ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК
№ 61-01-377
28.11 2016 г.

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
КАЗАНЛЪК
№ ОС-876
28.11. 2016 г.

ДО
Г-Н НИКОЛАЙ ЗЛАТАНОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
ГР. КАЗАНЛЪК

ОТНОСНО: Доклад с вх. № ОС-815/04.11.2016 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

Във връзка с внесен мой Доклад с вх. № ОС-815/04.11.2016 г. и становище на Постоянната комисия по устройство на територията, инфраструктура, строителство и транспорт при Общински съвет-Казанлък от заседанието й, проведено на 16.11.2016 г., представям коригиран проект на Прединвестиционно проучване и Финансов анализ за цялата система на градския транспорт на град Казанлък, както и промяна в проекта за решение. Необходимостта от промяна произтича от следните обстоятелства:

Прединвестиционното проучване (ПИП) и Финансовия анализ (ФА) за цялата система на градския транспорт на град Казанлък по т.1 от проекта за решение са внесени за разглеждане и приемане от Общински съвет – Казанлък по целесъобразност предвид високата обществена значимост на тези документи за изпълнение на предстоящи дейности за подобряване на градската мобилност. ПИП и ФА **подлежат на оценка като част на проектно предложение „Интегриран градски транспорт на град Казанлък - етап 1“. На етап оценка Междинното звено и/или Управляващият орган на ОПРР може да поискат изменение или допълнение в отделни части от тях** след взимане на решение от Общински съвет по настоящия доклад.

Решенията по т.2, 3 и 4 от проекта за решение са задължителни при кандидатстване и необходими за доказване на административното съответствие на проектното предложение с изискванията на Насоките за кандидатстване по Процедура за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие“ по Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020 (ОПРР).

Чрез групиране на задължителните текстове, изискващи се по Насоки за кандидатстване в отделен раздел от раздела за приемане на ПИП и ФА ще се избегне необходимост от повторно внасяне за разглеждане и взимане на решение от Общински съвет на етап оценка на проектното предложение в случай, че се наложи изменение и/или допълнение в ПИП и ФА.

В тази връзка предлагам на Общински съвет нов проект за решение по Доклад ОС-815/04.11.2015 г.

ПРОЕКТ ЗА РЕШЕНИЕ:

6100 Казанлък, бул.: Розова долина 6 Телефон: КМЕТ 0431/ 98 201; 98 211 Факс: 0431/ 98 266 e-mail: mayor@kazanlak.bg

На основание чл. 21, ал. 1, т.12 и т. 23 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, Общински съвет – Казанлък

РЕШИ:

1. Приема Подробно прединвестиционно проучване и финансов анализ за цялата система на градския транспорт на град Казанлък.

2. Дава съгласие Община Казанлък да кандидатства за финансиране по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Региони в растеж“ с проектно предложение „Интегриран градски транспорт на град Казанлък - етап 1“ на обща стойност до 3 340 641,67 лв. - 100% безвъзмездна финансова помощ и дейности, съответстващи на компонентите на Алтернатива 3 „Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт – етап1“ от Прединвестиционното проучване и финансовия анализ за цялата система на градския транспорт на град Казанлък.

2.1. Община Казанлък да осигури устойчивост на резултатите от изпълнението на проекта.

2.2. Видът и предназначението на закупените/изградените/реконструираните по проекта инфраструктура, машина, съоръжения, транспортни средства, нематериални активи и др. да не бъде променяно за период не по-малък от 5 години след крайното плащане към бенефициента.

Приложение: Проект на Подробно прединвестиционно проучване и финансов анализ за цялата система на градския транспорт на град Казанлък.

С уважение,

ГАЛИНА СТОЯНОВА
Кмет на Община Казанлък

Съгласували:
Даниела Коева
Зам.-кмет на Община Казанлък

Здравко Балевски
Началник на отдел ПНОИР

Изготвил:
Хабибе Богутлиева
Началник отдел „Стратегическо планиране и проекти

2

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
РЕГИОНИ В РАСТЕЖ

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

ЕТАП 1:

ИЗГОТВЯНЕ НА ПРЕДПРОЕКТНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ЦЯЛАТА СИСТЕМА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

Настоящото предпроектно проучване е изготвено в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

гр. София, Януари.2016 г.

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
РЕГИОНИ В РАСТЕЖ

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

Интегриран градски транспорт на град Казанлък

ЧАСТ:

Изготвяне на предпроектно проучване за цялата система на градския транспорт на град Казанлък

ДОКЛАД:

АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ

Настоящото предпроектно проучване е изготвено в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

I. ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА 6

II. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ДОКУМЕНТА 7

III. ВЪВЕДЕНИЕ 8

Целеполагане 9
Обхват и етапност 11
Институционална рамка на проекта 13

IV. ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ 15

Планирани дейности 15
Работен план-график 15
Очаквани резултати 16
Публичност 16

V. ИЗВЪРШЕНИ ДЕЙНОСТИ 17

Мобилизация на екипа 17
Налична информация 18

VI. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ИНТЕГРИРАНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК 21

Стратегия за цялостно развитие на града и транспорта 21

Интегриран план за градско възстановяване и развитие 2014-2020 г. на град Казанлък 21

Общински план за развитие на община Казанлък 2014-2020 г. 24

Областна стратегия за развитие Стара Загора 2014-2020 г. 27

Социално-икономическа среда 29

Демографски анализ 29

Население по възрастова структура, пол и местоживеене 31

Заетост 33

Индустриален профил на общината 35

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА НА ОБЩИНА КАЗАНЛЪК И НА ГРАД КАЗАНЛЪК 41

Републиканска пътна мрежа *43*

Общинска пътна мрежа *45*

Улична мрежа *48*

ЖП инфраструктура *55*

Въздушен транспорт *57*

Обществен градски транспорт на град Казанлък *57*

Превозвачи *60*

Тролейбусен транспорт *62*

Автобусен транспорт *62*

Подвижен състав *77*

Организация на движението *79*

Паркиране *82*

Спирки *85*

Таксиметрови превози *86*

Велосипедни превози *86*

SWOT АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ В ГРАД КАЗАНЛЪК 88

ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ 90

СЪДЪРЖАНИЕ НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1 Население в община Казанлък по настоящ адрес по бр. жители 29
Таблица 2 Състояние на общинската пътна мрежа в община Казанлък 46
Таблица 3 Маршрутна мрежа на автобусните линии на обществения, междуселищния и областния транспорт 63

СЪДЪРЖАНИЕ НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1 Институционална рамка на проекта 14
Фигура 2 Републиканска пътна мрежа на територията на Област Стара Загора..... 44
Фигура 3 Улична мрежа на град Казанлък 50
Фигура 4 Карта на проблемните кръстовища в град Казанлък[1] 54
Фигура 5 Свързаност на град Казанлък чрез железопътни транспортни линии 56
Фигура 6 Линии на обществения градски транспорт на град Казанлък 58
Фигура 7 Функциониращи и нефункциониращи светофари в град Казанлък[1] 81

I. ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

Настоящият документ е създаден в рамките на проект „Интегриран градски транспорт на град Казанлък".

Документът е в съответствие с изискванията на техническата спецификация и насоките за кандидатстване по процедура BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие" по Приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие" на Оперативна програма „Региони в растеж" 2014-2020 г. с конкретни бенефициенти общините от 39 града от 1-во до 3-то йерархично ниво от националната полицентрична система.

Този Доклад е продукт създаден от екип на „Юръпиън дивелъпмънт консултинг" ЕООД.

Изложените в този Доклад констатации, тълкувания и заключения не отразяват официални становища на Европейския съюз и Управляващия орган.

II. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ДОКУМЕНТА

Име на проекта:	**Интегриран градски транспорт на град Казанлък**
Договор :	Изготвяне на прединвестиционно проучване за системата на градския транспорт на град Казанлък
ВЪЗЛОЖИТЕЛ:	Община Казанлък
Изпълнител/Консултант:	„Юръпиън дивелъпмънт консултинг” ЕООД Адрес: гр. София, 1113, ул. Николай Хайтов, 2, ет. 4, офис 10
Ръководител на проекта:	Андрей Горанов Уебсайт: www.edcbg.eu, Е-поща: office@edcbg.eu Тел/факс: +359/2/981.01.16 Мобилен: +359/892/23.00.41
Дата на подписване на договора:	26.10.2015 г.
Вид доклад:	АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ
Дата на издаване на доклада:	31.01.2016 г.

III.ВЪВЕДЕНИЕ

Изпълнението на задачата включва: разработен е интегриран пакет от проектни компоненти, който подобрява градския транспорт в град Казанлък. Пакетът проектни предложения е обоснован и подготвен за кандидатстване за финансиране по Оперативна програма „Региони в растеж”.

Необходимо е да се отчете, че задачата попада в сферата на следните примерни дейности, посочени в оперативната програма по отношение на устойчивото и интегрирано градско развитие, като например:

- разработване на планове за управление на трафика и внедряване на автоматизирани системи за управление и контрол, чрез въвеждане и подобряване на системите за управление и информационно обслужване; например:
  - центрове за управление на трафика;
  - централизирана компютърна система;
  - детекторни станции за превозни средства;
  - дистанционно сменяеми информационни табла;
  - кантари;
  - комуникационни подсистеми;
- подобряване на достъпността на градските автобусни спирки, като например чрез:
  - изграждане на платформи за хора в неравностойно положение;
  - премахване на пречките за ориентация и информация;
  - светлинно и звуково обявяване на спирките;
  - ясно визуално означаване на линиите;
  - съставяне на разписания, разбираеми и за хора с намалено зрение;
  - подаване на информация за незрящи и др. под.;
- обновяване на транспортната инфраструктура – чрез:
  - рехабилитация на контактна мрежа;
  - подобряване на спирки;
  - бази за ремонт и поддръжка/оборудване;
  - изграждане на транспортно депо и др. под.
- развитие на инфраструктурна маршрутна мрежа с нови дестинации до по-

отдалечени жилищни райони;

- Изграждане/обновяване/реконструкция на улични мрежи и транспортна инфраструктура и съоръжения към нея чрез мостове, тунели, надлези, подлези и други елементи на техническата инфраструктура;
- разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, използващи автобуси и/или тролеи, които отговарят на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт.

Целеполагане

Целите на проекта в съответствие със заданието са разделени на общи и специфични.

Общи цели: Основната цел е изготвяне на подробно предпроектно проучване (ППП) за цялата система на градския транспорт, отчитащо въздействието на всички мерки, предприети на територията на Община Казанлък за управление на масовия градски транспорт, включително такива, които се изпълняват с нейни средства или частни инвестиции.

С разработването на ППП се цели предварително да се подготви реализацията на проект, който ще доведе до значително подобрение в предоставянето на услугата градски транспорт и ефективно регулиране и намаляване на задръстванията от автомобили в град Казанлък.

Специфични цели: Специфичните цели на настоящото предпроектно проучване са:

Цел 1: Повишаване привлекателността на обществения градски транспорт чрез създаване на по-ефективен и бърз градски транспорт с по-малко потребление на енергия

Цел 2: Изграждане на по-достъпна вторична инфраструктура на обществените транспортни мрежи

Цел 3: Организирането на градските системи трябва да бъде планирано така че да подпомага балансираното социално-икономическо развитие на териториите

Цел 4: Осигуряване на опазване на околната среда чрез намаляване на вредните емисии и шумовото замърсяване

Всички специфични цели ще бъдат подчинени на общата цел, както и на обхвата на проекта.

Специфичните задачи, поставени при изпълнението на предпроектно проучване по проекта са следните:

- Задача 1: Критичен анализ и преглед на състоянието на градския транспорт и общинската стратегия в градския транспорт;
- Задача 2: Критичен преглед на съществуващия анализ на търсенето, включително прогнозните модели и проучвания на трафика и ако е необходимо, изготвяне на нов или допълнителен анализ и прогноза по международните стандарти;
- Задача 3: Възможности и методи за стимулиране на преминаване от използването на лични автомобили към обществен градски транспорт и немоторизиран транспорт, велосипеди и ходене пеша;
- Задача 4: Препоръки за потенциални промени в нормативните наредби в общината, отнасящи се до системата на градския транспорт и оптимизиране на трафика;
- Задача 5: Екологична оценка на проекта, с отчитане на изискванията на национално ниво и в ЕС;;
- Задача 6: Изготвяне на предпроектно проучване по международните стандарти, като се отчитат и изискванията и указанията на България и ЕС;

Изброените специфични задачи включват различни елементи, като например – административно-правен (всички задачи, но най-вече Цел 4), аналитичен (най-вече задачи 1 и 2) и екологичен елемент (задача 5).

Характерно за така посочените специфични задачи е, че между тях липсва ясна обособена йерархичност. До известна степен те са постигнати паралелно с голяма степен на взаимообвързаност. Въпреки това, те задават ясен модел на изпълнение на цялостното проучване.

При изпълнението на представените специфични задачи е търсена едновременно последователност и паралелност, когато това е възможно.

Обхват и етапност

Изпълнението на задачата е в съответствие и в рамките на ОПРР.

Изпълнени са следните основни задачи:

- Предпроектното проучване съдържа достатъчна обосновка за маршрутите на градския транспорт и предвидените инвестиции в инфраструктура, транспортни средства или оборудване, разглежда вариантни решения (сценарии) за избора им и доказва целесъобразността на избрания вариант; преглежда и ревизира съществуващата транспортна схема за извършване на превози с масовия градски обществен транспорт (МГОТ) и предлага нов актуализиран вариант;
- Изготвен е анализ на правната и институционална рамка, в която проектът ще се изпълнява, както и предлага адекватен модел на експлоатация в пълно съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт. Взети са предвид разпоредбите за държавна помощ, като са разгледани липсата или наличие на такава съгласно избраната алтернатива;
- Проучването и предложените вариантни решения да представят стратегия за цялостно развитие на града и транспорта като бъдат съобразени с указанията на България и ЕС, ИПГВР на град Казанлък, Програмата на общината за опазване на околната среда и други приложими регламенти стратегически документи;
- Предпроектното проучване разглежда вариантни проектни решения за изпълнение като доказва целесъобразността на избраната опция, както от гледна точка на елементите на мултикритерийния анализ (икономически, технически, екологични и институционални), свързани с реализацията на проекта, така и по отношение на рисковете, които биха могли да окажат негативно влияние върху проекта или да застрашат успешното му изпълнение.
- Предпроектното проучване съдържа подробно и ясно описание на компонентите и дейностите от избраната алтернатива, предложена за изпълнение.
- Представени са прогнозни тенденции по отношение на трафика и търсенето,



както и промяната им след изпълнение на планираните инвестиции.

- Изготвен е съответния финансов анализ и анализ разходи-ползи за обосновка и сравнение на отделните алтернативи;
- Изготвен е анализ на очакваното екологично въздействие от реализирането на всяка от предложените алтернативи за развитие и модернизация на градския транспорт, както и подробен екологичен анализ на избраната алтернатива;

Съгласно техническата спецификация при изготвянето на ППП са обхванати следните конкретни основни елементи, като се съобразят с конкретните и специфични условия, и състояние на градския транспорт в град Казанлък:

- Целеполагане;
- Преглед на общинската транспортна стратегия и политика;
- Преглед на социално-икономическата среда;
- Формулиране и анализ на съществуващите проблеми и причини;
- Анализ на изходните данни. Изводи, резултати и препоръки;
- Търсене и предлагане на транспортни услуги с МГОТ;
- Формулиране на компоненти и предложения за вариантни решения;
- Остойностяване;
- Финансова оценка;
- Анализ Разходи-Ползи (АРП);
- Избор и препоръка за изпълнение на вариант;
- Институционален и правен анализ;
- Предварителен екологичен анализ.

При изпълнението на проекта не е предвидена етапност.

Институционална рамка на проекта

Проектът е възложен от Община Казанлък и се планира да се финансира от Оперативна програма „Региони в растеж”. Европейската комисия осигурява помощта, предоставяна по структурните фондове и поради това е част от институционалната рамка на проекта.

Община Казанлък, за която ще бъде подготвен проекта за развитие на градския транспорт, е бенефициент на безвъзмездна финансова помощ.

