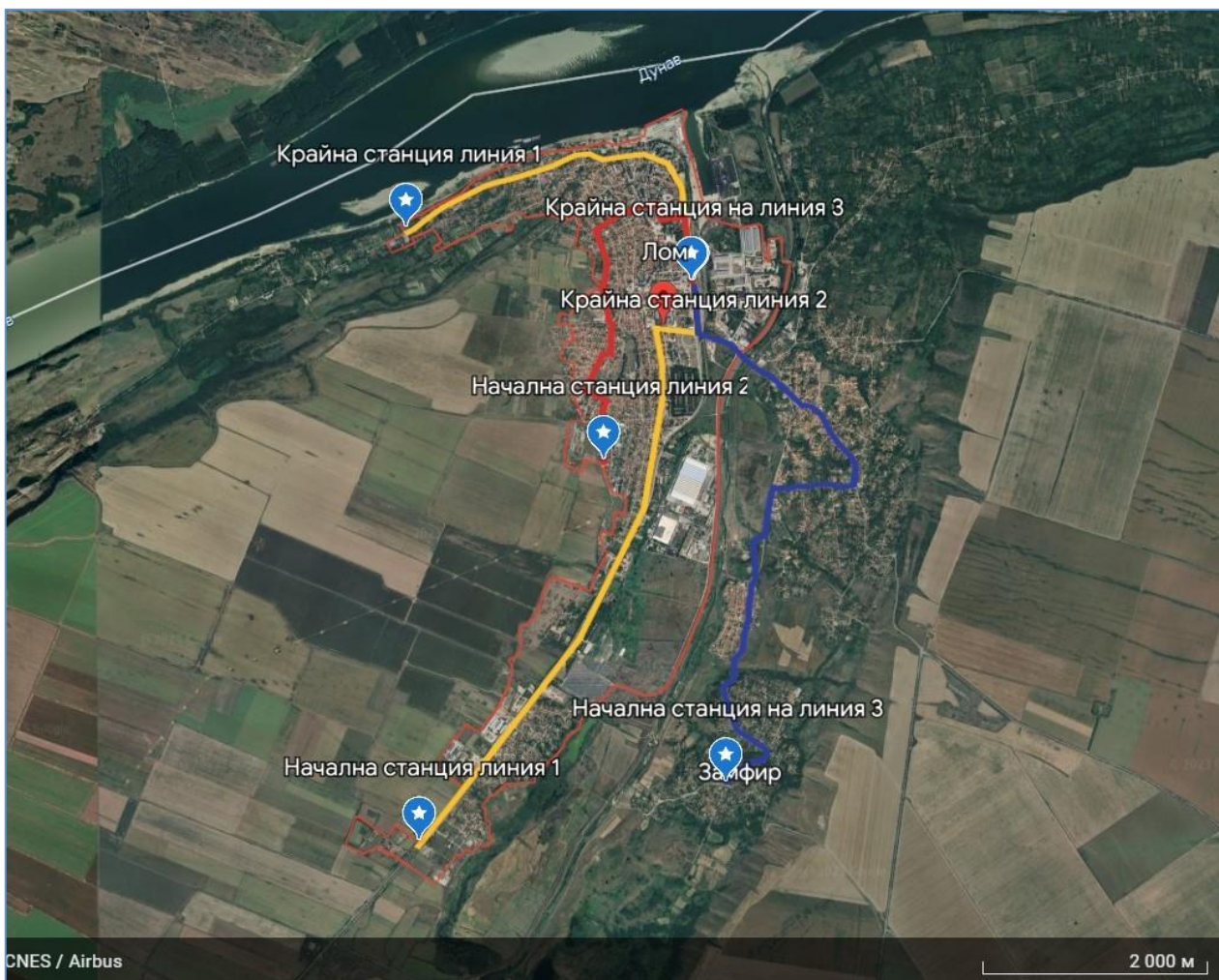
В допълнение, на подходящи локации в града (обществени паркинги, паркинги на магазини, бензиностанции и др.), следва да се изградят електрически зарядни станции за електромобили, велосипеди и скутери с цел постепенно преминаване към личен електротранспорт.

Всички паркинги, открити или сгради, трябва да имат сенници или покривни инсталации за фотоволтаици с оглед насърчаване използването на зелена енергия за устойчива градска мобилност.

## Градски транспорт

На територията на гр. Лом има условия за организиране и обслужване на две или три линии на устойчив градски транспорт, например:

- **Линия 1:** кв. Момин брод - кв. Зорница – Централна жп гара – Пристанищен комплекс – до м. Долни бахчи и обратно;
- **Линия 2:** кв. Зорница (района на ОУ „Отец Паусий“) – Централен гробищен парк – Стадиона – МБАЛ Св. Николай Чудотворец – Община Лом - Централна жп гара и обратно;
- **Линия 3:** Централна жп гара – кв. Младеново – кв. Хумата – с. Замфир и обратно.



Източник: Анализ на изпълнителя

Във връзка с въвеждането на устойчив обществен градски транспорт е необходимо изграждане на автобусно депо, вкл. със зарядни станции за електробуси или водород, както и на поне една междинна станция за бързо зареждане на електрически превозни средства на градския транспорт, комуналното обслужване и др.

### Велосипеди и пешеходци

Град Лом разполага с отлични възможности за изграждане на система за придвижване с велосипеди и пешеходци. В най-дългата си част от устройствените южни граници до пристанището на север градът е 6 км. Направлението от най-западната точка на града до пристанището е 2,7 км. Разстоянието от най-отдалечените жилищни квартали до ул. Пристанищна е до 1,8 км. Това дава възможност всички придвижвания на територията на града да бъдат в рамките на 10 – 12 мин. с велосипед или пеш при наличие на подходяща устойчива и сигурна инфраструктура за градска мобилност.

Главен принцип при изграждане на мрежа от велоалеи е успоредността на инфраструктурите: граници на имот - пешеходен тротоар – велоалея - пътно платно. Това дава възможност различните видове транспорт да съществуват паралелно безконфликтно.

Възможности за основни направления на мрежата от велоалеи и пешеходни тротоари на територията на гр. Лом:

- **Трасе 1:** Обособяване на велоалея чрез подходяща инфраструктура (маркировка и обезопасяване) по цялата дължина на ул. Славянска или паралелни на нея улици за осигуряване на максимално дълъг вело-маршрут, свързващ северната и южната част на града, в т.ч. паркинги със стоянки за заключване на велосипеди на всеки 300 м.;
- **Трасе 2:** Определяне на левия или десния тротоар на улиците от централната градска част за велоалеи и съответно, отсрещния тротоар – единствено за пешеходци;
- **Трасе 3:** Реконструкция на уличната мрежа, по която се движат автобусите на градския транспорт, като същевременно има тротоар за пешеходни и независима велоалея до всички квартали на града. (Трасе 3 е трасето на трите автобусни линии).

Трасе 2 и Трасе 3 следва функционално да се свързват с Трасе 1 във всички възможни локации, което ще гарантира формирането на мрежа от велоалеи върху цялата територия на града.

### 3. Потенциал на алтернативните видове транспорт

#### Градски автобусен транспорт

Градският автобусен транспорт има голям потенциал за развитие в посока на устойчива градска мобилност. Все повече градове в света се борят с проблеми като замърсяване на въздуха и нарастващ трафик. Автобусните системи могат да играят важна роля в решаването на тези проблеми, като предоставят устойчиво и ефективно транспортно решение за градските жители.

Съвременните автобусни системи могат да бъдат изградени, използвайки технологии, насочени към устойчивостта, като например автобуси с намалена емисия на вредни газове, смес от горива, електрически автобуси и други екологични технологии. Тези технологии също могат да бъдат

интегрирани в системата, като се използва умна мобилност и изкуствен интелект за оптимизиране на маршрутите, управлението на трафика и други подобрения.

Освен това градските автобусни системи могат да бъдат интегрирани с други форми на устойчив транспорт, като например велосипеди. Това би позволило на градските жители да имат по-голям избор за придвижване в града и да намалят използването на автомобили.