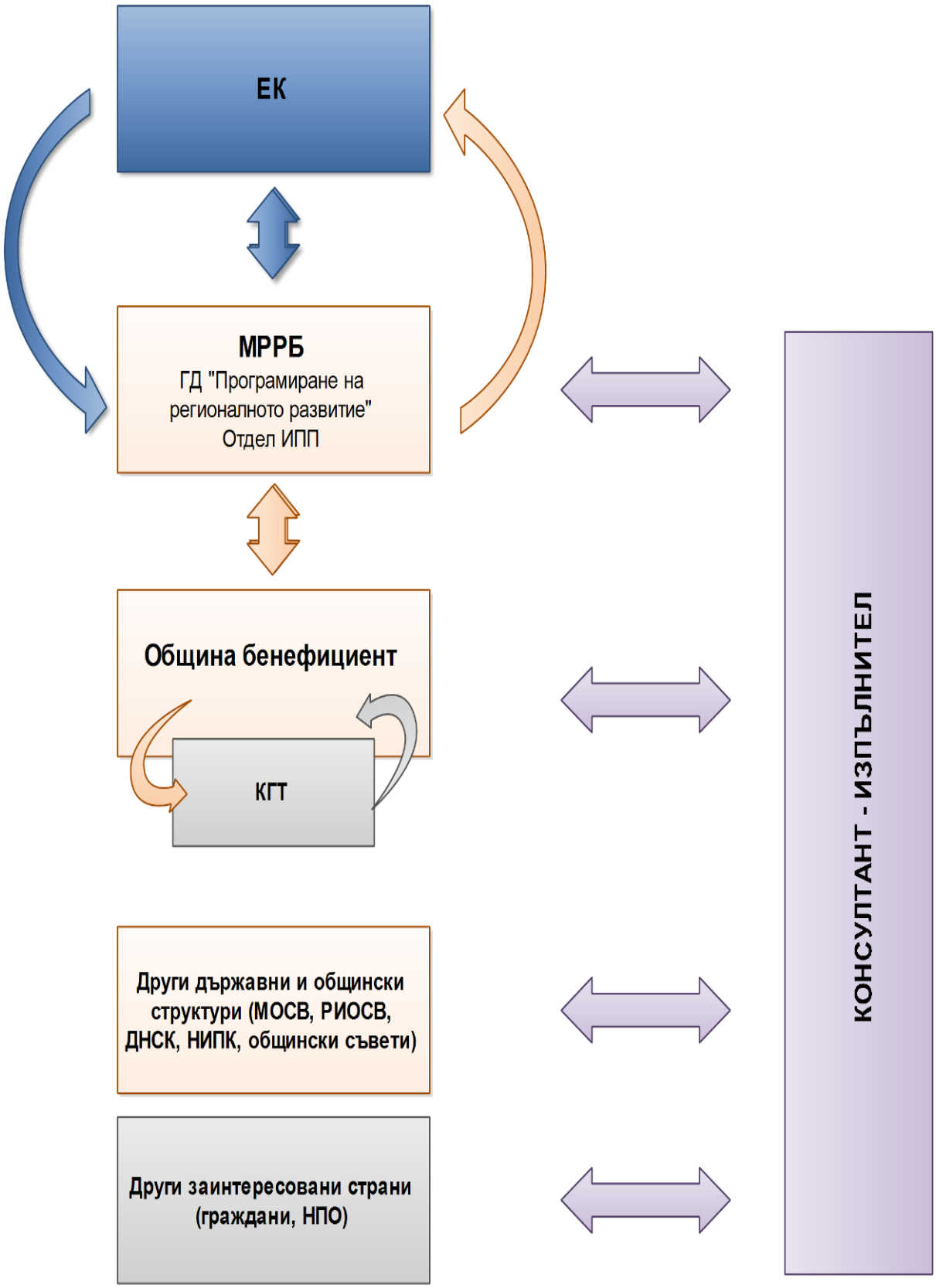
Изпълнението на проекта налага съгласуване на някои от дейностите с държавни и общински структури като Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Регионални инспекции по околна среда и води (РИОСВ), Дирекция за национален строителен контрол (ДНСК), Общински съвет, Национален институт за паметници на културата и др.

В институционалната рамка на проекта влизат и финансиращи институции, които евентуално биха осигурили външно финансиране за изпълнение на част от заложените дейности в транспортните проекти, които ще бъдат разработени за Община Казанлък. Такива институции могат да бъдат консултирани при създаването на финансовия модел на инвестициите, оценката на финансовата обоснованост, плана на финансиране и преценка на кредитната способност на общината за съфинансиране на проекта.

Другите заинтересовани страни като граждани, водачи на моторни превозни средства, пешеходци, велосипедисти, пътници в градския транспорт, сдружения и други НПО, икономически оператори и др. също могат да бъдат смятани за част от институционалната рамка които представляват интересите на много голяма група от страни, които са засегнати от изпълнението на проекта.

Институционалната рамка на проекта е показана схематично на фиг.1

Фигура 1 Институционална рамка на проекта



IV.ПЛАН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

За осигуряване на предпоставки за успешно реализиране на дейностите по проекта, Изпълнителят е използвал встъпителен етап, който включва дейностите по мобилизация на ключовите експерти, установяване на проектен офис, провеждане на първоначални срещи със заинтересованите страни и изготвянето и представяне на доклад. Резултатите от извършените действия са представени в настоящия първи доклад.

Планирани дейности

След проведените срещи с община Казанлък, ръководителите на отделните транспортни оператори, и получаването на наличната информационна документация, екипът направи анализ на предварително идентифицираните рискове и допускания като беше установено, че са налице необходимите предпоставки за успешно протичане на проектните дейности и към момента на изготвяне на настоящия доклад не съществуват съществени рискови ситуации, които биха могли да възпрепятстват гладкото осъществяване на проекта.

Работен план-график

Екипът по изпълнение на проекта още при първата си работна среща направи преглед на представения в офертата план-график за изпълнение на дейностите по проекта и установи, че не се налага промяна във времевото разпределение на дейностите. Към датата на изготвяне на настоящия доклад са изпълнени всички дейности, предвидени в план-графика за първите четири седмици от работния цикъл на проекта.

Очаквани резултати

Резултатите, от изпълнението на дейностите по проекта, са ясно дефинирани в Техническото задание и потвърдени в офертата на Изпълнителя. Основните резултати са както следва:

- Анализ на текущото състояние – включващ целеполагане, преглед на общинската транспортна стратегия и политика, преглед на социално-икономическата среда, Формулиране и анализ на съществуващите проблеми и причини, SWOT анализ, Анализ на изходните данни. Изводи, резултати и препоръки
- Анализ за търсенето и предлагането на транспортни услуги на масов градски обществен транспорт /МГОТ/;
- Анализ на алтернативите за модернизация - Формулиране на компоненти и предложения за вариантни решения, Остойностяване, Избор и препоръка за изпълнение на вариант
- Правна и институционална рамка
- Предварителен Екологичен анализ
- Финансов и икономически анализ (етап 2)

Публичност

Изпълнителят е напълно запознат с изискванията за информираност и публичност на ЕС и ОПРР и ги прилага при изготвянето на всяка една документация или извършване на действия.

В тясно сътрудничество с Община Казанлък се проведоха серия от срещи и обсъждания на проблемите и предизвикателствата пред проекта с Общинския съвет, НПО, бизнеса и всички останали заинтересовани страни.

V. ИЗВЪРШЕНИ ДЕЙНОСТИ

В периода от началото на проекта до предаване на настоящия доклад бяха извършени следните дейности:

Мобилизация на екипа

Екипът на консултанта е мобилизиран. Той се състои от следните експерти:

- ***Експерт 1 – Андрей Горанов - Ръководител на проекта;***
- ***Експерт 2 – инж. Стефан Ковачев – транспортни решения;***
- ***Експерт 3 – д-р Атанас Владиков – икономист, стратегически анализи;***
- ***Експерт 4 – Стефан Белчев - финансист;***
- ***Експерт 5 – Андрей Недялков – софтуерни решения и анализи;***
- ***Експерт 6 – Гергана Кирова – правни анализи;***
- ***Експерт 7 – Мария Дикова - еколог;***

Координатор на проекта от страна на изпълнителя е:

- ***Елена Стоилова***

Адресът за кореспонденция на изпълнителя е:

гр. София 1113, ул. „Николай Хайтов” № 2, ет. 4, офис 10
тел: +359/892/23.00.41
факс: +359/2/981.01.16
E-mail: office@edcbg.eu
www.edcbg.eu

С оглед улесняване на кореспонденцията и координацията между Възложител и Изпълнител от консултанта беше подготвен и изпратен на Възложителя за попълване списък с контакти на работещите по проекта.

Налична информация

За целите и задачите на настоящия проект от Възложителя - Община Казанлък беше поискана следната информация:

- Действащите към момента общински и областни транспортни стратегии или други планови документи за управление на транспорта - копия;
- Копия от договорите между общината и отделните оператори за извършване на транспортните услуги;
- Действащата транспортна схема с маршрути, разписания, пътникопоток, както и копие от обсъжданията при нейното приемане;
- Общински наредби или други нормативни документи за управление на масовия градски транспорт, таксиметровите превози, паркирането и немоторизирания транспорт (пешеходен и велосипеден);
- Информация за използваните механизми, разпределение и начина на предоставяне на субсидии и/или компенсации на транспортните оператори, и копия от бюджета на Община Казанлък за всяка от последните 3 години - 2014, 2013, 2012 г.;
- Информация за таксова политика - финансов модел, цени на билети, начин на таксуване (общо, зоново, по разстояние или друг вид), разходи за експлоатация - печат, разпространение, контрол и др.;
- Данни за политиката и приходите на общината от реклама, извършвана в и извън превозните средства по маршрутите на градския транспорт, и по автобусните спирки – регулации /наредби/, финансови отчети за приходи/разходи и договори;
- Информация (копия от договори и финансови отчети) за действащи концесии, засягащи транспортното обслужване на гражданите, като например отдаване на концесия на автобусни спирки, подвижен състав или

недвижими имоти;

- Информация относно наличната общинска собственост и начина и на стопанисване (собствено управление посредством общинска фирма, общинско дружество или отдел в общинската администрация, отдаване под наем или на концесия), необходима за управлението и експлоатацията на градския транспорт: автогари, центрове за управление и контрол, депа за подвижен състав, ремонтни работилници, сграден фонд и общински терени определени за обслужване на транспорта и т.н.;
- Копия на налични идейни проекти за ремонт, модернизация или разширение на съществуващата инфраструктура, ако има такива;
- Данни и информация за начина на управление на автомобилното движение в града - действащи генерални планове за организация на движението, управление на светлинно регулирани кръстовища (оператор, режими, проблеми), идейни проекти или намерения за промяна на начина на управление на движението;
- Изразени позиции и мнения на неправителствени организации, бизнеса и гражданите на град Казанлък във връзка с подобряване на транспортното обслужване на града.

В резултат на ползотворната комуникация с общинската администрация беше получена следната информация:

- Генерален план за организация на движението (ГПОД) на централна градска част (ЦГЧ) на гр. Казанлък, включващ:
  - ✓ Обобщен план на съществуващо знаково стопанство;
  - ✓ Обобщен план на необходимо знаково стопанство;
  - ✓ Пътна маркировка в ЦГЧ;
  - ✓ Карта на ЦГЧ;
  - ✓ Класификация на уличната мрежа в ЦГЧ;
  - ✓ Транзитно движение в ЦГЧ;
  - ✓ Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници;
  - ✓ Средства за движение;
  - ✓ Посока на движение;
  - ✓ Ограничения в режимите на спиране, паркиране и скорост;
  - ✓ Забрани за движение на товарни автомобили;

- ✓ Пешеходно и велосипедно движение;
- ✓ Паркиране;
- ✓ Картограма на транспортните натоварвания;
- ✓ Светофари;
- ✓ Участъци с концентрация на ПТП;
- ✓ Мероприятия по ГПОД;

- Транспортна схема, включваща:
  - ✓ Транспортна система - Съществуващо положение;
  - ✓ Транспортна система - Проект;
  - ✓ Транспортно-комуникационна система;
  - ✓ Решение за промени в транспортната схема;
  - ✓ Транспортна схема - автобуси;
- Маршрутно разписание на автобусните линии
- Подробен устройствен план - Генерална скица:
- Общински план за развитие 2014-2020 г. на Община Казанлък;
- Таблица на населението на Община Казанлък по възраст и по населени места
- Справка за видовете обществени транспортни услуги в град Казанлък
- Договори с изпълнителите на СМР във връзка с пътната инфраструктура за последните години
- Справка за финансиране /субсидиране/ на транспортните услуги от Община Казанлък за последните 5 години
- За последните три години: Приложения по Наредба 2 от 31.03.2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници и Приложение 2 по Наредба 3 от 04.04.2005 г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешно-градския транспорт и транспорта в планински и други райони.

VI. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ИНТЕГРИРАНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

Стратегия за цялостно развитие на града и транспорта

Община Казанлък разполага със следните по-важни планировъчни документи, които имат пряко отношение към развитието на транспортната система:

- Интегриран план за градско възстановяване и развитие 2014-2020 г.
- Общински план за развитие 2014-2020 г.
- Областна стратегия за развитие Стара Загора 2014-2020 г.

Стратегическите виждания за развитието на транспорта на града в тези документи са разгледани по-долу.

Интегриран план за градско възстановяване и развитие 2014-2020 г. на град Казанлък

Програмата за реализация на Интегрираният план за градско възстановяване и развитие на гр. Казанлък включва 31 проекта, разпределени в три зони за въздействие:

- **Зона с преобладаващ социален характер** (Зона „А“)
- **Зона за публични функции с висока обществена значимост** (зона „Б“)
- **Зона с потенциал за икономическо развитие** (зона „В“)

Специфични цели по отделните зони за въздействие:

ЗОНА С ПРЕОБЛАДАВАЩ СОЦИАЛЕН ХАРАКТЕР (ЗВ А)

А 1. Първи приоритет: Модернизиране и ревитализация на общественото пространство.

Специфична цел А1.1: Доизграждане, модернизиране и поддържане на инженерно-техническа инфраструктура, подобряване качеството на живот основано на

екологични стандарти, обновяване на градската зелена среда и подобряване на условията за отдих на жителите в кв. „Капитан Петко войвода", кв. „Зорница", кв. „Павльов мост" и Ромския квартал.

А 2. Втори приоритет: Увеличаване на енергийната ефективност на сградния фонд.

Специфична цел А2.1: Увеличаване на енергийната ефективност на сградния фонд, намаляване на разхода на енергийни ресурси и въвеждане на модерни инсталации за енергийна независимост на жилищните сгради (насърчаване на пасивното строителство).

А 3. Трети приоритет: Подобряване на обществените услуги и социалната интеграция на групите намиращи се в неравностойно положение

Специфична цел А3.1: Подобряване достъпа до обществени услуги и намаляване на административната тежест; подобряване на здравната и социална инфраструктура за осигуряване на качествени и достъпни услуги; превенция на риска от социално изключване и интеграция на маргинални групи.

А4. Четвърти приоритет: Ефективно управление и публичност на проектите в ЗВ А

Специфична цел А4.1: Успешна реализация на ИПГВР в ЗВ А

ЗОНА ЗА ПУБЛИЧНИ ФУНКЦИИ С ВИСОКА ОБЩЕСТВЕНА ЗНАЧИМОСТ (ЗВ Б)

Б 1. Първи приоритет: Повишаване използваемостта и атрактивността на обществените площи и обезпечаване на дългогодишното им използване.

Специфична цел Б 1.1: Подобряване на техническата инфраструктура, рехабилитация на уличната настилка, благоустрояване на градската среда и обществените пространства за създаване на удобна, достъпна и красива градска среда;

Специфична цел Б 1.2.: Развитие на интегриран туристически продукт в Казанлък, основан на историческите, културните, етноложките, природните и балнеоложките дадености. Изграждане на достъпна информационна и интелигентна среда в зоната с висока обществена значимост.

Б 2. Втори приоритет: Опазване и популяризиране на природното и културно - историческото наследство.

Специфична цел Б 2.1 Възстановяване, опазване и популяризиране на

природното и културно-историческото наследство. Представяне и утвърждаване на историята и културните традиции на Долината на тракийските царе и Долината на розата. Развитие на туризма.

Б 3. Трети приоритет: Подобряване качеството на средата, включително и на околната среда.

Специфична цел Б 3.1 Въвеждане на енергоспестяващи технологии и алтернативни източници на енергия на обществени сгради. Въвеждане на мерки за разделно събиране на отпадъци, технологии за рециклиране и за превенция на наводненията.

Б4. Четвърти приоритет: Ефективно управление и публичност на проектите в ЗВ Б

Специфична цел Б4.1: Успешна реализация на ИПГВР в ЗВ Б

В. ЗОНА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕ С ПОТЕНЦИАЛ ЗА ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ (ЗВ В)

В 1. Първи приоритет: Благоустрояване на техническата и инфраструктура в зоната

Специфична цел В 1.1 Изграждане, модернизиране и поддържане на транспортната и инженерно-техническата инфраструктури за достъпна среда и облекчаване на бизнес инициативите и предприемачеството в зоната с потенциал за икономическо развитие.

Специфична цел В 1.2 Оптимизиране на общински терени, сгради и обществени пространства за подобряване на тяхната използваемост и полезност и общо модернизиране на индустриалната бизнес зона.

В 2. Втори приоритет: Икономически растеж и заетост чрез подкрепа на предприемачески инициативи, привличане на инвестиции и Публично-частни партньорства

Специфична цел В 2.1: Създаване на условия за икономически растеж и заетост чрез подкрепа на предприемачески инициативи, привличане на инвестиции и Публично-частни партньорства.

В 3. Трети приоритет: Подобряване на бизнес климата

Специфична цел В 3.1: Подобряване на бизнес климата в община Казанлък.

В4. Четвърти приоритет: Ефективно управление и публичност на проектите в ЗВ В

Специфична цел В4.1: Успешна реализация на ИПГВР в ЗВ В

Инвестиционни приоритети:

- *Енергийна ефективност в административни и жилищни сгради и студентски общежития*
- *Градска среда*
- *Образователна инфраструктура*
- *Социална инфраструктура*
- *Интегриран градски транспорт*
- *допълнителни обекти, извън териториите на зоните за въздействие, за интервенции върху социална, образователна, културна инфраструктура, както и зони с потенциал за икономическо развитие.*

Общински план за развитие на община Казанлък 2014-2020 г.

Предпроектното проучване е изцяло съобразено с целите и приоритетите за развитието на общината за периода 2014-2020 г., както и със стратегическата рамка за развитието на община Казанлък.

Визия 2014-2020

Община Казанлък ще се развива като утвърден промишлен център от национално значение, център на Долината на Тракийските Владетели и Розата, с реализиран потенциал за интелигентен растеж, с подобрен жизнен стандарт, привлекателно място за живот, бизнес, инвестиции и туризъм, съхранена природна среда, традиции и култура.

Освен синтезираната представа (визията), база за формулирането на стратегическия пакет от цели в ОПР за периода 2014 – 2020 г. са и постановките на стратегически планови документи на ЕС и България:

- Превръщане на районите в по-атрактивни места за живеене и работа чрез подобряване на транспортната им свързаност, повишаване на заетостта, нивото и качеството на образованието, на здравеопазването, на услугите, както и съхраняване на природното им равновесие и културната им идентичност;

- Съчетаване на икономическите цели в развитието с опазването на качествата на околната среда;
- Третиране в единство и като добавена стойност на развитието на екологичните, ландшафтните и културните ценности;
- Изясняване на степента на уязвимост по отношение на глобализацията, демографските промени, климатичните промени, енергийната зависимост;
- Насърчаване и подкрепа за развитие на икономика на знанието и иновациите;
- Засилване на териториалното измерение в стратегиите и плановете за развитие;
- Поддържане на балансирана полицентрична мрежа от градове-центрове и подобряване на взаимодействието им със заобикалящите ги селски територии;
- Постигане на пространствена свързаност чрез подобряване на транспортната и другите инфраструктури, гарантиращи равностоен достъп до здравеопазване, образование, високоскоростен интернет и енергийни мрежи.

При отчитане на собствената си областна специфика и индивидуалност, Планът за развитието на общината е насочен към следните приоритетни направления:

- Подобряване на бизнес средата за привличане на инвестиции за технологично обновяване и разширяване на производствения сектор;
- По-активно внедряване на иновации в производството, като се подпомага сътрудничеството между образователните институти, изследователските и развойните звена и бизнеса
- Подпомагане на малкия и средния бизнес;
- Подобряване на ВиК мрежа;
- Стимулиране активното развитие на дейностите и услугите, свързани с туризма и балнеолечението, спорта и спортната инфраструктура;
- Постигане на енергийна ефективност в производството, бита и транспортния сектор, въвеждане на възобновяеми енергийни източници и стимулиране на нисковъглеродна местна икономика;
- Подобряване на публичните електронни услуги и електронния пазар, както и осигуряване на широколентов достъп за хората и фирмите;

- Подобряване на общинския трудов пазар чрез стимулиране на трудовата мобилност, младежката заетост, професионално-образователните системи, формите за квалификация и преквалификация и учене през целия живот;
- Подкрепа на социалната интеграция, намаляване на бедността и насърчаване на социалното включване на непривилегированите групи от населението;
- Подкрепа за оптимизиране и повишаване качеството на системата на здравеопазване и социални услуги, за подобряване образователната система и съхраняване и развитие на културата, културното наследство и културните институции;
- Отчитане на глобалните екологични цели и включване на мерки за опазване и поддържане на природното равновесие, както и мерки, насочени към адаптирането на общинската територия към климатичните промени;
- Отчитане ролята на град Казанлък като един от основните центрове на развитието и прилагане на подходи за интегрирано градско развитие и за решаване на проблеми в развитието на прилежащите селски територии;
- Издигане ролята на град Казанлък и повишаване значението му като урбанистичен център от трето йерархично ниво в Югоизточен район и конкретно в област Стара Загора;
- Подобряване на териториалната свързаност и подкрепа за социално, икономическо и пространствено сближаване между общинския център и съставните селища;
- Реализиране на трансгранични и междурегионални инициативи, включително чрез публично-частно партньорство и разширяване на достъпа до източници на финансиране.

На базата на гореописаните приоритетни направления Общинският план за развитие поставя пред Община Казанлък Главната стратегическа цел на развитието на общината за периода до 2020 г. е :

Постигане на устойчиво развитие чрез стабилни темпове на икономически растеж и подобряване качеството на жизнената среда на основата на разполагаеми ресурси и потенциали на територията.

Главната цел за устойчиво и комплексно развитие на общинската общност е декомпозирана в следните четири стратегически цели и приоритети:

Стратегическа цел 1: Превръщане на общината в по-добро място за живеене и работа; балансирана конкурентноспособна общинска икономика с акцентиране върху иновации и икономика на знанието, съчетано с ефективно развитие на туризма

Приоритет 1. Динамично развитие на икономиката чрез иновации, технологично обновяване и повишена конкурентоспособност

Приоритет 2: Съхранение и социализация на културното наследство, развитие на устойчив туризъм

Стратегическа цел 2: Повишаване на жизнения стандарт и намаляване на социалните неравенства

Приоритет 3. Намаляване на бедността и подобряване на системата на публичните услуги

Стратегическа цел 3: Устойчиво и интегрирано териториално развитие

Приоритет 4. Развитие и модернизация на техническата инфраструктура, създаваща условия за растеж и повишаване ефективността на общинската икономика

Приоритет 5: Опазване на околната среда и развитие на екологична инфраструктура за устойчиво развитие и инвестиционна привлекателност

Стратегическа цел 4: Увеличаване капацитета на общинската администрация за координиране на институции, проекти и програми

Приоритет 6: Стимулиране на междуобщинско сътрудничество и партньорство

Приоритет 7. Повишаване капацитета на общинската администрация

Областна стратегия за развитие Стара Загора 2014-2020 г.

Визия

Област Стара Загора – регион с устойчиво развитие, балансирана икономика, базирана на знанието и висок жизнен стандарт, постигнати чрез разумно използване на наличните ресурси и развитие на човешкия потенциал.

ОСР Стара Загора 2014-2020 залага на следния пакет от стратегически насоки за развитие:

- Подобряване на бизнес средата за привличане на конкурентоспособни инвестиции в производствения сектор и подпомагане на малкия и средния бизнес;

- Използване на научно-изследователския потенциал на областта за по-активно внедряване на иновации в производството, като се подпомага сътрудничеството между образователните институти, изследователските и развойните звена и бизнеса;
- Постигане на енергийна ефективност в производството, бита и транспортния сектор, въвеждане на възобновяеми енергийни източници и стимулиране на нисковъглеродна местна икономика;
- Подобряване на публичните електронни услуги и електронния пазар, както и осигуряване на широколентов достъп за хората и фирмите;
- Подобряване на трудовия пазар на територията на областта, като се стимулират трудовата мобилност, младежката заетост, професионално-образователните системи, формите за квалификация и преквалификация и учене през целия живот.
- Подкрепа на социалната интеграция, намаляване на бедността и насърчаване на социалното включване на непривилегированите групи от населението;
- Подкрепа за оптимизиране и повишаване качеството на системата на здравеопазване и социални услуги, за подобряване образователната система и съхраняване и развитие на културата, културното наследство и културните институции;
- Отчитане на глобалните екологични цели в процеса на стратегическо планиране и включване на мерки за опазване и поддържане на природното равновесие, както и мерки, насочени към адаптирането на областната територия към климатичните промени;
- Отчитане ролята на градовете като центрове на развитието и прилагане на подходи за интегрирано градско развитие и за решаване на проблеми в развитието на прилежащите селски райони.
- Подобряване на териториалната свързаност и сътрудничество за социално, икономическо и пространствено сближаване между общините в областта;

Социално-икономическа среда

Демографски анализ

Населението на община Казанлък, по данни на ГРАО, към края на 2015 г., е 75 857 д, а към края на 2013 година е 76 988 д. За периода 2013 - 2015 г., населението в общината е намаляло с 1 131 души. Най - голям спад има в броя на жителите на гр. Казанлък, където разликата е с 920 души по-малко за разглеждания период:

Таблица 1 Население в община Казанлък по настоящ адрес по бр. жители

населено място	жнтелн към 31.12.2013 г.	жители към 31.12.2014 г.	жнтелн към 31.12.2015 г.
ОБЩИНА КАЗАНЛЪК	76 988	76 466	75 857
гр.КАЗАНЛЪК	50 819	50 446	49 899
гр. ШИПКА	1 367	1 335	1 319
с. КРЪН	3 368	3 386	3 394
с. БУЗОВГРАД	2 226	2217	2 189
с. ГОЛЯМО ДРЯНОВО	302	290	280
с. ГОРНО ИЗВОРОВО	224	214	218
с. ГОРНО ЧЕРКОВИЩЕ	1 435	1415	1420
с. ДОЛНО ИЗВОРОВО	629	607	607
с. ДУНАВЦИ	645	649	657
с. ЕНИНА	2416	2 399	2 367
с. КОПРИНКА	2 784	2 760	2 770
с. КЪНЧЕВО	1 109	1095	1 105
с. ОВОЩНПК	1 637	1 650	1 622
с. РОЗОВО	1 166	1 154	1 159
с. РЪЖЕНА	1 193	1 177	1 192
с. СРЕДНОГОРОВО	206	204	203
с. ХАДЖИ ДИМИТРОВО	1 646	1648	1 658
с. ЧЕРГАНОВО	979	975	960
с. ШЕЙНОВО	2 038	2 026	2 010
с. ЯСЕНОВО	799	819	828

В разпределението на населението на общинско ниво съществува ясно изразен дисбаланс между град Казанлък и останалите населени места. Най-голям дял от населението (65,7%) живее в гр. Казанлък. Към 2015 г., с относително по-голям брой, спрямо другите населени места в общината, са гр. Крън- 3 394 д. и с. Копринка - 2770 д. С най-малък брой жители са с. Средногорово - 203 д. и с. Горно Изворово - 218.

Раждаемост - В община Казанлък раждаемостта намалява през разглеждания период. През 2013 г. са родени 660 деца, а през 2015 г. 597 деца. През 2015 г. в страната са регистрирани 65 950 живородени деца. В сравнение с предходната година броят им е намалял с 1 635 деца. Коефициентът на обща раждаемост през 2015 г. е 9.2‰. За община Казанлък коефициентът на раждаемост през 2015 г. е (8,5‰), а в област Стара Загора е (9.5 ‰). Данните по този показател сочат, че общината има по-ниска раждаемост от средната за страната и областта. Смъртността е със значително по-високи стойности от раждаемостта. През последната години в общината е налице тенденция за повишаване на общата смъртност, изразено в абсолютни числа. През 2013 г. са умрели 1 058 д., а през 2015 г. броят им се е увеличил на 1 133 души. Нивото на общата смъртност в страната е твърде високо. Броят на умрелите през 2015 г. е 110 117 души, а коефициентът на обща смъртност (15.3‰). Спрямо предходната година броят на умрелите се увеличава с 1 165, или с 1.1%. По отношение на смъртността за общината през 2015 г. коефициент е (16,1 ‰). Коефициентът за област Стара Загора значително се доближава до този на община Казанлък (16.4 ‰), но и двата са по-високи от този в страната (15.3 ‰) Естественият прираст2 е отрицателен като през 2013 г. е - 398 души, а към 2015 г. е - 536 души. Коефициентът на естествен прираст за община Казанлък през 2015 г. е (-6,8‰), в област Стара Загора е (-6.9 ‰) и в страната (-6.2‰). По този показател областта има по-високи стойности, спрямо тези за страната. Данните за миграция на населението за общината показват, че изселилите се жители са повече от заселилите се, т.е. механичният прираст е с отрицателен знак през последните години. За периода 2013 – 2015 г., или общо за 3 години, имаме отрицателен механичен прираст -459 д.. Механичният прираст в страната през 2015 г. е -4 247 души, а за област Стара Загора е -49 д. Община Казанлък е с по-голям механичен прираст от този за областта или -218 д.

Население по възрастова структура, пол и местоживеене

Измененията в броя на населението на общината са свързани с възрастовата структура. Разпределението на населението на община Казанлък по възрастови групи е по-благоприятно в сравнение със средните стойности на показателя за областта, района и страната, обусловено от възрастовия състав предимно на град Казанлък, и до известна степен и на някои от селата (Кънчево, Ръжена, Хаджидимитрово, Шейново, Копринка и др.). Град Казанлък е със сравнително благоприятна възрастова структура с много висок дял на лицата във възрастовата група 15-64 г. (72,4%), която е основен източник на работна сила. Населението под 15 г. съставлява 13,8% от общото население на града (13,8% - средно за Р България, 14,1% - за област Стара Загора). Делът на възрастните хора в гр. Казанлък (13,8%) е колкото този на подрастващите генерации и значително по-нисък от стойността на показателя за страната (17,2%) и областта (17,9%).

Контингентите от 15 до 64 г. бележат незначително намаление като абсолютен брой, но нарастват като относителен дял от общото население. Възрастните хора на 65 и повече години нарастват слабо като абсолютен брой и относителен дял. Съотношението между трите основни възрастови групи за община Казанлък (0-14 г.: 15-64 г.: 65+) е 14,0: 69,9: 16,1% - 2006 г. – делът на младите генерации е по-нисък от този на възрастните хора.

По населени места се очертават значителни различия във възрастовия състав на населението.

Възрастовата структура на селското население на общината показва процес на застаряване. Съотношението между трите основни възрастови групи е 14,2% (под 15 г.); 65,3% (15-64 г.); 20,5% (на 65 и повече години). Наблюдават се съществени различия във възрастовия състав на населението на отделните села. В големите и средните села населението е със сравнително нормална възрастова структура, докато в малките села възрастовата структура е силно нарушена - в Средногорово, Голямо Дряново и Горно Изворово делът на младите хора е под 6%, а на възрастните – 35-55%.

Структурата на населението - под, във и над трудоспособна възраст на община Казанлък (15,4: 62,6 :22,0% - 2006 г.), е сходна, но по-благоприятна от тази на страната (15,1: 61,6: 23,3%) и на област Стара Загора (15,4: 60,5: 24,1%). Разликата във възрастовата структура на общината и областта е предимно в по-ниския относителен дял на населението в надтрудоспособна възраст и по-високия дял на трудоспособното

население в община Казанлък в сравнение с област Стара Загора.

Структурата на населението по пол на община Казанлък е взаимосвързана с възрастовата структура. Съотношението между мъжете и жените показва превес на жените - на 100 мъже се падат 107 жени (средно за област Стара Загора – 105, за Р България - 106). Ситуацията за градското и селското население на общината е аналогична – на 100 мъже се падат 108 жени в градовете и 104 – в селата. Характерно е, че в населените места с влошен възрастов състав и застаряло население делът на жените е по-висок, тъй като жените имат по-висока средна продължителност на живота.

Естественото движение е един от основните компоненти, оказващи влияние на динамиката на населението и неговата структура по възраст. През 2006 г. в община Казанлък са родени 688 деца. За годините след 2000 г. броят на родените е в границите 650 -700 деца. Коефициентът на раждаемост (живородени деца на 1000 д. от населението) през 2006 г. е 8,6‰ – под средния за областта (9,2‰), и страната (9,0‰). Смъртността е с по-високи стойности от раждаемостта - през 2006 г. починалите лица в общината са 1173 или 13,9 на 1000 д. от населението. През последните 4 години общата смъртност също е в неголям диапазон (13-14‰). Детската смъртност за периода е под средната за областта и страната. През 2006 г. коефициентът на детска смъртност за община Казанлък е 11,5‰ (за област Стара Загора – 13,1‰, за Р България – 11,6‰). Естественият прираст на населението е отрицателен, но с по-малки стойности в сравнение със средните за страната.

Демографските процеси в община Казанлък през последните години не показват съществени изменения. Продължава тенденцията на по-благоприятно развитие на центъра на общината – град Казанлък. По населени места се очертават различия в процесите, обусловени от броя на населението и формиралите се структури, предимно полово-възрастовата структура. Демографското развитие на общината се определя от населението на градовете, големите и средните села.

Важна характеристика на населението е образователното равнище. За периода между последните две преброявания е налице абсолютно и относително нарастване на лицата с висше, висше специалист (полувисше) и средно образование в общината, което е характерно за областта, района и страната. В структурата на високообразованото население делът на висшистите е 8,5%. Лицата със средно образование са 44.7% от населението на 7 и повече години в общината, което е над

средната стойност за страната (37.9%) и областта (39.4%). Преобладаващата част от населението с високо образователно равнище е в центъра на общината – гр. Казанлък.