Значителната част от потенциала на градския автобусен транспорт за устойчива градска мобилност идва и от възможността да се подобри качеството на живот на градското население. Устойчивият градски транспорт би намалил замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, като би допринесъл за по-чиста и здравословна градска среда. В същото време, бързият, ефективен и удобен транспорт ще подобри качеството на живот на градските жители, като ще им даде повече време и комфорт в тяхната ежедневна рутина.

### **Електро транспорт**

Електротранспортът има огромен потенциал за развитие на устойчивата градска мобилност. Електрическият транспорт не произвежда вредни емисии на въглероден диоксид, азотни оксиди и други замърсители, които предизвикват замърсяване на въздуха и други опасни ефекти върху околната среда. В сравнение с бензиновите и дизеловите коли, електрическият транспорт не произвежда вредни изгорели газове и много малко шум, който да натоварва градската околна среда.

Като нецентрализиран ползвател на енергия, електро-транспортът може да допринесе за по-голяма устойчивост на градската енергийна система и по-ниски разходи за енергия по време на нощните часове и пиковите часове в електросистемата.

Освен това електрическият транспорт може да се интегрира с умни технологии, като например GPS, умна мрежа и сензори, които да определят оптималните маршрути за превоз от точка А до точка Б, за да се намалят времената на изчакване, конфликтите и координацията между различните видове транспорт.

Този вид транспорт също може да функционира в рамките на умна електрическа мрежа, която да допринесе за по-голяма енергийна ефективност на транспортния автопарк, като намалява потреблението на електрическа енергия при зареждането на батериите.

Електротранспортът има огромен потенциал за развитие като устойчив транспорт, който позволява на градското население да се движи по-безопасно, по-бързо и по-устойчиво в градската среда. Електротранспортът може да изиграе важна роля в глобалните усилия за намаляване на емисиите на въглероден диоксид и замърсяването на въздуха.

### **Велосипеден транспорт**

Друг аспект на устойчивата градска мобилност е развитието на велосипеден транспорт. Велосипедите са екологично чисти и ефективни средства за превоз в градовете, които могат да помогнат за намаляване на замърсяването на въздуха и задръстванията на трафика. Те могат да са особено ефективни за кратки разстояния в градски условия, където пътните условия и разстоянията не изискват използването на други превозни средства. Също така, разработването

на велосипедна инфраструктура може да помогне за насърчаване на здравословния начин на живот и устойчивото развитие на градските общности. За да се насърчи употребата на велосипеди, са необходими инвестиции в инфраструктура и обществени кампании, които да насърчават велосипедните маршрути и безопасното пътуване в градски условия.

Допълнителен потенциал за развитие на устойчива градска мобилност е внедряването на електрически велосипеди и скутери. Тези превозни средства могат да бъдат особено полезни за по-дълги разстояния или за тези, които не могат да карат обикновен велосипед поради здравословни причини или изисквания на работата.

За да се насърчи използването на електрически велосипеди и скутери, трябва да се разработят софтуерни приложения и мобилни приложения, които ще помогнат на хората да намерят най-евтините и най-бързи маршрути, както и да се осигурят зарядни станции, които да поддържат превозните средства в добро състояние.



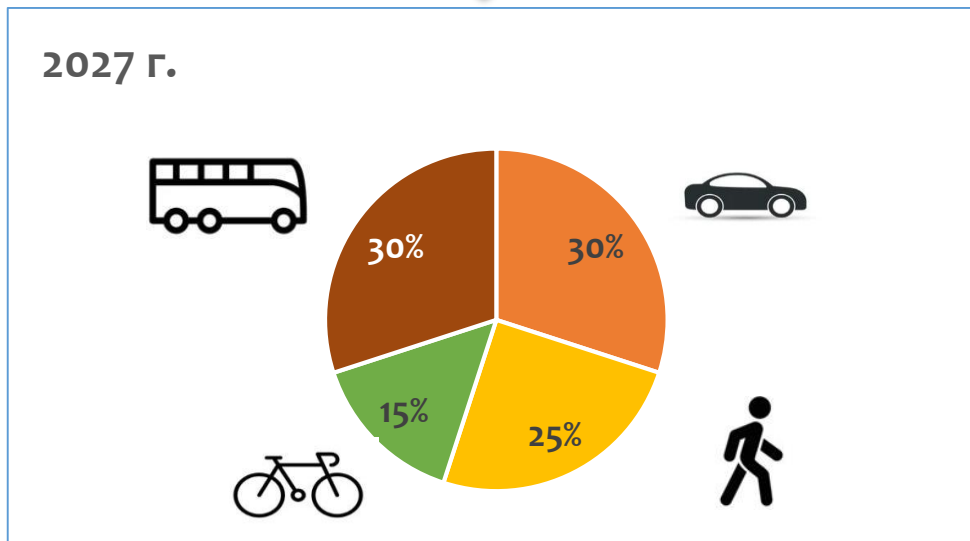
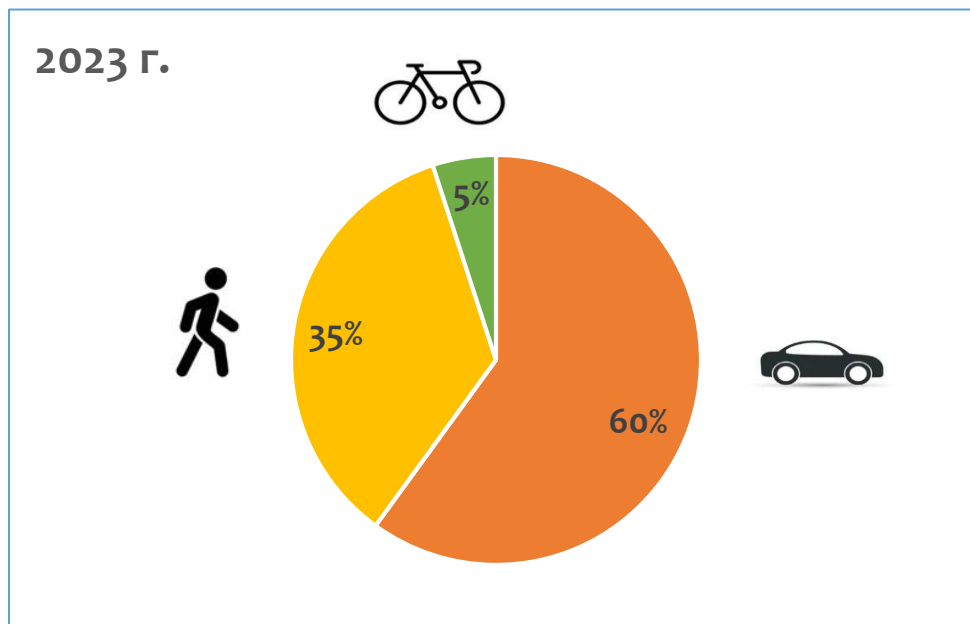
## II. Стратегия за устойчива градска мобилност

### 1. Визия на системата за мобилност

ГРАД ЛОМ – ГРАД СЪС СПРАВЕДЛИВА, ДОСТЪПНА ЗА ВСИЧКИ, ЕКОЛОГИЧНО ЧИСТА И ВЪГЛЕРОДНО НЕУТРАЛНА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

### 2. Цели, приоритети и мерки

#### Цели



## Приоритети



### Нисковъглеродна мобилност 2027

Във въглеродно неутралния град общественият транспорт, транспортните вериги и преминаването от един вид транспорт към друг се насърчават решително. Целта за въглеродна неутралност оказва силно влияние върху избора на планиране.



### Безопасен град за всички

Когато средата на движение е безопасна за деца и възрастни, тя е безопасна за всички. Намалването на скоростта на движение в жилищните райони засяга безопасността на всички, които се движат в района, както и прави жилищния район по-комфортен. Безопасните училищни маршрути подпомагат възможностите на децата за самостоятелно придвижване.



### Ефикасна и устойчива транспортна система

Една ефективна и устойчива транспортна система е надеждна, безопасна и достъпна. Мобилността е възможна без собственост. Всеки вид транспорт има своя собствена роля в градската мобилност.