Възрастовата, образователната структура на населението както и данните за прираста на населението в община Казанлък, показват, че въпреки известното намаление в броя на жителите, в общината преобладава населението в трудоспособна възраст със средно образование, което обуславя както значително търсене на услугите на градския транспорт, така и един постоянен трафик от коли при придвижването от и до работните места на това население. За да се облекчи натовареността на трафика в града и по-голяма част от населението да започне да използва алтернативни форми на транспорт като обществен градски транспорт, велосипеди и други, е необходимо подобряване качеството на услугите на градския транспорт и създаването на безопасна инфраструктура за придвижване пеша до спирките на градския транспорт или с колела.

Заетост

Към 2012 г. икономически активните лица в община Казанлък наброяват 34 403 д. Този показател бележи намаление в сравнение с 2010 г., когато броят им е бил 40 045 д. По брой на икономически активни лица община Казанлък е втора в областта след община Стара Загора, която наброява 78 315 души, като трябва да се отбележи, че и тук икономическо активното население бележи спад в сравнение с данните от 2010 г.

По групи предприятия според броя на заетите лица през 2011 г. преобладават тези в големите 47.0 %, следвани от микро 23.4 % и малките 17.0 %.

По отрасли през 2011 г. най - много са заетите в преработващата промишленост – 62.5 %, търговията и ремонт на моторни превозни средства – 16.8 %, строителството – 3.6 %, хотелиерство и ресторантьорство 3.6 % , което е видно от следната таблица: 49

Към 30.11.2012 г. в община Казанлък регистрираните безработни лица са 3323 при 2420 през същия период на 2011 г. или увеличението е с 903 лица. Равнището на безработица в общината е 9.7 % при 7.3 % през м. ноември 2011 г. Средното равнище на безработица за страната през м. ноември 2011 г. е 11.3 % Към 30.11.2012 г. в община Казанлък са регистрирани 1897 безработни лица от женски пол. Съотношението мъже:жени през месец ноември 2012 г. е 43.0: 57.0 при 44.2: 55.8 през същия период на 2011 г.

Регистрираните безработни лица над 55 год. през м. ноември 2012 г. запазват

относителния си дял спрямо същия период на 2011 г. но като абсолютен размер са се увеличили от 428 на 590 лица. Към 30.11.2012 г. относителният дял на младите хора до 29 г. в община Казанлък е 23.8 % при 22.0 % през същия период на 2011 г., като увеличението е с 1.8 пункта. Проблемът с трудовата реализация на младите хора до 29 г. е един от най-острите на пазара на труда.

През м. ноември 2012 г. в структурата на безработните по професионален признак се наблюдава увеличение в относителния дял на безработните без квалификация, а се е увеличил дела в сравнение със съответния период на 2011 г. на регистрираните специалисти от 31.7% на 33.2% и на безработните с работнически професии от 22.1 % на 26.0 %. В структурата на регистрираните безработни специалисти най-голям е делът на тези от сферата на техника и технологии – 38.8 %, следвани от специалистите, освободени от сферата на услуги, транспорт и охрана – 24.5 % и тези в областта на обществените науки, икономиката и правото – 20.7 %. През м. ноември 2012 г. в образователната структура най-висок е относителният дял на безработните със средно образование – 58.5 % следвани от тези с начално образование - 18.6 % и с основно образование са 15.5 %. В сравнение с ноември 2011 г. се наблюдава увеличение на относителния дял на безработните лица със средно образование с 6.1 пункта, а намалява делът на безработните с висше, основно и начално образование. Към 30.11.2012 г. най-много са безработните лица с продължителност на престой на пазара на труда от 6 до 12 месеца – 30.3 % и от 1 до 4 месеца – 23. 8 %. Продължително безработните лица (над 1 година) са 675 при 602 през същия период на 2011 г. 51 Основни изводи:

- Равнището на безработицата в общината е 9.7 % към 30.11. 2012 г. и 7.3 % през м. ноември 2011 г., или имаме увеличение с 2.4 пункта;
- Към 30.11.2012 г. относителният дял на младите хора до 29 г. в община Казанлък е 23.8 % при 22.0 % през същия период на 2011 г. като увеличението е с 1.8 пункта.;
- Проблемът с трудова реализация на младите хора до 29 г. е един от най-острите на пазара на труда;
- През м. ноември 2012 г. в образователната структура най-висок е относителният дял на безработните със средно образоване – 58.5 % следвани от тези с начално образование - 18.6 % и с основно образование са 15.5 %;
- През м. ноември 2012 г. в структурата на регистрираните безработни

специалисти най-голям е делът на тези от сферата на техника и технологии – 38.8 %, следвани от специалистите, освободени от сферата на услуги, транспорт и охрана – 24.5 % и тези в областта на обществените науки, икономиката и правото – 20.7 %;

- Към 31.12.2011 г. най-много са безработните с продължителност на престой на пазара на труда от 6 до 12 месеца – 30.3 % и от 1 до 4 месеца – 23.8 %. Продължително безработните лица /над 1 година/ са 675 при 602 през същия период на 2011 г. 1.3.4. Доходи Работната заплата продължава да бъде основен източник за доходите на домакинствата с около 60 % от общия доход.

Средната годишна работна заплата в общината през 2011 г. е 6 672 лв. и е значително под средното равнище за областта (с 1940 лв.) и на района с (840 лв.), като увеличението на работната заплата за 2011 г. в сравнение с 2010 г. е само с 6.4 % (402 лева).

Данните за заетостта на населението в община Казанлък показват, че основната част от населението работи в преработващата промишленост – 62.5 %, което означава, че ежедневно се генерира значителен трафик от коли и хора към южната част на града, в която основно са концентрирани преработващите предприятия и по-големите фирми работодатели в Казанлък. Имайки предвид отдалечеността на тези предприятия от централните частни на града и жилищните квартали, се обуславя необходимостта от осигуряване на добра транспортна свързаност на южната част на града както чрез пътната мрежа, така и чрез мрежата на обществения градски транспорт.

Индустриален профил на общината

Казанлък е втората по големина и значимост община в област Стара Загора и важен икономически център с традиционно утвърдена водеща роля в машиностроенето и хидравликата и с потенциал за ново развитие. На територията на общината, по последни данни на ТСБ, работят 3 048 предприятия, които представляват 21% от всички в областта.

Преработващата промишленост е традиционно водещ сектор за икономическото развитие на община Казанлък. Тук се нареждат фирми от общината, които работят в

основните, структурообразуващи отрасли за местната икономика - машиностроене и хидравлика. Основните сфери са производството на машини и оборудване; производство на текстил и текстилни изделия, производство на конци, прежди, лекарства, изделия от пластмаса и др.

По данни на ТСБ, през 2013 г., предприятията в промишления сектор са 396 броя. През 2014 г. има значително увеличение като броят им нараства на 413 или със 17 предприятия повече, спрямо предходната година. Заетите лица представляват 60,8% от всички заети лица в предприятията.

Реализираните НПП в този сектор представляват 48,7% от общия размер на НПП и 63,9% от общата произведена продукция. Секторът на машиностроенето е водещ за икономиката.



Първо място тук заема заводът за въоръжение и боеприпаси „Арсенал“ АД. За 2015 г. има персонал от 6470 души (ръст от 26%, спрямо 2013 г.), а в началото на 2016 г., броят им надхвърля 7 000 души. Това е най-големият работодател в района на Казанлък. През 2014 г. има приходи от дейността си за 196 млн. лв. Това представлява ръст от 65% само за една година и увеличение на печалбата си с 24,6 млн. лева.

Секторът се допълва от още две водещи казанлъшки предприятия за хидравлични изделия – „М+С Хидравлик“ АД и „Капрони“ АД. „М+С Хидравлик“ АД осигурява работа на 1 066 души и е безспорният лидер в България при производство на





хидравлични помпи, мотори и пневматични двигатели и има дистрибутори в цял свят. Нетните приходи от продажби за 2015 г. са в размер на 89,7 млн. лв. и печалбата от 12 млн. лева.

Приходите от оперативна дейност са 17,5 млн. лв. към 2015 г. „Капрони“ АД е производител на хидравлични изделия и системи, предмет на дейност са също научни изследвания и търговия в страната и чужбина. Основна група изделия са хидравличните зъбни помпи като за 2015 г., те представляват 73% от реализираната продукция. За 2015 г. фирмата е осъществила инвестиция в размер на 5,48 млн. лв. Работи с 846 души персонал. Изградили са партньорство с повече от 150 компании, имат изградена дистрибуторска мрежа в повече от 30 държави по целият свят, а износът през 2015 г. представлява 93,3% от реализираната продукция. Приходите от продажби за 2015 г. са в размер на 36,9 млн. лв.



Един от големите работодатели в общината е „Аркомат-България“ ЕООД, която работи вече 16 години в Казанлък. Фабриката произвежда автомобилни кабелни системи за Volkswagen. Тя е първата компания за автомобилни кабели, която е отворила завод в България. През 2015 г. броят на служителите се е увеличил на 1 153 души (1 038 души за 2014 г.). Печалбата им през 2014 г. е 3 млн.лв. или ръст от 25%, спрямо предходната финансова година.

През декември 2015, „Аркомат - България“ ЕООД получи сертификат за инвеститор от най-висок клас „А“ от Министерството на икономиката, издаден по реда на Закона за насърчаване на инвестициите. Сертификатът е за изграждане на нова фабрика и логистичен център в гр. Карлово. Инвестицията на фирмата е за 4 млн. евро.

Град Казанлък е лидер в производството на текстилна промишленост. Има две основни предприятия, които работят в тази сфера „Катекс“ АД и „България – К “ АД. „Катекс“ АД - производството е съсредоточено върху вълнени тъкани, както и смеси от

вълна с вискоза, лен и кашмир. По размер на пазарната си капитализация е лидер сред компаниите от текстилния сектор, търгувани на Българската фондова борса. Обемът на годишното му производство надхвърля 3.5 млн. метра готови тъкани. Основните му клиенти са компании от Западна Европа, САЩ и Канада, както и такива от Русия, Източна Европа и Близкият изток. Броят на служителите за 2015 г. е 255 души.

„България – К“ АД е водещо предприятие в областта на текстила, един от най-големите производители и износители на широка гама от конци и прежди за ръчно плетиво, хавлиени изделия и единственото в страната за производство на памучни прежди и платове, конци за шивашката промишленост. Броят на служителите за 2015 г. е 325 души и приходи от оперативна дейност 18,7 млн.лв. Други две големи и важни за икономиката предприятия, развиват дейност в сферата на фармацевтична промишленост и опаковане. „Българска роза Севтополис"АД, гр. Казанлък през 2015 г. стана част от „Софарма"АД и е уникален по рода си модул за преработка на лечебни растения до лекарствени субстанции. В резултат на цикъл от високотехнологични процеси, свързани с пречистване, сушене, смилане, хомогенизиране и опаковане, годишно от 1500 тона растителни суровини /семена, стръкове и цветове/, произвеждат се 100 тона фармацевтични субстанции - активни вещества във вид на сухи и течни екстракти. Получените висококачествени лекарствени субстанции се влагат в производството на оригиналните фитопродукти на „Софарма"АД. В предприятието работят 274 души през 2015 г. Предприятието през 2014 г. има приходи от оперативна дейност за 20,3 млн.лв. „Гуала Клоужърс България“ АД е специализирана в производството на дозатори и капачки за хранително-вкусова, фармацевтична и козметична промишленост. Във фирмата работят 237 служители за 2015 г. Печалбата на предприятието през 2014 г. е 1,6 млн. лв. и приходи от оперативна дейност за близо 6,8 млн. лв.

Относно привличането на чуждестранни инвестиции в града през отчетената 2014 година има ръст на инвестициите за Казанлък с 16,3 млн. евро, спрямо 2013 година. За 2013 г. инвестициите за Казанлък са се увеличили повече от два пъти, в сравнение с 2012 година или увеличение от 112,9% за три години. В община Казанлък са реализирани мащабни проекти от външни инвеститори. За това допринасят и инициативите на общинското ръководство да бъдат привлечени компании като „Сити газ”, изградила газопреносната система на града с продължение към населените места.

В Казанлък има редица предпоставки за развитие на иновациите и особено в

отраслите машиностроене, информационни технологии, услуги и енергетика. От голямо значение е наличният научен потенциал и благоприятното географско положение на общината. Огромната част от ПЧИ, направени през последните години в община Казанлък, са в сферата на енергетиката. За община Казанлък най-значителни през последните години са инвестициите: − През 2010 г. „Ветроком“ ЕООД - общо 72.5 мегавата, които включват вятърен парк "Ветроком" - 50 мегавата и вятърен парк "Контакт консул" - 22.5 мегавата. Двата парка се намират в местността Бедек в близост до връх Бузлуджа (билото на Стара планина), в непосредствена близост един до друг. И двата са 100% собственост на швейцарската компания „Алпик холдинк ЛТД“. Първият е пуснат в експлоатация през 2010 г., инвестицията е на стойност над 160 млн. евро. Вторият е пуснат в експлоатация през 2012 г. като инвестицията е на стойност близо 70 млн. лв. − Крупна инвестиция в тази сфера е и фирмата Би Си Ай холдинг Ад. Това е иновативна българо-немска компания, създадена като дружество с инвестиционна цел в областта на възобновяемите енергийни източници и предимно на фотоволтаичните електроцентрали.

През 2012 г., е открита 25-мегаватова фотоволтаична централа. „Би Си Ай Черганово“ ЕООД, дъщерно дружество на Ейч Уан Венчър Суис Холдинг АГ. Фотоволтаичната централа е разположена върху 600 декара площ в землищата на с.Голямо Дряново, с.Ясеново и с.Черганово, а направената инвестиция е в размер на 146.2 млн. евро. В края на 2009 г. е открит завод на фирмата „Промет сейф“ ООД, с външна инвестиция от 14 млн. лв. на руската компанията „Промет”, която работи в областта на производство и дистрибуция на сейфове и метални офис мебели.

През 2010 г. на база натрупания опит в продажбата на инструменти и създадените контакти на руския и българския пазар, фирмата „ЮМТ“ ЕООД започва собствено производство и дейността на компанията преминава от търговска към основно производствена. Към момента „ЮМТ“ ЕООД е единственият производител в България на монолитни твърдосплавни инструменти. От 2011 г. сериозен външен инвеститор в общината е Гуала Клоужърс Груп, която придобива 70% от българската фирма „Даник“АД и заедно основава две нови фирми –„Гуала Клоужърс България“ АД и „Гуала Клоужърс Тулс“ АД. През 2015г., в с. Черганово, е открита нова фабрика на фирма „Екозид“ ЕООД за производство на дървени конструкции и сглобяеми нискоенергийни и пасивни къщи.

По Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност“ 2014-2020 година

са кандидатствали 16 фирми от Община Казанлък като стойността на всички проекти надхвърля 12,46 млн. лв. За предходния програмен период са осъществени проекти на стойност над 80 млн.лв. По Оперативна програма „Развитие на конкурентоспособността на българската икономика" 2007-2013 г., Процедура BG161PO003-2.2.01 „Подкрепа за създаване и развитие на бизнес инкубатори" чрез безвъзмездна финансова помощ се изпълнява проект „Изграждане и модернизиране на Бизнес инкубатор – ГБС - ТОНЗОС в гр. Казанлък", с бенефициент ГБС – ТОНЗОС АД. Основният приоритет на Бизнес инкубатор ГБС - ТОНЗОС е подпомагане на икономиката на местно и регионално равнище и промяна на икономическата структура в областите от Южен централен район на планиране. Бизнес инкубаторът ще играе важна роля за изграждане на нови предприятия, за откриване и поддържане на нови, ефективни работни места. За нови фирми и иновации, Бизнес инкубаторът предлага подходящи рамкови условия и по този начин предлага перспективи за обновяването и развитието на регионалните икономически структури на базата на малки и средни предприятия.

Индустриалният профил на общината е силно обвързан по ефект, освен със социално-икономическо влияние в общината и с екологичното състояние.

Община Казанлък има 2 депа за отпадъци – депо за битови, неопасни отпадъци и депо за строителни отпадъци.

- Депо за битови отпадъци с местонахождение с. Черганово област Стара Загора община Казанлък, пл.№ 000406, в местността "КАРАКОС", площ 87.180 дка, На депото за ТБО – с.Черганово се депонират единствено неопасни отпадъци т.е. отпадъци, които не притежават опасни свойства, не съдържат компоненти, които ги превръщат в опасни, в резултат на което не са класифицирани като опасни отпадъци съгласно Наредба № 3 за класификация на отпадъците
- Депо за строителни отпадъци на община Казанлък е разположено в местността "Голяма Варовита", землището на с.Шейново, община Казанлък, имот №83106.10.105 и представлява изоставена кариера за добив на строителни материали. Площ на депото 23,118 дка. Достъпа до депото се осъществява чрез полски път. В съседство с депото са разположени мери и е отдалечено от населени места. На депото се депонират само строителни и инертни материали и изкопни земни маси, като не се допуска депонирането

на битови и опасни отпадъци.

Организираното сметосъбирането се извършва от общинско предприятие, като обхваща всички населени места на територията на община Казанлък.

В края на декември 2013 г. Община Казанлък сключи договор с организация по оползотворяване за организиране на разделното събиране на отпадъци от опаковки и отпадъчните материали: хартия и картон, метали, пластмаси и стъкло.

В процес на изпълнение и строителство е проект „Изграждане на регионална система за управление на отпадъците в регион Стара Загора“ /РЦУО - Стара Загора/ ще приема за третиране неопасни ТБО от всичките 12 общини в регион Стара Загора, като директно на РЦУО ще бъдат транспортирани генерираните отпадъци от общини Стара Загора, Опан, Бр. Даскалови, Чирпан и Раднево.

Развитието на промишлеността в града, както и значителните чуждестранни инвестиции привличат работна ръка както от самия град, така и от близките села, което натоварва трафика в града и увеличава неблагоприятното въздействие върху околната среда и шума. За да се намали броя на преминаващите коли през центъра на града е необходимо предприемането на мерки за обособяване на паркинги във външните части на града, развитие на мрежата на обществения градски транспорт и подобряване на качеството й, както и стимулиране използването на други алтернативни форми на транспорт.

Транспортна система на община Казанлък и на град Казанлък

Община Казанлък е разположена в Югоизточния район за планиране, в подножието на Стара Планина в Казанлъшката котловина и заема площ от 634.4 км^2. На север общината граничи с общините Габрово и Трявна, на изток –с Мъглиж, на юг –с общините Стара Загора и Братя Даскалови, и на запад – с община Павел баня..

Общинският център Казанлък се намира на 194 км от София и на 185 км от Бургас. Той е важен кръстопът – тук се пресичат пътищата София-Бургас и Стара Загора-Велико Търново. Град Казанлък със своите стопански, транспортно-комуникационни, управленски, научни, културно-просветни, търговски, здравни и други дадености оказва влияние не само върху динамиката и развитието на общината, но и върху цялостното развитие на област Стара Загора и Югоизточния район.

По новото териториално деление община Казанлък е в състава на Югоизточния район. Новият териториален обхват на Югоизточния район, определен в съответствие с изискванията на Регламент на ЕС 1059/2003 се формира от областите Бургас, Сливен, Стара Загора и Ямбол (ниво NUTS 3) с общо 33 общини.

Той е част от района на ниво NUTS1 „Северна и Югоизточна България", който включва още Северозападния, Северния централен и Североизточния район, съответстващи на нивото NUTS2.

Транспортната обслуженост на община Казанлък в регионален, национален и международен план се обезпечава от главните транспортни направления на пътната и железопътната инфраструктура, преминаващи през територията й. Централното за страната географско разположение на общината и благоприятното й местоположение спрямо националната транспортно-комуникационна мрежа я превръщат в инфраструктурен център с национална значимост.

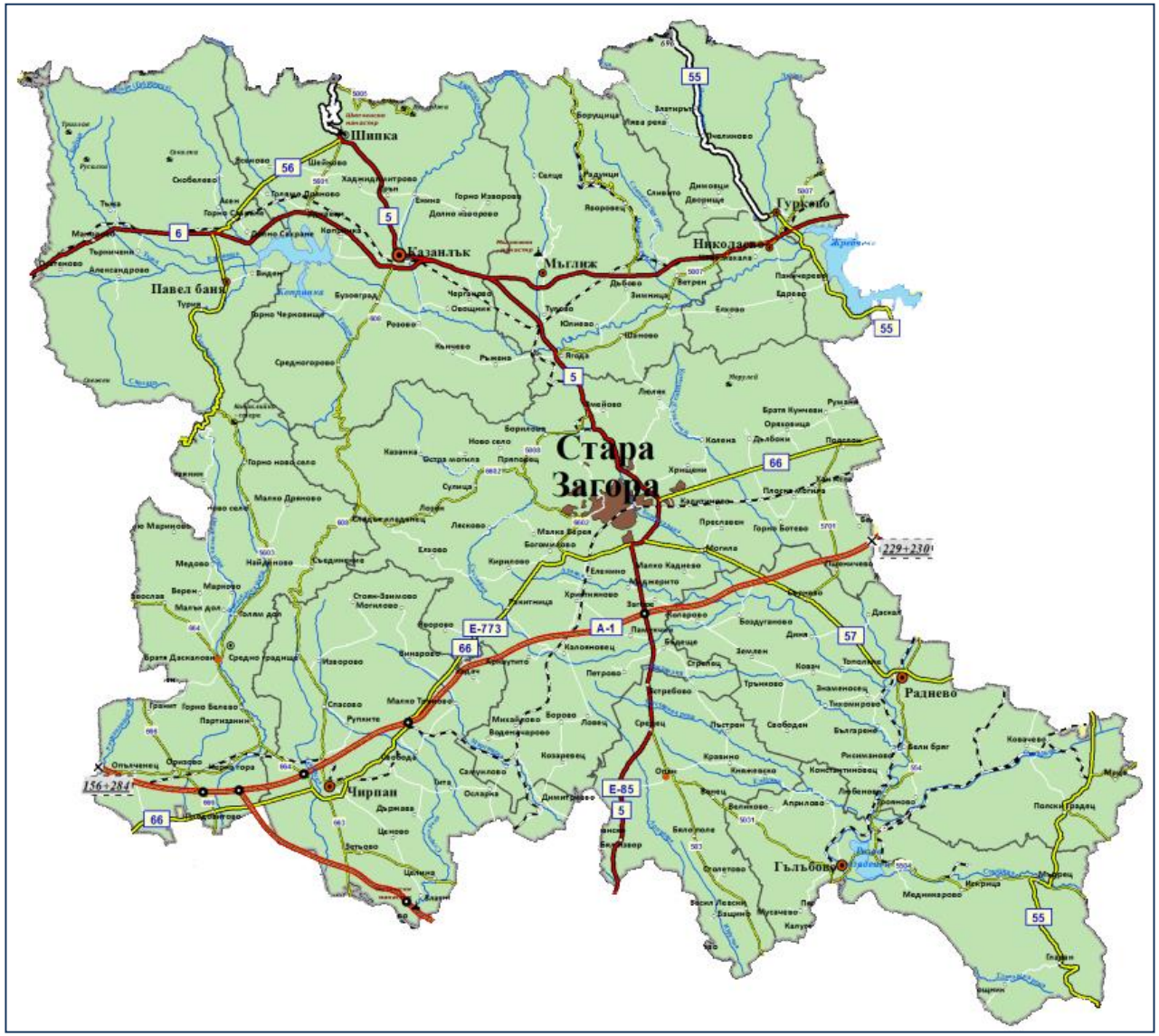
Община Казанлък се обслужва от един от общо петте Общоевропейски транспортни коридора, преминаващи през територията на страната –Коридор No9: Хелзинки – Санкт Петербург – Москва/Псков – Киев – Букурещ – Русе – Димитровград/ Александруполис – Свиленград – Истанбул. Участъкът от коридора (Русе – В. Търново – Ст. Загора – Хасково – Кърджали – Подкова – ГКПП Маказа), който е на територията на България, има ориентация север-юг/югоизток и минава по трасето на първокласния път I-5 (E85) и четвърта главна жп линия. Основната му функция е провеждането международните транспортни потоци между Румъния, България и Гърция. След отварянето на ГКПП Маказа, развитието и доизграждането на ОЕТК No9 на територията на страната и осигуряването на пълноценно му функциониране е свързано с изграждането на скоростен път по цялото трасе на Коридор No9 на територията на България, изграждането на интермодален терминал Русе и модернизацията на жп линията по направлението.

Пътната инфраструктура в община Казанлък е представена от участъците на първокласните републикански пътища I-5 и I-6, преминаващи през територията на общината и пресичащи се в общинския център, участъка от второкласния път II-56, отсечките на третокласните пътища III-608,III-5601, III-5005 и от общинската пътна мрежа.

Републиканска пътна мрежа

Първокласните пътища I-5 (Русе – В. Търново – Казанлък – Ст. Загора – Хасково – Кърджали – ГКПП Маказа) и I-6 (ГКПП Гюешево – Кюстендил – София – Карлово – Казанлък – Сливен – Бургас), с ориентация съответно север - юг и изток - запад, представляват главни транспортни артерии на републиканската пътна мрежа. Те обезпечават транспортната свързаност на общината, както в национален, така и в международен план. Участъците от първокласните пътища, с обща дължина в рамките на общината 49.8 км, се намират в добро експлоатационно състояние.

Фигура 2 Републиканска пътна мрежа на територията на Област Стара Загора



Второкласния път II-56 (Шипка – Павел баня – Раковски – п.в.“Пловдив изток” – Асеновград свързва първокласните пътища I-5 и I-6 и представлява директна транспортна връзка между община Казанлък и областен център Пловдив. Дължината на участъка намиращ се на територията на общината е 9.8 км. Експлоатационното му състояние е лошо, като на места асфалтовата настилка е частично/напълно разрушена или няма такава.

Общата дължина на третокласните пътища е 31 км. Състоянието на пътните отсечки е както следва: III-608 (Казанлък – Средногорово) – средно; III-5601 (Шипка – Дунавци – път I-6) – добро; III -5005 (път I - 5 – вр.Бузлуджа) – лошо.

Общата дължина на републиканските пътища в община Казанлък е 90.6 км. Средната гъстота на РПМ на територията на общината е 14.3 км/100км2, като тя е малко по-ниска от средната за област Стара Загора (17.3 км/100км2) и тази за страната (17.8 км/100км2).

Общинска пътна мрежа

Общинските пътища съдействат за извършването на основните обслужващи функции в рамките на общината. Те осигуряват прекия транспортен достъп до всички населени места в общината, които са извън обхвата на републиканската пътна мрежа. Дължината на общинската пътна мрежа на територията на общината е 88.3 км, а средната й гъстота е 13.9 км/100км^2.

Техническото състояние на пътищата от общинската пътна мрежа е от съществено значение за бързо и качествено транспортно обслужване между общинския център и съставните селища. От таблицата за състоянието на общинските пътища се вижда, че 58.3 % от общата дължина на общинската пътна мрежа е в лошо състояние, 22.8 % е в средно състояние и едва 18.9 % е в добро състояние. Това показва спешната нужда от реконструкция/рехабилитация на общинската пътна мрежа с цел подобряване на транспортната достъпност в рамките на общината.

Таблица 2 Състояние на общинската пътна мрежа в община Казанлък

	Дължина	Добро		Средно		Лошо	
Път							
	км	км	%	км	%	км	%
SZR1060 /IV-50025/ I-5 Нац.парк вр.Бузлуджа	13.9	9.55	*68.7*	0.95	*6.8*	3.4	*24.5*
SZR1061 /IV-50027/ Казанлък-Енина	4.3	0	*0*	0.25	*5.8*	4.05	*94.2*
SZR1062 /IV-50042/ I-6 Черганово-Овощник	7.2	1.25	*17.4*	2.5	*34.7*	3.45	*47.9*
SZR1063 /IV-56004/ 11-56 -Ясеново	2.6	0	*0*	0	*0*	2.6	*100*
SZR1064 /IV-56005/ 11-56 -Шейново-Крън-Г.Изворово	19.3	2.3	*11.9*	6.6	*34.2*	10.4	*53.9*
SZR1065 /IV-56009/ 11-56 -Г.Дряново-Дунавци	4.8	0.2	*4.2*	1.45	*30.2*	3.15	*65.6*
SZR1066 /IV-60074/ 1-6 -яз.Копринка	3.6	0	*0*	1.1	*30.6*	2.5	*69.4*
SZR1067 /IV-60076/ 1-6 -Копринка	1.2	0.8	*66.7*	0	*0*	0.4	*33.3*
SZR1068 /IV-66615 + IV-66622/ Граница обж.Мъглиж- Ръжена-Кънчево-Розово-Бузовград-Г.Черковище	21.1	1.95	*9.2*	4.5	*21.3*	14.65	*69.4*
SZR1069 /IV-66624/ Казанлък-Розово	6.3	0.65	*10.3*	2.8	*44.4*	2.85	*45.2*
SZR1070 /МП/ Казанлък-яз.Копринка	4	0	*0*	0	*0*	4	*100*
Общо:	88.3	16.7	*18.9*	20.15	*22.8*	51.45	*58.3*

В рамките на изпълнението на Общинския план за развитие на Община Казанлък, Приоритет 4. „Развитие и модернизация на техническата инфраструктура, създаваща условия за растеж и повишаване ефективността на общинската икономика“ през периода 2014 – 2015 г. Общината изпълнява редица дейности за рехабилитация, реконструкция и ремонт на пътища и улици. През 2014 г. е асфалтиран участък от общо 2,240 км: - обхваща участъка от пътя Ръжена-Кънчево-Розово, както и бул. „Никола Петков“ източно платно от бул. „Ал.Батенберг“ на юг до ж.п линията, западно платно от бул. „Ал. Батенберг“ до ул. „Тракия“.

През 2015 г. общо са асфалтирани 18,3 км във всички населени места, с изключение на с. Г. Дряново:

- Ремонт на четвъртокласна пътна мрежа по утвърден списък от ОбС-Казанлък - 2,2 км;
- Рехабилитация на пътен участък Казанлък-Енина със свързваща ги велоалея – 4,3 км;
- гр. Казанлък 26 бр.улици – 6,0 км:
  - ул. "Стара планина" от ул. " Ал. Стамболийски " до ул. "Пушкин" -

3600кв.м.

–ул. "Ст. Караджа" от бул. „23 ПШП" до ул. „Стара планина"-2200 кв.м.

–ул."Тимок"-1025 кв.м; ул."Цар Освободител" 2000 кв.м.; ул.„6-ти септември"-1000 кв.м.

–ул."Банянска" от ул. „Тракия" до ул. „Илинден"-2100 кв.м.;

–ул."Банянска" от ул. „Кенали" до ул. „Илинден"-1320 кв.м.;

–ул. „Илинден" от ул. „Банянска" до ул. „Петрова нива"-2200 кв.м.;

–ул. „Петрова нива" от ул. „Илинден" до алея за жил.блок No18-500кв.м.;

–алея за жил.блок на ул. „Илинден" No18-770кв.м;

–алея до бл.11 ж.к."Изток" 400кв.м. и Алея до бл.12 ж.к."Изток" 645кв.м;

–алея западно от жил.блок 74 - 600кв.м. и алея до жил.блок 30 кв."Изток" 1625 кв.м;

–алея от улица "Кремона" на север и алея за жил. блок 43 кв."Изток", 2960 кв.м;

–ул. "Х. Димитър" от бул. „Ал. Батенберг" до ул. "Толстой" и ул. „Толстой"- 3400 кв.м;

–Междублоково пространство ул."Тракия" No5;

–алея за жил. блок1,4,5 кв."В.Левски", 4100 кв.м;

–Частично изкърпване на улици гр.Казанлък, 4700 кв.м;

–алея, северно от жил.блок на ул. „Хината" No1 – 705 кв.м;

–Кръгово движение на бул."Розова Долина" и ул. "Бачо Киро", 860 кв.м;

–ул. "П. Славейков" от ул. "Васил Априлов" до ул."Отец Паисий" - 400 кв.м;

–алея западно от парк на ул."П.Ганин" 770кв.м., алея северно от жил.блок 72 1000 кв.м. и алея източно от жил.блок 8,9,10 кв."Изток" 700 кв.м;

–ул. "Дондуков" от ул. "Рила" до ул."Петко Стайнов" -560 кв.м;

–ул. "Емануил Манолов" от ул."Ген. Радецки" до ул."Тюлбенска", 1350 кв.м

- Населени места 32 бр.улици – 5,8 км:

–ул. "М. Палаузов" до детската градина в с. Бузовград, 750 кв.м.; Асфалтиране на ул. "Бачо Киро" от ул. "Петър Берон" до ДМСГД "Мария Луиза" и полагане на бордюри в с. Бузовград, 1000 кв.м;

–ул. "Христо Ботев", 670 кв.м., ул. „Георги Бенковски", 1800 кв.м.,

с.Г. Черковище.