### Насърчаване използването на активни видове транспорт

Ежедневната физическа активност насърчава благосъстоянието и здравето и намалява разходите, причинени от липсата на физическа активност. Управлението на мобилността на работните места е начин за увеличаване на устойчивото пътуване до работното място.



### Възможности за мобилност за всички

Лом иска да предостави на всички свои жители възможността да пътуват от едно място до друго и да реализират пълния си потенциал. Ежедневната мобилност, с акцент върху устойчивите видове транспорт, трябва да бъде възможна с разумни усилия, в разумно време и при разумна цена.



### Отговорността към околната среда и здравето вървят ръка за ръка

Една екологично устойчива транспортна система минимизира неблагоприятните въздействия на трафика върху околната среда. Качеството на въздуха е добро и по-малко хора са изложени на шум. Градската природа е лесно достъпна.

## Приоритет I Нисковъглеродна мобилност 2027

Във въглеродно неутрален град емисиите на парникови газове в атмосферата не надвишават количеството въглероден диоксид, което може да се отдели от атмосферата. Емисиите от трафика, които ускоряват изменението на климата, се състоят от въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и други емисии на парникови газове, които се отделят и натрупват в атмосферата, когато се използват изкопаеми горива. Постигането на климатичните цели за трафик изисква преход към по-устойчиви видове транспорт, разпределяне на ресурси за подобряване условията на устойчива мобилност и увеличаване на движещите сили за преминаване към нисковъглероден транспорт.

### Градска структура и предпоставки за устойчива мобилност

Неплътната градска структура със смесено предназначение и местоположението на жилища, работни места и услуги на разстояния, които могат да бъдат изминати пеша или с велосипед, и покрай добрите връзки с обществения транспорт увеличават използването на устойчиви видове транспорт. Междувременно необходимостта от притежаване на собствен автомобил намалява.

Във връзка с разработването на ПУГМ, устойчивостта на градската структура е оценена с помощта на следните критерии въз основа на текущата структура на града:

- 1) Гъстота, допускаща град с обществен транспорт – към 2023 г. гр. Лом има 3 жители или работни места на хектар;
- 2) Плътност, позволяваща пешеходен град;
- 3) Градска структура с достатъчно смесено предназначение;
- 4) Намаляване на притежаваните автомобили поради гъстотата
- 5) Относително ниски емисии от мобилност и транспорт.

### С автобус и велосипед

Климатичните емисии намаляват, когато все по-голям брой пътувания с кола се заменят с обществен транспорт, споделено пътуване или пешеходно придвижване. Увеличаването на заетостта на личните автомобили намалява емисиите и нуждата от пространство. Също така велосипеди и тротинетки, включително електрически могат да се използват за замяна на леки автомобили.

Развитието на градски обществен транспорт в Лом, за да се подобри качеството на живот и придвижването да стане по-лесно и устойчиво, е предпоставка за жизнеността и конкурентоспособността на града. Късите трасета на главните маршрути и краткото времето за пътуване ще стимулира хората да оставят личните автомобили и да пътуват по-удобно и устойчиво, което е ключова цел за развитие на обществения транспорт в бъдеще.

### Таксуване на потребителите на услуги, свързани с устойчивата градска мобилност

ПУГМ има за цел да намали разходите на жителите на гр. Лом за вътрешни и трудови пътувания. Средствата за лична устойчива градска мобилност – велосипед и скутер без ел. двигатели представляват най-устойчивото, здравословно и нисковъглеродно решение в градската среда. Реално, гражданите ще икономисат разходите за горива, поддръжка на автомобилите, разходите за паркиране и ще намалят въглеродните емисии.

Община Лом планира да въведе електрически автобуси, които да обслужват вътреградските линии. Функционирането ще бъде основано на разходопокривен принцип, което означава, че билетът за пътуване ще бъде изчислен до степен, до която покрива разходите за зелена енергия и оперативните разходи за дейността.

### **Преход към ниски емисии**

В допълнение към увеличаването на дела на пътуванията с устойчиви видове транспорт, емисиите на парникови газове могат да бъдат намалени чрез преминаване от изкопаеми горива към биогорива, други възобновяеми горива и електрически и хибридни автомобили. Намалването на броя на изминатите километри с бензин и дизел също намалява емисиите на отработени газове, които са вредни за здравето.

Община Лом е стреми към климатично неутрална мобилност чрез собствения си автобусен трафик, доставка на превозни средства и комунални машини за почистване и поддръжка на града, изграждане на стоянки за електрически велосипеди и скутери.

### **Устойчиви транспортни вериги**

Основните маршрути на общественя транспорт и пазарното развитие на услугите за мобилност създават устойчиви вериги за пътуване. Когато трафикът и съоръженията за паркиране и обществен транспорт функционират добре, нараства и броят на хората, които използват градския транспорт и личните средства за устойчива мобилност. Устойчивата градска мобилност включва използването на велосипед, автономни превозни средства и обществен автобусен електро транспорт.

#### **Индикативни мерки**

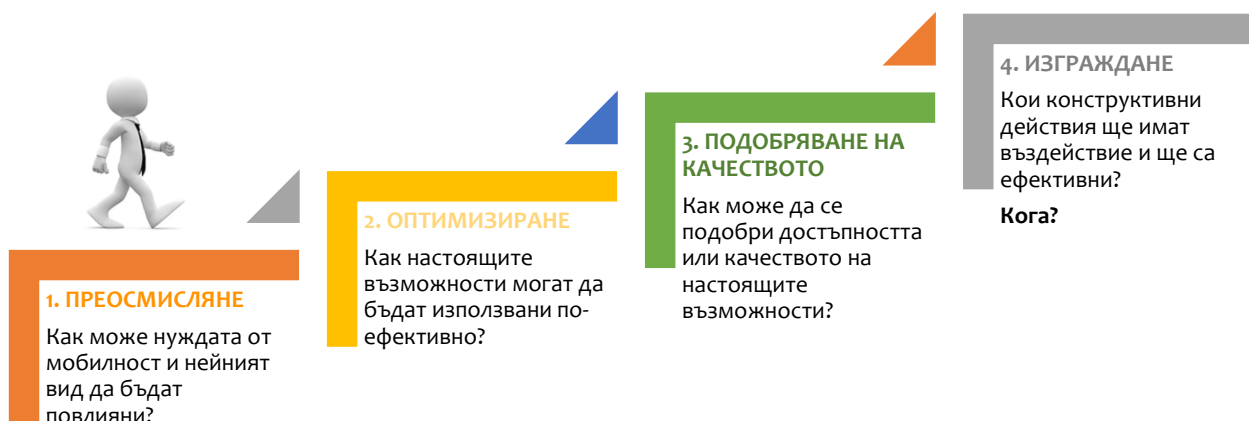
- Въвеждане на автобусен електро транспорт, в т.ч. депо за автобуси, зарядни станции, спирки, интелигентна система за управление и друга съпътстваща инфраструктура и услуги;
- Промотиране и популяризиране на средствата за лична устойчива мобилност, вкл. обучение по безопасно управление на велосипеди и скутери (вкл. електрически);
- Увеличаване на броя на населението, което извършва ежедневните си трудови пътувания чрез градски транспорт, велосипед или скутер (вкл. електрически);
- Развитие на съоръжения за паркиране и смяна на видовете транспорт със средства за устойчива лична мобилност и устойчиви транспортни вериги;
- Разработване на ПУП, свързани с устойчивата градска мобилност.

## Приоритет II Ефикасна и устойчива транспортна система

Ефективната и устойчива транспортна система е гръбнакът на един град. Транспортна система, ориентирана към човека, насърчава здравето, безопасността и чувството за социална принадлежност.

Всеки вид транспорт има своя собствена роля в градската мобилност. Отправната точка за по-ефективна транспортна система е ясна структура и отличителни роли за различните видове транспорт. Развитието на устойчива градска мобилност е тясно свързано с развитието и целите на градската структура.