–ул. "Витоша", 450 кв.м., с. Средногорово;

–ул. "Дунав", 1320кв.м, с. Розово;

–ул. "Батак", 900кв.м, и ул. "Възраждане", 750кв.м, с. Кънчево;

–ул. "Пионерска", 1300 кв.м., ул. "Родопи", 380 кв.м. и ул. "Георги Тихолов", 1000 кв.м., с. Овощник;

–преасфалтиране на централно площадно пространство с част от подходите към ул. "Васил Левски" и ул. "Г. Бенковски", 1800 кв.м., с. Черганово;

–ул. "Васил Левски", 1200 кв.м., ул. "Пейо Яворов", 1000 кв.м., ул. "Тракия", 900 кв.м., с. Копринка;

–ул. "Крайречна", 1500 кв.м., с. Дунавци;

–улици, 360 кв.м., с. Г. Изворово;

–улица 2 от схемата, 1170 кв.м., с. Д. Изворово;

–ул. "Братя Ганеви", 1300 кв.м. и ул. "Бузлуджански конгрес" от ул. "Димчо Астаджов" на север, 3150 кв.м., с. Енина;

–участък от ул. "Тракия", 1360 кв.м., с. Х. Димитрово; Асфалтиране на участък от ул. "Единство", 1100кв.м., с.Х.Димитрово;

–ул. "Родопи", 625 кв.м., ул. "Розова долина", 600 кв.м. и ул."Дунав", 500 кв.м.,с.Шейново;

–ул."Стефан Орешков",2400 кв.м.,гр.Шипка;

–преасфалтиране на площадното пространство пред кметството,1300 кв.м., с.Ясеново;

–ул. "Тунджа", 750 кв.м., с. Ръжена; Поставяне на бордюри и асфалтиране на ул. "Дружба", 800 кв.м, с. Ръжена;

–ул."Бузлуджа", 1130 кв.м., ул."Бончо Шанов", 750 кв.м. и ул."Тодор Юлиев", 750 кв.м.,гр.Крън.

Заложените стойности са 60 км повече до 2020 година като за 2015 г. общо са асфалтирани 18,3 км, а през 2014 г. са 2,240 км.

Улична мрежа

Общата дължина на уличната мрежа в населените места на общината е 411 км. Дължината на уличната мрежа в гр.Казанлък е 94 км, а състоянието й е

незадоволително. Уличната мрежа в съставните селища е в средно и лошо състояние. Има улици без асфалтова настилка и без тротоари. Некачественото изпълнение на ремонтните работи води до бързото износване на настилките.

Фигура 3 Улична мрежа на град Казанлък



В продължение на последователната си и целенасочена политика за подобряване на пътната инфраструктура и в изпълнение на Инвестиционната програма 2016 община Казанлък стартира дейности по асфалтиране на улици в град Казанлък и населените места.

За тази година в бюджета на община Казанлък са отделени средства в размер на 1 475 000 лв., от които 813 000 лв. за ремонти и частично изкърпване на градските улици, 462 000 лв. за ремонти на улици в 19-те населени места на Общината и 200 000 лв. – за четвъртокласната пътна мрежа, свързваща населените места в Общината.

В град Казанлък ще бъдат ремонтирани четири улици с асфалтова настилка в лошо състояние. Подобрителните работи ще се извършват по график, който започва с преасфалтирането на ул. „Филип Тотьо“. Целият участък ще бъде преасфалтиран, като е предвидено и отводняване на дъждовни води.

Паралелно започва ремонт на ул. „Ген. Столетов“ и кръстовището с ул. „Войнишка“ и ул. „Опълченска“. Мястото е с асфалтова настилка, положена върху съществуващи павета. Те ще бъдат премахнати, заедно със старата земна основа под тях. Ще бъдат направени нова основа на участъка с павета и отводняване на дъждовни води.

Графикът на ремонтните работи по улиците продължава с ул. „Фукояма“ до бл. 31 в ж.к. „Изток“, която ще бъде изцяло преасфалтирана. И там ще бъде направено отводняване на дъждовни води.

Цялата ул.„Еделвайс“ ще бъде преасфалтирана. Като преди ремонта на улицата е подменена водопроводната мрежа и е изградена нова газоразпределителна мрежа. Ул.“Козлодуй“ също ще бъде асфалтирана. Освен асфалтиране, на ул.“Тюлбенска“ ще бъде изграден южен тротоар.

Започва изграждане на паркинг в централна част на града, на алеи и оформяне на междублоково пространство, северно от МБАЛ ”Д-р Христо Стамболски” ЕООД.

Освен необходимостта от поправяне на пътната настилка на улиците в града е нужна и оптимизация на съществуващата организация на движението с цел обезопасяване на проблемни кръстовища, улесняване преминаването на трафика и намаляване на задръстванията, както и улесняване достъпа и движението на автомобилите на обществения градски транспорт.

Като проблемни кръстовища се определят, такива които с конкретното

геометрично решение, транспортната схема, организация на движението въведена с маркировката и пътните знаци, довежда до проблеми в провеждане на трафика, увеличен брой на ПТП (пътно транспортно произшествия) – влошена безопасност на движението, затруднено преминаване на линиите на обществения градски транспорт, увеличени транспортни задръжки, задръствания и други. Определени са 14 кръстовища, които създават някой от описаните по-горе проблеми:

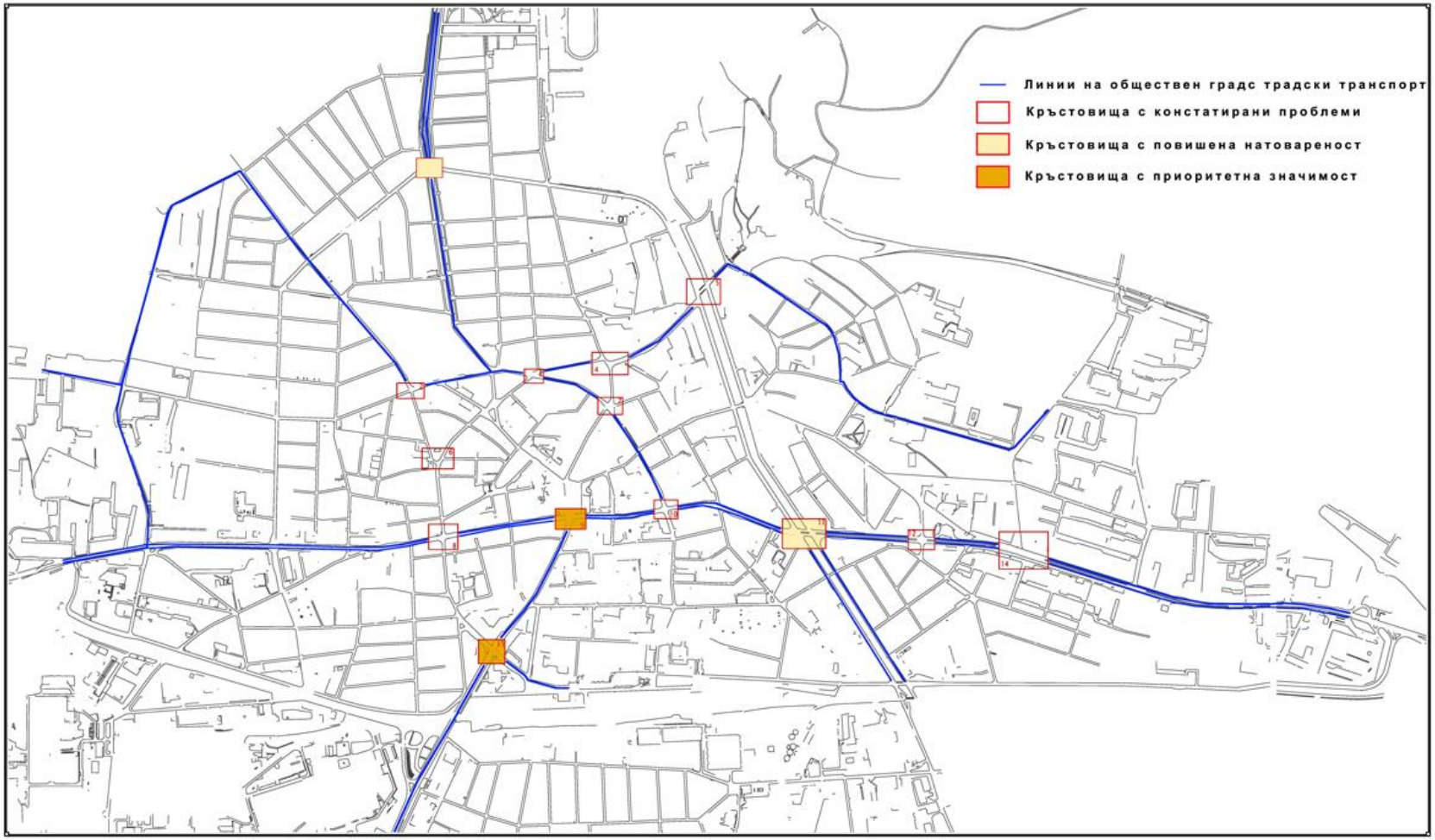
- Кръстовище 1 – бул. „Освобождение” и ул. „Капрони”, „Генерал Драгомиров” - Кръстовището е приведено към кръгово движение. Наблюдава се разместване на бордюрите по вътрешния кръг което предполага неадекватен (недостатъчен) размер на някой от геометричните елементи – най вероятно ширина на лентата на кръстовището.
- Кръстовище 2 – ул. „Стара Планина” и ул. „Христо Ботев”, „Генерал Столетов” - Кръстовището е малко и трудно разпознаваемо. Има проблеми с видимостта поради спрели автомобили и с възприемане на предимството тъй като улиците са с еднакъв клас.
- Кръстовище 3 – улици „Македония”, „Бузлуджа”, „Шипченска епопея”, „Шейновска” - Кръстовището е косо не е канализирано, неясно предимство, много клонове.
- Кръстовище 4 – ул. „Любомир Кабакчиев”, „Шейновска” и ул. „Кирил и Методи” - Липса на съосие, Получават се две кръстовища с нулево разстояние между тях.
- Кръстовище 5 – улици „Никола Петков” и „Генерал Радецки”, „Любомир Кабакчиев” - Движението включително транзитно трябва да прави поредица от остри завой в сложни кръстовища на малко разстояние едно от друго.
- Кръстовище 6 – „Христо Ботев” и „Македония” - Кръстовището е в крива и не е предвидено достатъчно уширение на настилката за разминаване. Липса на съосие с улица „Хан Крум”.
- Кръстовище 7 – улици „Кирил и Методи”, „Шипченска епопея” и „Чудомир” - Наличие на много входове (клонове), косо пресичане, кръстовището не е канализирано (много свободно пространство и неясни траектории на автомобилите), неясно предимство, много дълги

пешеходни пътеки.

- Кръстовище 8 – улици „23 Шипченски полк” и „Христо Ботев” - Проблеми със светофарния цикъл – пешеходното движение е на една фаза със завиващите – зеления сигнал за дясно и ляво е недостатъчен като продължителност.
- Кръстовище 9 – бул. „Розова Долина” и „Александър Батенберг” - Лентата за ляв завой и за десен не са правилно отделени т.е. движението направо директно попада в лентата за ляво или дясно. Недостатъчен зелен сигнал за ляво.
- Кръстовище 10 – бул. „Александър Батенберг” и ул. „Кирил и Методи”, „Д-р Стамболийски” - Движението направо в източна посока попада в тротоара.
- Кръстовище 11 – бул. „Никола Петков” и бул. „Александър Батенберг” - Проблеми със светофарния цикъл – левия завой от юг е с недостатъчна продължителност на зеления сигнал.
- Кръстовище 12 – бул. „Александър Батенберг” и ул. „Старозагорска”, „Банянска” - Поради интензивния трафик по „Батенберг” пресичането и левите завой от улица „Старозагорска” и ул. „Банянска” са много трудни с големи задръжки особено при пиково натоварване. Последните две улици са важни трасета, като дават алтернативен маршрут на бул. „Батенберг”.
- Кръстовище 13 – бул. „Розова долина” и ул. „Софроний”, „Бачо Киро” - Интензивното движение по бул. „Розова Долина” прави пресичането на същия и левите завой много трудни и опасни особено в пиковите часове.
- Кръстовище 14 – бул. „Александър Батенберг” и ул. „Капитан Петко Войвода” – необходимо е кръстовището да влезе в координация тип „зелена вълна”

На следващата карта са посочени изброените по-горе проблемни кръстовища, отбелязани са най-натоварените от тях и са отбелязани маршрутите на обществения градски транспорт, за да може да се идентифицират проблемни кръстовища от основно значение за интегрирания градски транспорт, върху които общината да насочи инвестиционните си намерения за подобрение.

Фигура 4 Карта на проблемните кръстовища в град Казанлък[1]



1. Съотносимо е Приложение 1, което представя симулация, изготвена на база живи метаданни, на трафика по ключови кръстовища в града. Симулацията подкрепя направените в анализа изводи във връзка с предприемане изпълнението на предписаните от консултанта мерки.

Основните пътни артерии с проблемни кръстовища са бул. „23-ти Пехотен шипченски полк“, бул. „Княз Александър Батенберг“ и бул. „Розова долина“. По три от тези кръстовища минават и линиите на обществения градски транспорт както е показано на картата. Това са и най-натоварените линии на обществения градски транспорт – автобусни линии 12 и 13.

За да се облекчи движението на линиите на градския транспорт по тези основни булеварди се препоръчва разработването и въвеждането на информационна система за управление на градския транспорт, чрез която да се следи и управлява движението на автобусите с цел избягване на струпването им на определени точки в града в един и същ момент. Подобна система ще донесе на общината и други две основни ползи:

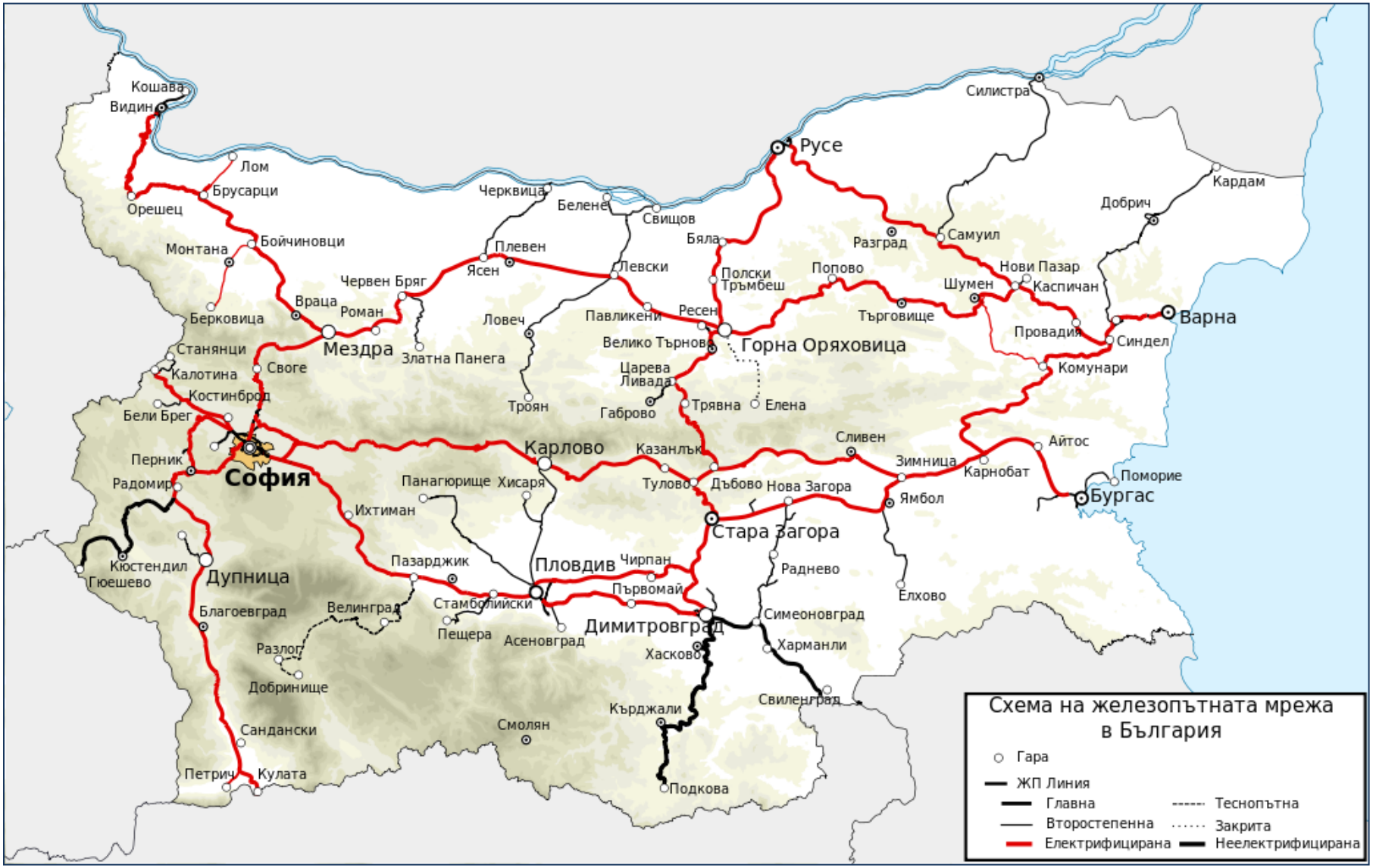
- Ще позволи бърза реакция при аварии и спешни случаи свързани с интегрирания градски транспорт в града;
- Чрез монтирането на табла на спирките на обществения градски транспорт ще предоставя на пътниците точна и навременна информация за това кога ще дойде следващия автобус, което ще им позволи много по-добре да планират времето си за пътуване.