### Как да повлияем на нуждата от мобилност и избора на транспорт?



## Управление на мобилността

Изборът на мобилност не се променя единствено чрез инфраструктурни проекти – различните възможности за мобилност изискват популяризиране, за да намерят своите потребители. Успешното управление на мобилността представлява начин за повлияване върху търсенето на нов тип лична мобилност и избора от страна на хората.

Управлението на мобилността в гр. Лом да следва се извършва, като се имат предвид различни целеви групи и особено групата на лицата в неравностойно положение. Управлението на мобилността до работните места, по училищните маршрути и случайните пътувания са цели на управлението на мобилността. Градът ще създаде и подкрепи инициативи, насърчаващи колоезденето и други форми на индивидуална лична устойчива мобилност.

### Ефективно споделяне на пространството

Градската структура на гр. Лом постепенно се сгъстява и често не е възможно да се разшири уличното пространство със самостоятелни велоалеи. Споделянето на пространството трябва да бъде напълно преосмислено. Осигуряването на предпоставки за устойчива мобилност чрез ефективно използване на пространството е особено важно в централната градска част и по маршрутите на общественя транспорт, водещ към работните места, училищата и детските градини, болнични заведения и други обществени сгради.

Когато мобилността споделя ефективно своето пространство, оказва значително влияние върху усещането колко удобно е градското пространство. От друга страна, обновяващата се градска среда кара хората да променят поведението си и да се възползват от възможностите и ползите, произтичащи от насърчаването на устойчив транспорт.

Градската централна зона на гр. Лом трябва да запази своя акцент върху разходките и туристическите посещения и устойчивата градска мобилност следва да насърчава наслаждаването на градската култура и архитектура.

### Модерен обществен транспорт

Модерната система за обществен транспорт е крайъгълният камък на устойчивия градски живот. Целта за 2027 г. е всяко четвърто пътуване в Лом да се извършва с обществен транспорт. ОУПО насочва пространственото развитие на града към смесено предназначение и разнообразно използване на УПИ в отделните градски зони.

В бъдеще системата на общественя транспорт ще бъде подсилена чрез създаване на автобусен транспорт (електрически) и чрез развитие на вело мрежа. Автобусният транспорт може значително да намалят времето за пътуване при тези пътувания, да решат проблема с паркирането в централната градска част и да намалят въглеродните емисии.

### Услуги за интелигентна мобилност

В бъдеще устойчивата мобилност ще се основава все повече на споделени пътувания и услуги, а не само на собственост. Преходът в някои български градове вече започна със споделени пътувания, градски велосипеди, електрически скутери под наем и др.

Новите услуги за мобилност завършват устойчивата транспортна система, намаляват необходимостта от притежаване и използване на личен автомобил, както и подобряват ежедневието и улесняват използването на обществен транспорт.

Община Лом желае да популяризира и подкрепи създаването на нов бизнес за мобилност чрез отдаване под наем на скутери и велосипеди, вкл. електрически. Трансформацията на мобилността и обновената градска структура ще създадат търсене на възможности за предоставяне на устойчиви транспортни услуги.

### Ефективна градска логистика

Градската логистика се отнася до транспортирането на стоки и продукти в градската зона (зареждане на търговски обекти) и е ключов фактор в планирането на устойчива градска мобилност.



Нарастването на населението увеличава търсенето на стоки и услуги. В допълнение, бързият растеж на електронната търговия увеличи нуждите от доставка в градовете чрез куриери. Обемите на трафика на транспорта за доставка и поддръжката на обществото, като транспортиране на отпадъци, са значителни. Градската логистика поставя предизвикателства, свързани с използването на пространството и равномерността на трафика. За бизнес живота осигуряването на функционални доставки е важно и значителен разходен въпрос.

Действията за развитие на градската логистика имат за цел да направят доставките по-ефективни и да намалят причинените от тях неудобства – влизане на големи камиони в централната градска част, паркиране на бусове и ванове пред търговските обекти в час пик и извършването на товаро-разтоварна дейност.

ПУГМ цели насърчаване на нисковъглеродна градска логистика, която използва ефективно пространството заедно с регулярност на доставките. В сътрудничество с частни фирми, Община Лом може да оцени възможностите за внедряването на превозни средства с ниски емисии и без шум, като товарни велосипеди или електрически малки превозни средства, разработване на съвместни доставки и насърчаване на алтернативно паркиране.

#### Индикативни мерки

- Разработване на подробни планове за мобилност, отнасящи се до всеки търговски обект на територията на централната градска част, особено за онези, които не разполагат със собствени паркинги и паркоместа;
- Създаване на графици за управление на мобилността в съответствие с часовете пояси и приоритетността;
- Увеличаване на пространството за алтернативни начини на придвижване;
- Насърчаване на практики от типа „разтовари и паркирай в друга зона“;
- Насърчаване на услуги за споделени пътувания между жилищните райони и училищата и работните места.

### Приоритет III Възможности за мобилност за всички

Успешното градско планиране прави града справедлив и благоприятен за всички граждани и гости. Равнопоставената транспортна система гарантира разумна цена на пътуванията, висока безопасност и надеждност.

Община Лом желае да предложи възможности за мобилност за всички граждани, независимо от възраст, жилищен квартал, пол, социално положение, ниво на доходите. Правото на всеки да се движи без страх и дискриминация е част от безопасна и равнопоставена среда за движение.

### Устойчиви видове транспорт за еднаква мобилност

В градска среда ходенето е най-устойчивият вид придвижване, което е подходящо за хора от всички възрасти, независимо от нивото на доходите им. Достъпното и лесно за използване придвижване позволява ежедневни пътувания без кола и шофьорска книжка. Не е нужно да сте над осемнадесет да карате велосипед, но трябва да имате достъп до велосипед, умения и функционални способности за лична и обществена безопасност.

Устойчивата транспортна система увеличава равнопоставеността, когато работата на родителите или хобитата на децата не зависят от наличието на собствена кола. Когато децата свикнат с устойчиви видове транспорт, това се отразява на избора им на мобилност по-късно в живота.

Насърчаването на устойчивата мобилност освобождава място за необходимо шофиране, тъй като задръстванията намаляват и предоставя възможности за шофиране за тези, които нямат други алтернативи.

### Разлики в мобилността

Броят, начините и целите на пътуванията варират в зависимост от възрастта, жилищния квартал, типа жилище, пола, образованието, заетостта. Различията между половете в начините на придвижване стават видими веднага след като младежите навършат осемнадесет години.

Нуждите от мобилност, както и възможностите за мобилност, варират значително. Трудностите в ежедневната мобилност засягат благосъстоянието и възможността за участие в обществени инициативи или ходенето на работа в отдалечени локации. Казано иначе, мобилността пряко засяга решенията за избор на работно място. Недостатъците на различните видове мобилност засягат определени групи хора по различен начин. Например, децата, възрастните хора и хората в неравностойно положение имат най-висока степен на зависимост при придвижване и често имат нужда от придружител.

Разглеждането на данните за трафика чрез различни основни фактори помага за разпределянето на ресурсите за развитие на транспортната система по начин, който насърчава равенството. Например, общественият транспорт да бъде безплатен за възрастните хора в периода 9:30 - 16:30 ч., за да бъдат стимулирани да извършват своите ежедневни пътувания в този часови пояс, след и преди ежедневните трудови пътувания на заетите.

### Достъпна мобилност

В една достъпна среда всички хора могат да работят равнопоставено, независимо от тяхната мобилност или функционални способности. При мобилността достъпността се отнася до средата за физическа мобилност, като улици, автобусни спирки и видове обществен транспорт, но също и достъпността и лекотата на използване на услугите за мобилност и комуникациите, свързани с мобилността. Например, мобилно приложение за трафика и свободните паркоместа.

В зависимост от часовия пояс, приблизително 3 000 до 4 000 жители (предимно такива в надтрудоспособна възраст) на гр. Лом имат ограничения, които възпрепятстват тяхната мобилност, което се дължи на липсата на обществен градски транспорт. За тях достъпната среда и транспортни услуги са от решаващо значение за осъществяване на пътуването.

В бъдеще, необходимостта от достъпна среда засяга все повече и повече хора: през 2027 г. приблизително всеки трети жител на гр. Лом ще бъде над 65 години. Достъпната среда прави независимата лична мобилност по-лесна и позволява по-дълъг живот, което повишава качеството на живот и създава икономии на разходи за социални услуги за общината.

#### Индикативни мерки

- Създаване на отделен фонд за устойчива градска мобилност;
- Създаване на специализирано звено в рамките на общинската администрация с необходимата компетентност за взаимодействие и комуникация с гражданите във връзка с устойчивата градска мобилност;
- Развитие на централната градска част като приоритетно насърчаваща устойчивата лична мобилност;
- Разработване на транспортни схеми, разделящи пешеходния и велосипеден трафик един от друг, например, чрез използване на срещуположни тротоари.

### Приоритет IV Безопасен град за всички

Всяко дете трябва да има правото и възможността на безопасно и самостоятелно пътуване до училище пеш, с велосипед или с обществен транспорт. В един безопасен град нуждите от мобилност и безопасността на децата, възрастните граждани и други уязвими хора са приоритет при планирането на мобилността.

#### Възможности за независима детска мобилност

Възприятието и опитът на родителите относно безопасността на пътната среда оказват влияние върху свободата на движение на децата. Чувството за преживяна безопасност се намалява от скоростта на шофиране, която се усеща като висока, пресичането на оживени улици и прекъсването на пешеходни маршрути. България изпитва сериозни затруднения при овладяване на пътната безопасност, особено за децата.

Безопасните училищни маршрути позволяват активни пътувания до училище всеки ден. Според изследвания физическата активност по пътя до училище и обратно носи ползи за здравето на

децата, подобрява концентрацията и има положителен ефект върху успеха в училище. За много деца активното пътуване до училище е значителна част от физическата активност за деня и спазването на препоръчителните минимални количества упражнения. Това е особено валидно за съвременните „екранни“ поколения, които прекарват много голяма част от времето със смарт устройства.

### Безопасност в жилищни квартали

Ограничаването на скоростта на движение в жилищните квартали засяга безопасността на всички, които се движат в тях, както и ги прави по-комфортни. Движението в жилищните квартали трябва да бъде лимитирано до скорост 30 км/ч, за да могат децата да изминат активно целия път до училище. По-ниското ограничение на скоростта подобрява безопасността на пешеходците при пресичане на улицата, позволява безопасно каране на велосипед по алеята и намалява риска от инциденти.

Намаляването на ограниченията на скоростта в жилищните квартали насърчава изминаването на къси разстояния с велосипед или пеша. Спазването на ограниченията на скоростта в жилищните квартали ще бъде подкрепено с достатъчно действия, насочени към лимитиране на трафика на автомобили, което ще повлияе и върху привлекателността на движението в квартала с велосипед или пеш. В жилищните квартали ще бъдат реализирани действия чрез алтернативни форми на транспорт за подобряване на безопасността на пешеходните преходи и достъпността на средата.

Мерките ще включват сутрешни и следобедни часови диапазони в близост до училища, въвеждащи зони без автомобили в координация с директорите на учебните заведения и съгласно входовете и изходите на сградите. Например, ако училище има изход на две улици, по-главната се оставя отворена за автомобили, но изходите на училище към тази улица се затварят. Към по-слабо натоварената улица се отварят допълнителни изходи и същата през определените часове е затворена за автомобили.

Действията за управление на мобилността насърчават използването на възможностите за ходене пеш и колоезене по пътя до училище. Например, планове за училищна мобилност могат да бъдат изготвени заедно с училища и асоциации на родители, които представят безопасни пешеходни и велосипедни маршрути до училище и обратно до жилищните квартали, игрища, спортни зали и други важни за учениците локации.

#### Индикативни мерки

- Лимитиране на движението на автомобили в жилищните квартали и насочване на трафика към главните улици;
- Въвеждане на зони без автомобили в определени сутрешни и следобедни часови диапазони в близост до училищата;
- Изготвяне на планове за училищна мобилност заедно с училища и асоциации на родители за осигуряване на безопасни пешеходни и велосипедни маршрути до училище и обратно и до важни за учениците локации.

### Приоритет V Насърчаване използването на активни видове транспорт

Осъществяването на ежедневните пътувания или части от тях чрез ходене, бягане, колоездене, с тротинетка или по друг начин със собствени усилия насърчава физическото здраве, както и психическото и социалното благополучие. Можем да бъдем активни, без да се налага специално да спортуваме.

#### Възможности за промяна на мобилността

Физическата активност не само зависи от собствената мотивация или интерес на хората, но се влияе и от градската структура, инфраструктурата и управлението на мобилността. Висококачествените велосипедни маршрути и атрактивната пешеходна среда, лесната навигация по маршрутите, зимната поддръжка и надеждната маркировка насърчават физическата активност. Велопаркингите, които следва да се изградят трябва да отговарят на нуждите от пространство, необходимо за паркиране на различни велосипеди, скутери и др., защита срещу посегателства и срещу атмосферни условия и минусови температури.

В допълнение към физическата среда, промяната на мобилността се насърчава и от културата и възможностите за алтернативна мобилност до работните места. Промяната на вида мобилност може да бъде ускорена с промотиране и популяризиране на видовете за алтернативна мобилност и най-вече чрез убеждаване на жителите за нейните силни страни и полезност.

#### Къси разстояния със собствена физическа активност

Колоезденето може да бъде във възход в гр. Лом през следващите няколко години и популярността му да нарасне бързо. Ходенето е популярно при къси разстояния под един километър, а колоезденето при малко по-дълги разстояния над 1–2 километра. За съжаление, дори разстояния с дължина 2-3 километра се изминават предимно с кола.

Най-добрите възможности за преминаване от кола към ходене, електрически скутер или градски велосипед са най-добрите при къси разстояния под 3 километра. При по-дълги пътувания преминаването от автомобили към колоездене се улеснява от все по-често срещаните електрически велосипеди. В бъдеще ще има още повече микромобилни превозни средства с различен дизайн, чието навлизане ще бъде улеснено от общия преход към нискоемисионни устройства за мобилност.

#### Управление на мобилността на работното място

Работните места играят ключова роля в насърчаването на активното пътуване до работното място. Практиките за мобилност до работното място, като ползи за мобилност, паркиране и стимули за пътуване с велосипед, са свързани с видовете транспорт, използвани при пътуване до работа. Като важен работодател, Община Лом ще бъде пионер в приемането на политики за мобилност, които благоприятстват устойчивата мобилност на заетите в общинската администрация.

#### Индикативни мерки

- Развитие на мрежа от услуги, която подкрепя колоезденето като устойчива форма на лична мобилност;
- Разработване на основни велосипедни маршрути с необходимата инфраструктура;
- Изграждане на отделни светофари за велосипедисти с приоритетност в движението;
- Изграждане на велопаркинг в централната градска част, свързан с пешеходната зона.

#### Приоритет VI Отговорността към околната среда и здравето вървят ръка за ръка

Трафикът има няколко вида въздействия върху околната среда и здравето на хората. Изменението на климата, влошаването качеството на въздуха и шумът са най-значимите неблагоприятни въздействия на трафика върху околната среда. Той е един от най-значимите фактори, които влияят върху качеството на въздуха в гр. Лом, а намаляването на автомобилния трафик е важно за качеството на въздуха.

#### Предотвратяване на шума

Целта на Община Лом е все по-малък дял от жителите на града да бъдат изложени на шум и тихите зони да са достъпни за всички жители. През деня по-голямата част от шума от трафика се появява по главните улици на града и покрай железопътната гара, както и в зоните на транспортните възли, като същите често имат проблеми с качеството на въздуха. Външните квартали на града, както и в парковите зони, където движението на автомобили е забранено, шумът и чистотата на въздуха са на добри нива.

Градската структура следва да създава по-добри условия за функциониращ обществен транспорт, както и колоездене и ходене. Шумовите емисии от трафика зависят значително и от скоростта на шофиране, качеството на пътната настилка и състоянието на автомобилния парк.