За по-добре организиране на движението по основните булеварди и за намаляване риска от настъпване на ПТП се препоръчва и изпълнението на ремонт ни дейности с цел подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други.

ЖП инфраструктура

През община Казанлък преминава трета главна железопътна линия (София – Карлово – Варна/Бургас). Участъкът от линията на територията на общината е с дължина 27 км и се обслужва от три гари и две спирки. Гарите Тулово и Дъбово, намиращи се в съседната община Мъглиж, предоставят връзки с четвърта главна жп линия (Русе – Ст. Загора – Кърджали – Подкова), което осигурява добра железопътна свързаност на община Казанлък във всички посоки.

Фигура 5 Свързаност на град Казанлък чрез железопътни транспортни линии



Въздушен транспорт

Летище "Стара Загора" ЕООД е на разстояние 33 км от град Казанлък. Това е най-близкото летище до общината, но извършва само чартърни полети. Международното летище "Пловдив" АД се намира на 140 км от град Казанлък. Летище "Овощник", което е на 2 км югоизточно от град Казанлък, е единственото летище намиращо се на територията на общината. Летището, което е собственост на частен предприемач "Кълвача газ" АД, не извършва транспортни услуги. Базата предоставя възможност за свободното време на хора, любители на силните и екстремни усещания, чието хоби са летенето и парашутизмът. На летище "Овощник" се извършват спортни полети за скокове на парашутисти, практикува се безмоторно летене, парапланеризъм и делтапланеризъм. Предоставя се възможност за разглеждане забележителностите на град Казанлък от въздуха, като полета включва излитане от летище "Овощник", кръжене над града, след което се отправя към връх Шипка, където има възможност да се наблюдават обектите на Национален парк-музей "Шипка-Бузлуджа".

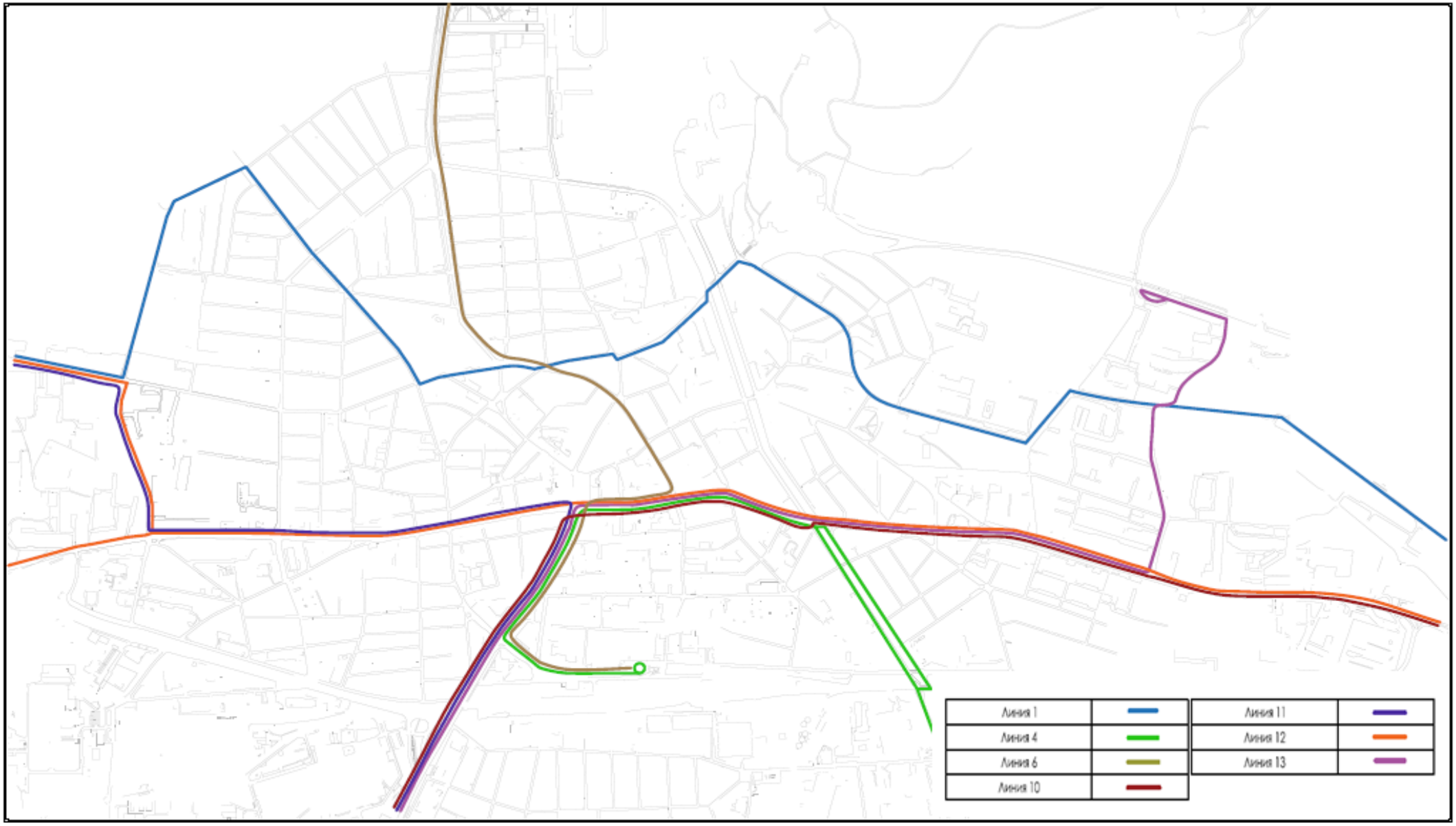
На вр. Столетов има действаща хеликоптерна площадка.

Обществен градски транспорт на град Казанлък

Системата на обществения транспорт в град Казанлък е организирана в едно направления – само автобусен транспорт. Оператор на тролейбусен транспорт няма, въпреки че има налична инфраструктура за движение на тролейбуси.

На следващата карта са изобразени всички линии на обществения градски транспорт на град Казанлък.

Фигура 6 Линии на обществения градски транспорт на град Казанлък



В момента в града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Както се вижда от картата на линиите на обществения градски транспорт, те основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътува голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

Възможно решение на този недостатък на обществения градски транспорт в рамките на бюджета на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ е подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други. В резултат от изпълнението на тези дейности се очаква постигането на по-добро регулиране на движението по булеварда, решаване на проблема с неправилното паркиране, подобряване на асфалтовата настилка, което да намали повредите и амортизацията на автобусите, по-лесно и бързо преминаване на автобусите от линиите на градския транспорт и безопасно движение на пътниците при пресичането на булеварда. В зависимост от бюджетните възможности на общината рехабилитацията на бул. „Розова долина“ може да се изпълни на три етапа:

- до кръгово с ул. "Бачо Киро";
- от кръстовището с ул. "Бачо Киро" до южния край на надлеза;
- от южния край на надлеза до връзка с околовръстен път.

Проучването на консултанта показва, че при рехабилитацията на инфраструктурата е необходимо и осигуряването на безопасното достигане на големия поток от пътници от Автогарата до спирките на градския транспорт намиращи се на на бул. „Розова долина“. Консултантът препоръчва възстановяването и рехабилитацията на подлеза на Автогарата и пригодяването му за придвижване на хора с увреждания.

Превозвачи

Основния превозвач в град Казанлък е „Кумакс Инвест” ЕООД, която изпълнява услугите за обществен градски транспорт по петте маршрутни линии в града, както и следните междуселски линии:

- Арсенал – Копринка
- Арсенал-Черганово
- Бузовград-Казанлък-Крън-Енина
- Бузовград-Казанлък-Енина-Крън
- Казанлък-Арсенал-Крън“
- Казанлък-Индустриална зона-Енина-Крън
- Бузовград-фабриките-Енина-Крън
- Казанлък – Шипка
- Хаджи Димитрово – Арсенал
- Шипка – Арсенал
- Шейново-Арсенал
- Казанлък – фабриките – Шипка
- Казанлък-Ръжена
- Казанлък-бани Овощник-Ръжена
- Казанлък-Капрони-Ръжена
- Казанлък-фабриките-Ръжена
- Казанлък-ТПК-Ръжена
- Казанлък – Горно Черковище
- Казанлък-Капрони-Горно Черковище
- Казанлък-Горно Изворово
- Казанлък-Арсенал-Горно Изворово

- Казанлък-Средногорово
- Казанлък-Горно Дряново-Ясеново-Казанлък
- Стара Загора-Мъглиж-Казанлък
- Казанлък-Мъглиж-Ягода
- Казанлък-Юлиево
- Казанлък-Конаре
- Казанлък-Радунци
- Казанлък-Бузлуджа

В допълнение община Казанлък има сключени договори за възлагане на обществен превоз на пътници с още три фирми, които обслужват междуселски и междуградски линии както следва:

- Фирма „Тиара-3“ ООД, линии:
  - Казанлък – Черганово;
  - Казанлък - Ясеново
- Фирма ЕТ “ Емил Гаджев”, линия:
  - Казанлък – Копринка – яз. Копринка;
- Фирма ЕТ “Иван Колев - Младен Колев”, линии:
  - Казанлък – Свиленград;
  - Пловдив - Казанлък

Тролейбусен транспорт

Мрежата на тролейбусния транспорт е развита от много години в града, но превоз с тролеи не се извършва.

В миналото е имало три тролейбусни линии, както следва:

1) Линия № 10: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
2) Линия № 11: от обръщалото в жк.. „Запад” по бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
3) Линия № 12: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг”, който продължава в бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до обръщалото в жк. „Запад”; (и обратно);

Автобусен транспорт

Автобусният транспорт в град Казанлък включва 5 градски линии, множество междуградски и междуселски линии като маршрута и спирките на всяка линия са описани в следващата таблица.

Таблица 3 Маршрутна мрежа на автобусните линии на обществения, междуселищния и областния транспорт