#### Градски зелени площи

Освен че е транспортен и пристанищен център, централната градска част на гр. Лом е заета от жилищна зона, която може да бъде направена по-удобна. Качеството на градската среда и благосъстоянието на кварталите могат да бъдат повлияни чрез подобряване на качеството на въздуха, предотвратяване на шума и увеличаване на градските зелени площи. Целта на Община Лом е да запази зелен градски пейзаж и дори да го подсили, където е възможно.

Центърът на града трябва да има градски стил, но с тихи зони. Това насърчава комфорта и благосъстоянието не само на жителите, но и на тези, които посещават и прекарват времето си в центъра на града. Местата за отдых и лесният достъп до различни обекти в градската среда в допълнение към тихата пешеходна зона и зелените площи доближават жителите на града до природата.

## Чист въздух

В Община Лом качеството на въздуха е предимно добро или задоволително. Въпреки, че годишните пределно допустими концентрации на замърсители на въздуха не са превишени в гр. Лом, качеството на въздуха значително се влошава по време на отоплителния сезон заради използването на твърди горива за отопление, а през лятото - от уличния прах. При тези обстоятелства дневните препоръчителни нива на вдишвани прахови частици и фини прахови частици в среда с натоварен трафик се повишават значително.

Емисиите от трафика се отделят точно там, където се движат хората. Емисиите на частици от изгорелите газове на автомобилите съдържат различни вредни съединения, като най-вредните са азотните оксиди. Те проникват дълбоко в дихателните пътища.

Освен това трафикът вдига уличен прах във въздуха: пясък, малки камъни, метал, каучук и токсични съединения от изгорелите газове на автомобилите.

Проблемите с качеството на въздуха засягат най-чувствителните групи хора, като децата, възрастните хора и хората с респираторни или сърдечни заболявания. По време на периодите с най-високо замърсяване на въздуха, качеството на въздуха в зелените зони в града е добро и лошо в районите с оживени улици или със строежи.

### Индикативни мерки

- Увеличаване на честотата на измиване на уличните платна и тротоарите;
- Повишаване на контрола върху техническата изправност на превозните средства, в т.ч. по отношение на шум, клас емисии на двигателите и наличието на филтър за твърди частици;
- Повишаване на контрола при извършване на СМР за емисии на прах и линейно замърсяване на инфраструктурата.



### III. Въздействие

#### 1. Потенциално въздействие на мерките върху системата за мобилност

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да застъпи по-широко принципите на устойчивата градска мобилност в нейното планиране и вземането на решения.

Новите услуги за мобилност ще допълнят устойчивата транспортна система, ще намалят нуждата от притежаване на личен автомобил, ще подобрят пътуванията в ежедневието и ще улеснят използването на обществен транспорт.

За да се постигне целта за въглеродна неутралност, промените в начините на придвижване при пътувания над три километра са от съществено значение. Изборът на вид транспорт може да бъде повлиян чрез въвеждане на висококачествената услуга на обществения транспорт.

Разработването на надеждни транспортни вериги чрез предоставяне на съоръжения за паркиране и придвижване ще засили търсенето на обществен транспорт. Електрическите велосипеди и скутери ще насърчат устойчивите лични пътувания.

Управлението на мобилността е ефективен начин за влияние върху избрания вид транспорт и времето за придвижване. Всички мерки, водещи до доброволно намаляване на пътуванията, извършвани с лични автомобили или преместването им в периоди извън пиковите часове или замената им с пътувания, извършвани с устойчиви видове транспорт, ще имат положително влияние върху ефективността на транспортната система.

Мерките, които са планирани за подобряване на системата за устойчива градска мобилност, се очаква да имат значително въздействие върху град Лом и неговата общност по отношение на следните аспекти:

- **Отключване на икономическия потенциал на града:** Ако гр. Лом се ориентира към по-устойчива градска мобилност, конкурентоспособността му ще се подобри. Инвестиции във велосипедни пътища, пешеходни зони и обществен транспорт ще спомогнат за създаването на растеж и работни места, като същевременно ще намалят разходите за осигуряване на висококачествени условия на живот.
- **Подобряване на здравето и екологичния баланс:** Намаляването на зависимостта от лични автомобили и засилване на фокуса върху устойчивите форми на мобилност ще намалят замърсяването на въздуха и ще подобрят качеството на живот в града. Пешеходните зони, новите велосипедни пътища и въвеждането на обществен транспорт ще спомогнат за увеличаването на физическата активност, което ще доведе до намаляване на заболяванията на населението.
- **Повишаване на сигурността в градска среда:** Новата система за устойчива градска мобилност ще повиши сигурността на придвижванията и ще намалят вероятността за пътнотранспортни произшествия.

## 2. Индикатори за наблюдение и оценка

<b>Нисковъглеродна мобилност 2027</b>	<b>Ефикасна и устойчива транспортна система</b>	<b>Възможности за мобилност за всички</b>	<b>Безопасен град за всички</b>	<b>Насърчаване на активни видове транспорт</b>	<b>Отговорност към околната среда и здравето</b>
---------------------------------------	---	---	---------------------------------	--	--



<b>Оценка на въздействието</b>	<b>Нисковъглеродна мобилност 2027</b>	<b>Ефикасна и устойчива транспортна система</b>	<b>Възможности за мобилност за всички</b>	<b>Безопасен град за всички</b>	<b>Насърчаване на активни видове транспорт</b>	<b>Отговорност към околната среда и здравето</b>
<p><input checked="" type="checkbox"/> Засяга значително целите / голямо въздействие</p> <p><input type="checkbox"/> Засяга целите донякъде / средно въздействие</p> <p><input type="checkbox"/> Малко или индиректно въздействие</p>						
<b>1. Ресурси и принципи на планиране</b>						
Увеличаване на ресурсите за устойчива мобилност и управление на мобилността: разработване на оценка на текущата ситуация и осигуряване на възможности за насърчаване на действия за устойчива мобилност с достатъчно финансиране.						
Разработване и внедряване на междуправителна оценка на въздействието на устройствени планове: въздействия на решенията за мобилност върху ефективността на използване на пространството, околната среда, различните потребителски групи и безопасността.						
Създаване на по-подробни специфични цели за мобилност, които да се използват като отправни точки за ПУГМ. Например, целта за устойчиви видове транспорт трябва да бъде по-висока в пешеходните зони и зоната за интензивен обществен транспорт.						
Развиване на взаимодействието между жителите и методите за съвместно планиране, за да се включат перспективите на различни групи в планирането на мобилността.						
<b>2. Управление и популяризиране на мобилността</b>						
Насърчаване на устойчива мобилност с действия за управление на мобилността: комуникация, популяризиране и кампании.						
Насърчаване на различни пилотни и пробни възможности за жителите и тяхното пътуване до работните места в сътрудничество с работодателите. Например, електрически велосипеди, товарни велосипеди и микромобилност.						
Насърчаване на устойчивата мобилност при пътуване до работното място чрез разработване на бюджет за мобилност, специфичен за служителите. Предоставяне на опции за придвижване през работните дни с градски велосипеди или споделени коли.						

**План за устойчива градска мобилност на гр. Лом**

	Нисковъглеродна мобилност 2027	Ефикасна и устойчива транспортна система	Възможности за мобилност за всички	Безопасен град за всички	Насърчаване на активни видове транспорт	Отговорност към околната среда и здравето
Управление на мобилността на работните места чрез насърчаване на 5–10 по-големи работодатели да участват в изпитание за бюджет за мобилност.						
<b>3. Икономика на споделяне, нови услуги за мобилност и градска логистика</b>						
Насърчаване на транспортните възли при планирането на развитието на градските зони и квартали.						
Изпълнение на пробен мини хъб, който насърчава използването на интелигентни услуги, поддържащи микромобилност и логистика в централната градска част.						
Популяризиране на споделени пътувания с интелигентни цифрови решения.						
Разработване на решения за мобилност (напр. услуги за отдаване под наем и споделено ползване) в сътрудничество с доставчици на услуги.						
Създаване на план за градска логистика в сътрудничество със заинтересованите страни от бизнеса: ключови действия за развитие на устойчива градска логистика и насърчаване на възможностите за производство и услуги.						
По-ефективно използване на местата за паркиране чрез въвеждане на интелигентни решения.						
<b>4. Обществен транспорт и транспортни вериги</b>						
Въвеждане на градски автобусни линии.						
Създаване на програма за развитие на съоръженията за паркиране и каране и изпълнение на най-значимите зони за паркиране и каране.						
Разработване на приоритети на пътната сигнализация за обществения транспорт, за да се подобри конкурентоспособността на времето за пътуване.						
Внедряване на система за градски велосипеди в центъра на града и разширяване на системата за обхващане на централната част на града като част от веригата на обществения транспорт.						
Въвеждане на нискоемисионен автобусен транспорт до 2027 г.						
<b>5. Безопасен град</b>						
Лимитиране на трафика в жилищните квартали и насочване на трафика към главните улици.						
Създаване на програма за безопасност на движението в районите около училищата и осигуряване на безопасни училищни маршрути.						
Подобряване на безопасността в близост до училищата чрез ограничаване на движението на превозни средства в близост до училищата през определени часове.						
Подобряване на безопасността и достъпността на пешеходните пътеки.						
Подобряване на достъпността до ключови услуги и зелената мрежа.						

	Нисковъглеродна мобилност 2027	Ефикасна и устойчива транспортна система	Възможности за мобилност за всички	Безопасен град за всички	Насърчаване на активни видове транспорт	Отговорност към околната среда и здравето
<b>6. Развитие на среда за активна мобилност</b>						
<b>Велосипеден трафик</b>						
Изготвяне на план за развитие на велосипедния трафик в гр. Лом и развитие на велосипедния трафик.						
Разработване на маршрути за колезедене за увеличаване на придвижването с велосипеди.						
Увеличаване на скоростта и придвижването чрез колезеденето чрез намаляване на времето за чакане на светофарите и регулиране на пешеходните и вело потоците.						
<b>Пешеходна зона</b>						
Изготвяне на план за действие за ходене в градска среда и осигуряване на условия за ходене.						
Развитие на централната градска част с акцент върху ходенето пеш. Предоставяне на повече пространство за разходка и градски зелени площи.						
Подобряване на пешеходните връзки със спирките на градския транспорт.						
<b>Зимна поддръжка</b>						
Определяне на критериите за качество на зимното поддържане на велоалеи, тротоари и пешеходни зони и отразяване на критериите в договорните споразумения с фирмите по зимна поддръжка. Разработване на методи за проследяване на качеството на зимното поддържане. Изготвяне на доклад за ефектите от зимната поддръжка върху възможностите за мобилност на различни потребителски групи.						
Задаване на по-висок приоритет на устойчивите видове транспорт в проектите за ремонти и проследяване на функционалността на тези проекти. Увеличаване на междуправителното сътрудничество при планиране и одобряване на организирането на трафика по време на ремонти.						
<b>7. Здравословна и комфортна среда</b>						
Анализ на нормативната рамка за осигуряване на здравословна и комфорта градска среда.						
Предотвратяване на шума.						
Създаване на тихи пешеходни и велосипедни маршрути, подходящи за развлечение.						

	Нисковъглеродна мобилност 2027	Ефикасна и устойчива транспортна система	Възможности за мобилност за всички	Безопасен град за всички	Насърчаване на активни видове транспорт	Отговорност към околната среда и здравето
<b>8. Организиране на паркирането</b>						
Актуализиране на политиката и правилата за паркиране при всеки мандат на Общинския съвет с оглед постигане на климатичните цели за мобилност.						
Изготвяне на устройствени планове за паркинги за велосипеди в центъра на града и жилищните квартали.						
Осигуряване на обществени места за паркиране на велосипеди в центъра на града, по велоалеите и спирките на обществения транспорт, както и при училища, спортни обекти и други значими обществени локации.						
Отчитане на нуждите от паркиране на електрически велосипеди, товарни велосипеди и други превозни средства за устойчива лична мобилност при изграждането на паркинги и градското планиране.						
Изпълнение на пилотни мерки за споделяне на пространство в определени часове (време от годината, ден от седмицата, определени часове от деня): въвеждане на временни зони за разходка и игра или зони за паркиране.						

**План за устойчива градска мобилност на гр. Лом**

<b>ИНДИКАТОРИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА</b>	Нисковъглеродна мобилност 2027	Ефикасна и устойчива транспортна система	Възможности за мобилност за всички	Безопасен град за всички	Насърчаване на активни видове транспорт	Отговорност към околната среда и здравето
<b>РАЗВИТИЕ НА ГРАДОУСТРОЙСТВОТО</b>						
Зони за устойчива мобилност – пешеходна, обществено транспортна и автомобилна зона	X	X	X	X	X	X
Плътност на мрежата за устойчива мобилност			X		X	
Обхват на зоните за движение		X				
Вътрешно разделение на площите в зоните за движение (пътни платна и алеи за пешеходци и велосипедисти)		X	X		X	
<b>ИЗБРАН ВИД ТРАНСПОРТ</b>						
Модално разделение %	X	X	X	X		X
Дял на училищните пътувания, извършени с устойчиви видове транспорт				X	X	
Развитие на ефективността на пътуването по видове транспорт, пътувания под 3 км	X	X	X	X		X
Брой пътници, качващи се на спирка в обществения транспорт	X	X	X			
Брой на пешеходците и велосипедистите в точките за измерване	X	X	X	X		X
Дял на домакинствата без кола или с една кола	X		X			X
Брой лични автомобили на жител	X	X	X			X
Брой велосипеди на жител		X			X	
Брой на местата за паркиране на автомобили	X	X				
Брой на местата за паркиране на велосипеди			X		X	
<b>ДРУГИ ИНДИКАТОРИ</b>						
Пътнотранспортни произшествия в града			X	X		
Проследяване на скоростта на движение в жилищните квартали – ограничение на скоростта до 30 км/ч				X		
Брой жители, изложени на шум от трафика, надвишаващ дневната препоръчителна граница						X
Качество на въздуха: азотни оксиди и ФПЧ10		X				X
Брой на превозните средства с ниски емисии спрямо броя на населението и броя на превозните средства	X					X

## IV. Управление и координация със заинтересованите страни

### 1. Заинтересовани страни - роли и отговорности

Партньорството е фундаментален принцип и важен елемент на социалните отношения, прилагаш се в частния и в обществения живот. Прилагането му е насочено към подпомагане и укрепване на икономическия и социалния живот, като спомага за стабилното и устойчиво развитие на общността.

Неотменна част се явява идентифицирането на различните групи заинтересовани страни и участници в процеса на формирането и прилагането на местната политика за устойчива градска мобилност. Ключов момент в този процес е осигуряването на прозрачност и информация за очакваните резултати и ползи за местната общност, както и нейното мотивиране за активно участие в процеса на подготовка и реализация на плана. Заинтересованите страни следва да бъдат включени както на етапа на разработване и приемане на документа, така и при реализацията на дефинираните цели на развитието и приоритети за действие.

Разработеният документ следва да бъде обсъден и съгласуван със:

- Заинтересованите органи и организации;
- Икономическите и социалните партньори;
- Физически лица и представители на юридически лица, имащи отношение към развитието на общината.

В процеса на разработване на ПУГМ на община Лом за периода 2021–2027 г. са проведени интервюта с експерти, в които са обхванати представители на следните различни групи заинтересовани страни:

- Областни/Регионални органи на власт;
- Органи на местната власт;
- Бизнеса;
- Неправителствения сектор;
- Образователни/обучителни организации;
- Местното население;
- Други.

Проведено е едно обществено консултиране с участието на представители на различни групи заинтересовани страни, имащи отношение към разработването и прилагането на ПУГМ на община Лом за периода 2021–2027 г. Консултациите обхващат следните въпроси:

- Представяне на информация за предвижданията на ПУГМ, в т.ч. за ролята на гражданите и на бизнеса за определянето на приоритетите ПУГМ и тяхната реализация, очакваните резултати в икономическата и социалната сфера, в областта на техническата инфраструктура необходима за реализация;
- Обсъждане на конкретните задачи на общинската администрация, социалните и икономическите партньори, неправителствения сектор и гражданското общество за осигуряване на висока ефективност при изпълнението на ПУГМ;
- Разясняване на необходимостта от разработването на ПУГМ за развитието на общината и преход към устойчива градска мобилност;

- Привличане вниманието на заинтересованите страни и гражданското общество за формиране на позитивно обществено мнение и активна гражданска позиция.

## 2. Механизъм за проследяване и изпълнение на ПУГМ

За осъществяване практическото прилагане на принципа на партньорство при изпълнението на ПУГМ на община Лом за периода 2021–2027 г., кметът на общината със своя заповед следва да създаде Комисия за наблюдение изпълнението на ПУГМ 2021–2027 г.

Комисията може да има същия състав или да работи в тясно сътрудничество с работната група по ПИРО Лом 2021–2027 г.

Групата ще включва представители на общинската администрация, общински съветници, представители на социално–икономическите партньори, на заинтересованите страни, представители на граждански и бизнес организации, медии, представители на организации на лицата в неравностойно положение.

В Комисията за мониторинг на изпълнението на ПУГМ на Лом 2021–2027 г. ще бъдат включени:

- Представители на местната власт: членове на общински дирекции/отдели, които участват в ръководството и управлението на общински програми или подкрепят инициативата и изпълняват функцията на посредници при осъществяването на мониторинг на програми и проекти на европейско, национално и регионално ниво;
- Представители на Структури на гражданското общество (СГО): НПО, училищни настоятелства, клубове и др.;
- Институции: представители на държавните институции и ведомства на територията на общината, експерти за организиране на процесите за набиране и анализиране на специализирани данни и информация и изготвянето на експертни становища;
- Представители на бизнеса: участват като партньор на гражданското общество, който осигурява експертна оценка, финансова и логистична подкрепа;
- Медиите: представители на медиите за популяризиране на инициативите, оказване на медиен контрол и посредничество при диалога с широката общественост в процеса на мониторинг;
- Представители на организации на лицата в неравностойно положение, които имат пряко отношение към инфраструктурите и решенията, засягащи устойчивата мобилност и хоризонталната политика за равнопоставеност на достъпа до обществените пространства;
- Независими експерти: привлечени с цел изготвянето на становища и изследвания по конкретни въпроси на устойчивата градска мобилност.

Основни функции на Комисията:

- Разглеждане и утвърждаване на индикаторите за наблюдение относно изпълнението на ПУГМ Лом;
- Периодично набиране и анализ на информация и данни по постигнатия напредък, вкл. оценка на годишните доклади за напредъка на ПУГМ;
- Обсъждане на резултатите и степента на изпълнение на целите и приоритетите;
- Препоръчване на корективни мерки при констатиране на отклонения от първоначално формулираните параметри;

- Изготвяне на мотивирани предложения до кмета на община Лом за предприемане на действия свързани с ПУГМ – изготвяне на предложения за кандидатстване по проектни предложения към донорски програми, прилагане на нови мерки в ПУГМ и други.

В рамките на дейността си Комисията за наблюдение ще изготвя регулярни или конкретни доклади с констатации по прогреса на изпълнението на плана. При необходимост ще предоставя препоръки за неговото подобряване с оглед гарантиране постигането на неговите цели, които ще предоставя на кмета на община Лом във формата на експертен доклад.

### 3. Комуникация и координация

Във връзка с административната субординация и допълняемост за ПУГМ ще се прилагат същите условия, както изискуемите съгласно чл. 26. от проекта на ППЗРР и ПИРО за актуализиране при наличие на някое от следните обстоятелства:

- При съществени промени на икономическите и социалните условия в общината;
- В резултат на промени в свързаното национално законодателство или в законодателството на ЕС в областта на устойчивата градска мобилност;
- При съществени промени в национални или секторни стратегии, концепции и програми, влияещи върху изпълнението на плана за устойчива градска мобилност.

Изработването и приемането на актуализирания документ се извършва при условията и по реда за изработване и приемане на ПУГМ.

За ефективното и ефикасното изпълнение на ПУГМ, чиито проекти и предвиждания са в синергия с предвижданията на ПИРО, в който са посочени източниците на финансиране и е съобразен с размера на осигуреното финансиране в тригодишната бюджета прогноза, когато е предвидено такова, може да се актуализира при необходимост с решение на общинския съвет по предложение на кмета на общината.

Финансирането на процеса на изработване, съгласуване с партньорите и актуализиране на ПУГМ се осъществява чрез бюджета на общината и/или чрез средства от фондовете на ЕС и други финансови източници.

В процеса на бъдеща актуализация на ПУГМ и идентифициране на нови мерки в него, следва да се гарантира участието на следните групи заинтересовани страни и партньори, имащи отношение към устойчивата градска мобилност:

- Представители на местната власт: общинска администрация, общински съветници;
- Представители на СГО: НПО, читалища, училищни настоятелства, клубове и др.;
- Институции: представители на държавните институции и ведомства на територията на общината с отношение към пътната безопасност и сигурност – МВР, областно пътно управление Монтана, Министерство на транспорта и съобщенията, МРРБ и други;
- Представители на бизнеса: в ролята на партньор на гражданското общество, осигуряващ експертна оценка, финансова и логистична подкрепа;
- Медии: представители на медиите за популяризиране на инициативите, оказване на медиен контрол и посредничество при диалога с широката общественост.

## Заклучение

Планът за устойчива градска мобилност е изключително важен за бъдещето на гр. Лом и за качеството на живот в него. Мобилността и транспортът са жизненоважни за нашето ежедневие, но събитията от миналото ни показаха, че те могат да доведат до хуманитарни и екологични предизвикателства, като трафикът и замърсяването на въздуха са само някои от тях. Планът за устойчива градска мобилност е синергичен отговор на тези предизвикателства и е плод на сътрудничеството между правителствени органи, обществеността и бизнеса.

Планът предвижда действия, които да доведат до промяна тези негативни тенденции. Той обхваща широк спектър от мерки, които ще улеснят придвижването на гражданите чрез по-ефективен, по-чист и по-здравословен транспорт. Включването на екологично чисти форми на транспорт, като велосипедите, електрическите коли и обществения транспорт, ще помогне за ограничаване на емисиите на въглероден диоксид и други вредни вещества. Инфраструктурните промени, като разширяване на пешеходните зони, ще насърчат здравословния начин на живот и ще подобрят социалното благосъстояние в града.

Планът за устойчива градска мобилност цели да създаде благоприятна среда за хората да живеят и да работят в града, където те могат да са здрави, щастливи и успешни. Това е постижение, което заслужава нашето пълно одобрение и подкрепа. Каузата за устойчив транспорт е една от фундаменталните мерки за постигане на устойчиво развитие на гр. Лом. Планът за устойчива градска мобилност е напълно съобразен с глобалните цели на ООН и Европейския съюз за устойчиво развитие и ще помогне за създаването на устойчиви, здравословни и привлекателни за живеене и работа условия.

# ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД ЛОМ (ПУГМ) 2021–2027

Документ			Преглед/Одобрение	
Версия	Дата	Статус	Дата	Статус
1.0	30.06.2023	Проект		

## Контакти

Възложител: община Лом  
Законен представител: д-р Георги Гаврилов - Кмет  
Адрес: гр. Лом, ул. "Дунавска" №12  
web: <https://www.lom.bg/>



Изпълнител: Региоплан ЕООД  
Законен представител: д-р Косьо Стойчев  
web: <http://www.regioplan.biz>



## Списък на експертен екип на изпълнителя

доц. д-р Косьо Стойчев	Ръководител на експертния екип и експерт „Устойчива мобилност“
д-р Веселина Господинова	Експерт „Финансова устойчивост на мобилността“
д-р Миглена Клисарова	Експерт „Териториални системи“