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
Вътрешноградска автобусна линия №1	сп. ”Кремона”, сп. ”ул. СеВт”, сп. "Албена”, сп. ”Н. ВапцаровВ”, сп. ”Вожели”, сп. ”Капрони”, сп. "Белите брези”, сп. ’’Поликлиника”, сп. ”Дом на културата”, сп. ”Тюлбето”, сп. ”Болтица”, сп. ’’Общежития”, сп. ”ул. Кремона”, сп. ”блок 42”, сп. ”бл. 46”, сп. “Динамика” (обръщало), сп. ”бл. 46”, сп. ”блок 42”, сп. ”ул. Кремона”, сп. ”Общежития”, сп. ”Болница”, сп. ”Митница”, сп. ”Дом на културата”, сп. ”Поликлиника”, сп. ”Белите брези”, сп. ”Капрони”, сп. ”Вожели”, сп. ”Пушкин”, сп. ”Абаята”, сп. ”Кремона”	Начален пункт – сп. Кремона От 06:30 до 19:30 – 30 минути Начален пункт – сп. Динамика От 07:00 до 20:00 – 30 минути	12, 600 км
Вътрешноградска автобусна линия №13	жк “Изток”- сп.”Зорница”, сп.”Подстанция”, сп.”у-ще Чудомир”, “Белчова спирка”, сп.”Гимназията”, сп.”ДНА”, (сп.”РСВ” за почивни дни), сп.”Надлеза”, сп. по желание ’’Гробищен	Начален пункт „Зорница“ Тръгва – 06:00; 06:30; 06:45; 07:00; 07:10; 07:20; 07:45; 08:10; 09:10; 10:10; 11:00; 11:45; 12:10; 12:45;	9, 600 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	парк”(важи само в събoтен ден), сп.”Арсенал”, сп.”НИТИ” и обратно: сп.”НИТИ”, сп.”Арсенал”, сп.”Надлеза”, (сп.”РСВ” за почивни дни), сп.”Комплекс Здраве”, сп.”Универмаг”, сп.”Гимназия”, “Белчова спирка”, сп.”у-ще Чудомир”, сп.”Подстанция”, сп.”Зорница”.	13:10; 14:10; 15:10; 15:45; 16:10; 16:45; 17:10; 17:45; 18:45; 19:45 Начален пункт сп. „НИТИ“ Тръгва – 06:15; 06:40 От 06:40 до 18:10 – 30 мин; 19:10; 20:10	
Вътрешноградска автобусна линия №13 Ф	жк “Изток”-сп.”Зорница”, сп.”бл.27”, сп.”бл.20” сп, ”бл.42”, сп.”бл.46”, сп.”Динамика”, сп.”Махалата”, сп.”Чудомир” и съответно сп.”Подстанция”, сп.”у-ще Чудомир”, “Белчова спирка”, сп.”Гимназията”, сп.”ДНА”, сп.”Надлеза”, сп.”Арсенал”, сп.”Катекс”, сп.”Бълаария” и обратно: сп.”Бълаария”, сп.Катекс”, сп.”Арсенал”, сп.”Надлеза”, сп.”Комплекс Здраве”, сп.”Универмаа”, сп.”Гимназия”, “Белчова спирка”, сп.”у-ще Чудомир”,	Начален пункт сп. „Зорница“ От 04:15 до 21:15 Начален пункт сп. „България“ От 05:10 до 22:10	12 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп.”Подстанция”, сп.”Зорница”.		
Вътрешноградска линия №10	сп. Динамика, сп. Снежанка, сп. Махалата, сп. Чудомир, сп. БелчоВа спирка, сп. Гимназията, сп. ДНА, сп. Надлеза, спирка по желание “Гробищен парк” (Важи само В събoтен и неделен ден), сп. Арсенал, сп. НИТИ и обратно, сп. НИТИ, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. Комплекс ЗдраВе, сп. ГУМ, сп. Гимназията, сп. БелчоВа спирка, сп. Чудомир, сп. Махалата, сп. Динамика.	От начален пункт „Динамика“ От 04:30 до 21:55 – 25 мин/ 30 мин От начален пункт НИТИ От 04:50 до 22:30 – 30 мин	10 км
Вътрешноградска линия №11	сп. Албена, сп. Н. Вапцаров, сп. ”Пушкин”, сп. Абаята, сп. Манастира, сп. Асансъорен сервиз, сп. Пощата, сп. ДНА, сп. Надлеза, сп. Арсенал, сп. НИТИ и обратно сп. НИТИ, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. Комплекс Здраве, сп. Център,	От начален пункт „Албена“ От 04:45 до 21:35 – 30 мин От начален пункт НИТИ От 05:00 до 22:10 – 30 мин/ последен курс - 40 мин	10 400 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп. Асансьорен сервиз, сп. Манастира, сп. Абаята, сп. ”Кремона”, сп. ”ул. Север”, сп. Албена		
Междуселищна автобусна линия „Казанлък – Копринка“	АГ Казанлък, сп. - ДНА, сп. Център, сп. Пощата, сп. Асансьорен сервиз, сп. Абаята, сп. Първи май, сп. КАТ, сп. С. Копринка – спирка I, сп. Център, сп. III	От 06:30 до 09:00 – 30 мин. От 09:00 до 11:00 – 1 час От 11:00 до 12:30 – 1 час 30 мин. От 12:30 до 14:00 – 30 мин. От 14:00 до 15:00 – 1 час От 15:00 до 16:30 – 1 час 30 мин. От 16:30 до 19:30 – 30 мин. От 19:30 до 20:40 – 1 час 10 мин.	7 км
Междуселищна автобусна линия - „Казанлък – яз. Копринка „	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. Център, сп. Пощата, сп. Асансьорен сервиз, сп. Абаята, сп. Първи май, сп. КАТ, сп. С. Копринка – спирка I, сп. Център, сп. III, сп. Яз. „Копринка“-сп. Плажа, сп. ВЕЦ, сп. Обръщало	От 08:00 до 18:00 – 2 часа	10.5 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък – Копринка през	АГ Казанлък, сп. Арсенал, сп. Катекс, сп. България,	2 курса: 1. 05:10 2. 22:10	8 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
фабриките“	сп. Първи май, сп. КАТ, сп. Село Копринка-спирка 1, сп. Център, сп. III,		
Междуселищна автобусна линия „Арсенал – Копринка“	С. Копинка-сп. III, сп. Център, сп. Спирка I, сп. Арсенал	Тръгва 07:15	7 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък – Черганово“	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. Гимназия, сп. Конпло, сп. ТПК, сп. Зем. Кооперация, сп. Томи Шоу, сп. Бани Овощник, сп. С. Овощник-спирка I, сп. С. Овощник-спирка II, сп. Черганово	В почивните дни: От 06:00 до 10:00 – 30 мин, От 10:00 до 12:00 – 1 час, От 12:00 до 14:00 – 30 мин, От 14:00 до 16:00 – 1 час От 16:00 до 19:30 – 30 мин, От 19:30 до 20:40 – 50 мин	20 км
Междуселищна автобусна линия „Арсенал-Черганово“	Сп. Арсенал, с. Овощник-спирка I, с. Овощник-спирка II, сп. Черганово	Тръгва - 16:50	11 км
Междуселищна автобусна линия „ Казанлък – Черганово „	Казанлък-сп.“Първи май“ , сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. К-с Здраве/сп. ДНА, сп. Гимназия, сп. Конпло, сп. ТПК, сп. Зем. Кооперация, сп. Томи Шоу, сп. Бани Овощник, с. Овощник-спирка I, с. Овощник-сприка II, сп. Черганово	Тръгва - 22:10	14 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
Междуселищна автобусна линия „Бузовград-Казанлък-Крън-Енина“	С. Бузовград-сп. Център, с. Бузовград-сп.II, сп. Агростат Корпорейшън, сп. НИТИ, сп. Арсенал, сп. Надлез, сп. Комплекс Здраве, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, сп. НИРЕЛК, сп. Крънско ханче, сп. Разклон Крън, с. Крън – сп I, с. Крън-сп. Център, с. Енина-сп. Яна	Тръгва - 06:10; 06:50; 07:10 От 08:00 до 19:00 – 1 час	25 км
Междуселска автобусна линия „ Бузовград-Казанлък-Енина-Крън	С. Бузовград-сп. Център, с. Бузовград-сп.II, сп. Агростат Корпорейшън, сп. НИТИ, сп. Арсенал, сп. Надлез, сп. Комплекс Здраве, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, сп. НИРЕЛК, сп. Крънско ханче, сп. Разклон Крън, с. Крън – сп I, с. Крън-сп. Център, с. Енина-сп. Яна	От 06:30 до 20:30 – 1 час	25 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Арсенал-Крън“	Сп. Арсенал, сп. Надлез, сп. ДНА, сп. ул. Кирил и Методий, сп. Розариум,		9 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп. Орешака, с. Крън – сп. I, с. Крън – сп. Център, с. Крън - Цеха		
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Индустриална зона-Енина-Крън“	Казанлък-сп.Първи май, сп. България, сп. М+С Хидравлик, сп. Катекс, сп. ДНА, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, с. Енина-сп. Яна, с. Енина-сп. I, с. Енина-сп. Център, с. Крън-сп. Център, с. Крън-сп. I, с. Крън - Цеха	Тръгва 16:10	14 км
Междуселищна автобусна линия „Бузовград-фабриките-Енина-Крън“	С. Бузовград-сп. Център, сп. Арсенал, Казанлък-сп. Надлеза, сп. България, сп. Катекс, сп. Комплекс Здраве, сп. ГУМ/сп. ДНА, Сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, с. Енина – сп. Яна, с. Енина – сп. Център, с. Енина – сп. II, с. Крън – сп. Център, с. Крън – сп. II, С. Крън - Цеха	Тръгва – 22:00; 05:06	29 км
Междуселищна автобусна линия „ Казанлък – Шипка“	АГ Казанлък, сп. ГУМ/сп. ДНА, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, сп. НИРЕЛК,	От 06:30 до 19:30 - 30 мин. от 19:30 до 20:40 - 50 мин. Почивни дни-всички курсове са на кръгъл час	16 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп. Крънско Ханче, сп. Разклон Крън, с. Хаджи Димитрово-сп. I, с. Хаджи Димитрово-сп. II, с. Шейново-сп. Изток, с. Шейново-сп. Център, с. Шейново – сп. Север, гр. Шипка-сп. Гробищен парк, гр. Шипка - Център		
Междуселищна автобусна линия „Хаджи Димитрово – Арсенал“	Казанлък-сп. Първи Май, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. ГУМ/сп. ДНА, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, сп. НИРЕЛК, с. Хаджи Димитрово- I спирка, с. Хаджи Димитрово – II спирка		13 км
Междуселищна автобусна линия „Шипка – Арсенал“	Казанлък – сп. Първи май, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. Комплекс Здраве, сп. ГУМ/сп. ДНА, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, сп. НИРЕЛК, гр. Шипка-сп. Гробищен парк, гр. Шипка-Център	Тръгва – 16:10	16 км
Междуселищна автобусна линия „Шейново-Арсенал“	Казанлък-сп. Първи май, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. Комплекс Здраве,	Тръгва 16:10	16км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп. ГУМ/сп. ДНА, сп. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, сп. НИРЕЛК, с. Хаджи Димитрово-I спирка, с. Хаджи Димитрово – II спирка, с. Шейново-сп. Изток, с. Шейново – сп. Център, с. Шейново – сп. Север		
Междуселищна автобусна линия „Казанлък – фабриките – Шипка“	Казанлък – сп. „Първи май“, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. Надлеза, сп. Комплекс Здраве, сп. ГУМ/сп. ДНА, сп. Ул. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орехите, с. Хаджи Димитрово-I спирка, с. Хаджи Димитрово-II спирка, с. Шейново- Изток, с. Шейново – II Център, с. Шейново – сп. Север, гр. Шипка – сп. Гробищен парк, гр. Шипка – Център,	Тръгва 05:05; 22:10	Дължина на курса без преминава през село Ясеново – 19 км; Дължина на курса през с. Ясеново – 31 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Ръжена“	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. Гимназия, сп. ТПК Обединение, сп. Земеделска кооперация, с. Розово-сп. I, с. Розово-сп. III, с Кънчево сп. I, с. Кънчево сп. II,	От 07:20 до 10:20 - 1 час От 10:20 до 14:20 – 2 часа От 14:20 до 17:20 – 1 час От 17:20 до 18:30 – 80 мин От 18:30 до 19:30 – 1 час От 19:30 до 21:00 – 1 час 30 мин	16 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-бани Овощник-Ръжена“	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. Гимназия, сп. ТПК Обединение, сп. Земеделска кооперация, сп. Бани Овощник, с. Розово сп I, с. Розово сп. Център, с. Розово сп. III, с. Кънчево сп. I, с. Кънчо сп. II, с. Ръжена-сп. Запад, с. Ръжен сп. Център	От 09:20 до 11:20 – 2 часа От 11:20 до 16:50 – 5 часа	18 км
Междуселищна линия „Казанлък-Капрони-Ръжена“	Казанлък сп. Капрони, сп. Нектар, сп. Ул. Бачо Киро, сп. Арсенал, сп. НИТИ, сп. Агростарт корпорейшън, с. Бузовград сп. I, с. Бузовград сп. II, с. Розово сп. I, с. Розово сп. Център, с. Розово сп. Център, с. Розово сп. III, с. Кънчево сп. I, с. Кънчево сп. II, с. Ръжена – сп. Запад, с. Ръжена сп. Център	Тръгва 16:50	18 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-фабриките-Ръжена“	Казанлък сп. Първи Май, сп. България, сп. Севт, сп. Катекс, сп. Надлеза, сп. Арсенал, сп. НИТИ, сп. Агростарт корпорейшън, с. Бузовград сп. I, с. Бузовград сп. I, с. Розово сп. I, с. Розово сп. Център,	Тръгва 22:10; 13:40	18 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	с. Розово сп. III, с. Кънчево сп. I, с. Кънчево сп. II, с. Ръжена сп. Запад, с. Ръжена сп. Център		
Междуселищна автобусна линия „ Казанлък-ТПК-Ръжена“	Сп. ТПК, сп. Гимназия, сп. К-с Здраве, сп. Надлеза, сп. Арсенал, сп. НИТИ, сп. Агростарт Корпорейшън, с. Бузовград сп. I, с. Бузовград сп. II, с. Розово сп. I, с. Розово сп. Център, с. Розово сп. III, с. Кънчево сп. I, с. Кънчево сп. II, с. Кънчево сп. III, с. Ръжена сп. Запад, с. Ръжена сп. Център		18 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък – Горно Черковище“	Сп. ДНА, сп. Арсенал, сп. Агростарт корпорейшън, с. Бузовград сп. I, с. Бузовград сп. Център, с. Горно Черковище-Център	От 07:00 до 12:00 – 2 часа От 12:00 до 13:30 – 1 час 30 мин От 13:30 до 14:30 – 1 час От 14:30 до 16:00 – 1 час 30 мин От 16:00 до 17:50 – 1 час 50 мин От 17:50 до 19:40 – 1 час 30 мин От 19:40 – 20:15 – 35 мин	11 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Капрони-Горно Черковище“	Сп. Капрони, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. Агростарт Корпорейшън,	Тръгва 16:50	15 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	с. Горно Черковище		
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Горно Изворово	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, с. Енина-сп. Яна, с. Енина-Център, с. Долно Изворово I сп., с. Долно Изворово II сп., с. Долно Изворово сп. Център	Тръгва – 07:30; 10:00; 12:00; 14:30; 18:30; 19:40	15 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Арсенал-Горно Изворово“	Сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, с. Долно Изворово I сп., с. Долно Изворово II сп., с. Горно Изворово – сп. Център	Тръгва 16:20	17 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Средногорово“	АГ Казанлък, сп. Арсенал, сп. Агростарт Корпорейшън, с. Бузовград сп. I, с. Бузовград сп. Център, с. Средногорово-Център	Тръгва – 06:45; 09:00; 13:30; 16:40; 19:00	13 км
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Горно Дряново-Ясеново-Казанлък“	АГ Казанлък, сп. Разклон Дунавци, с. Дунавци-Център, с. Голямо Дряново. Център, с. Ясеново –сп. Център, с. Шейново –сп. Запад, с. Шейново –сп. Център, с. Шейново-сп. Изток, с. Х.Димитрово-II сп., с. Х.Димитрово-I сп., сп. Разклон Крън,	Тръгва – 06:10; 15:30; 13:00; 16:20; 19:00	40 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	сп. Орешака, сп. Розариум, сп. Кирил и Методий, сп. ГУМ, сп. ДНА, АГ Казанлък		
Междуселищна автобусна линия „Казанлък-Арсенал-Ясеново“	Казанлък-сп. Първи май, сп. България, сп. Катекс, сп. Арсенал, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Кирил и Методий, сп. Розариум, сп. Орешака, сп. Разкон Крън, с. Х. Димитрово-I сп., с. Х. Димитрово-II сп., с. Шейново-сп. Изток, с. Шейново-сп. Център, с. Шейново-сп. Запад, с. Ясеново – сп. Център	Тръгва 16:10	20 км
Областна автобусна линия „Стара Загора-Мъглиж-Казанлък“	АГ Стара Загора, Аптека 2 с.п.ж., Ремиза с.п.ж., АС Тулово, АГ Мъглиж, Чудомир с.п.ж., Гимназия с.п.ж., ДНА с.п.ж., АГ Казанлък	Тръгва – 10:30; 13:00; 14:00	41 км
Областна автобусна линия „Казанлък-Мъглиж-Ягода“	АГ Казанлък, ДНА, сп. Гимназия, сп. Чудомир, сп. Павлъов мост, сп. Гелин дере, сп. Кара дере, АГ Мъглиж, АС Тулово,	Тръгва – 07:15; 10:30; 12:30; 16:30; 18:30;	24 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	АГ Ягода,		
Областна автобусна линия „Казанлък-Юлиево“	АГ Казанлък ДНА, сп. Гимназия, сп. Чудомир, сп. Павлъов мост, сп. Гелин дере, сп. Кара дере, АГ Мъглиж, АС Тулово, АГ Ягода, АС Юлиево	Тръгва – 08:15; 15:15	29 км
Областна автобусна линия „Казанлък-Конаре“	АГ Казанлък, ДНА, сп. Гимназия, сп. Чудомир, АГ Мъглиж, АС Дъбово, АС Ветрен, АС Ново Махала, АГ Николаево, АГ Гурково, АС Конаре	Тръгва – 07:05; 10:05; 13:30; 17:05	47 км
Областна автобусна линия „ Казанлък-Радунци“	АГ Казанлък, ДНА, сп. Гимназия, сп. Чудомир, АГ Мъглиж, АС Дъбово, с. Яворовец, с. Радунци	Тръгва – 06:10; 12:30; 18:30	35 км
Областна автобусна линия „Казанлък-Конаре“	АГ Казанлък, ДНА, сп. Гимназия, сп. Чудомир, АГ Мъглиж, АС Дъбово, АС Ветрен, АС Ново Махала, АГ Николаево,	Тръгва – 07:05; 10:05; 13:30; 17:05;	47 км

Линия	*Маршрут и спирки*	*Интервали м/у отделните автобуси*	*Дължина на един курс*
	АГ Гурково, АС Конаре		
Автобусна линия „Казанлък-Бузлуджа“	АГ Казанлък, сп. ДНА, сп. ГУМ, сп. Розариум, сп. Орехите, с. Енина –сп. Яна, с. Енина – сп. Запад, с. Крън –сп. Център, Бара с.Крън, Разклон хижа Тонзос, сп. Вр. Бузлуджа	Лятно разписание – Тръгва 08:30; 15:00 Зимно разписание- Тръгва 08:30; 14:00	28 км

Подвижен състав

Общественият транспорт се извършва със собствени превозни средства на оператора на автобусния транспорт. Автобусите са Mercedes и Setra в следните модели – Mercedes O 407, Mercedes O 405, Mercedes Sprinter 413 CDI, Setra 315 Nf, Setra 2015 SL, като спадат към категория М2 Клас А и М3 класове I и II. Характеристиките на автобусите от тези два класа са следните:

- Категория М3 класове I и II – от 44 до 49 места за седящи пътници и от 46 до 54 места за правостоящи пътници. Среден разход на гориво от 30 до 35 литра за 100 км. Две или три врати.
- Категория М2 Клас А – 12 места за седящи пътници и 12 места за правостоящи пътници. Автобусите от тази категория не притежават евро сертификат. Среден разход на гориво от 12 до 13 литра за 100 км. Една врата.

Обслужването на линиите от обществения градски транспорт от изброените автобуси се осъществява по следния начин:

- За Линия № 1: една кола /и в миналото тази линия се е обслужвала от една кола/; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/;
  - Маршрут: от обръщалото на жк. „Изток” през Болницата до парк „Тюлбе” по ул. „Стара река”; завива по ул. „Ген Столетов” до „Хидропневмотехника” АД; преминава през Военното поделение и обръща на обръщалото на ул. „Стара планина”;
- За Линия № 10: една кола; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/
  - Маршрут: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
- За Линия № 11: една кола; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/
  - Маршрут: от обръщалото в жк.. „Запад” по бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
- За Линия № 12: две коли; движат се на интервали от по 20 мин. приблизително; /тази линия е най-натоварената/;
  - Маршрут: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг”, който продължава в бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до обръщалото в жк. „Запад”; (и обратно); по този маршрут тръгват двете коли едновременно – едната от жк. „Запад” по посока жк. „Изток”, а другата от жк. „Изток” по посока жк. „Запад”;
- За Линия № 13: една кола /другата се движи в определени интервали от време – основно в пиковите часове на деня; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително;
  - Маршрут: от обръщалото на ул. „Олимпиада” през жк. „Изток” до свръзката с бул. „Княз Ал. Батенберг”; оттам по бул. „Княз Ал. Батенберг” до свръзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”;

В пиковите часове и по необходимост се пускат в движение допълнителни коли.

В делниците превозвачът ползва 50-местни автобуси, а през събота и неделя пуска малки бусчета с 12 седящи места плюс 12 правостоящи места.

Отчитайки факта, че повечето от автобусите в движение са морално остарели, не отговарят на изискванията за евро сертификати, замърсяват значително околната среда и допринасят за високото ниво на шум в града, се препоръчва предприемането на мерки за постепенно обновяване на автопарка. Тук отчитайки отново разполагаемия бюджет на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ консултантът предлага три варианта за обновяване на автопарка:

- Вариант 1 – закупуване на 8 броя автобуса с 24 седящи места и 2 броя автобуса с 44 седящи места като първи етап от създаването на интегриран градски транспорт и постепенното допълване на автопарка с допълнителни електробуси при следващите инвестиции в интегрирания градски транспорт на Казанлък.
- Вариант 2 – закупуване на 4 електробуса (8 метрови) и 2 електробуса (10,5 метрови) като първи етап от създаването на интегриран градски транспорт и постепенното допълване на автопарка с нови електробуси при следващите инвестиции в интегрирания градски транспорт на Казанлък.

В анализа на алтернативите тези две предложения са обособени като компоненти в две отделни алтернативи, които след това са оценени на базата на икономически, технически, екологични и институционални аспекти, финансов и правен анализ.

Организация на движението

В града има 8 функциониращи светофарно регулирани кръстовища като през повечето от тях минават и линиите на градския транспорт както е показано по една от по-горните карти. Тези кръстовища са следните:



- бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“ до магазин Кауфланд;
- ул. „Александър С. Пушкин“ и бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“;
- ул. „Александър Стамболийски“ и бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“;
- ул. “Христо Ботев“ и бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“;
- ул. „Розова Долина“, бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“ и бул. „Княз Александър Батенберг“;
- ул. “Доктор Стамболски“ и бул. „Княз Александър Батенберг“;
- бул. “Никола Петков“ и бул. „Княз Александър Батенберг“;
- ул. „Капитан Петко Войвода“ и бул. „Княз Александър Батенберг“.

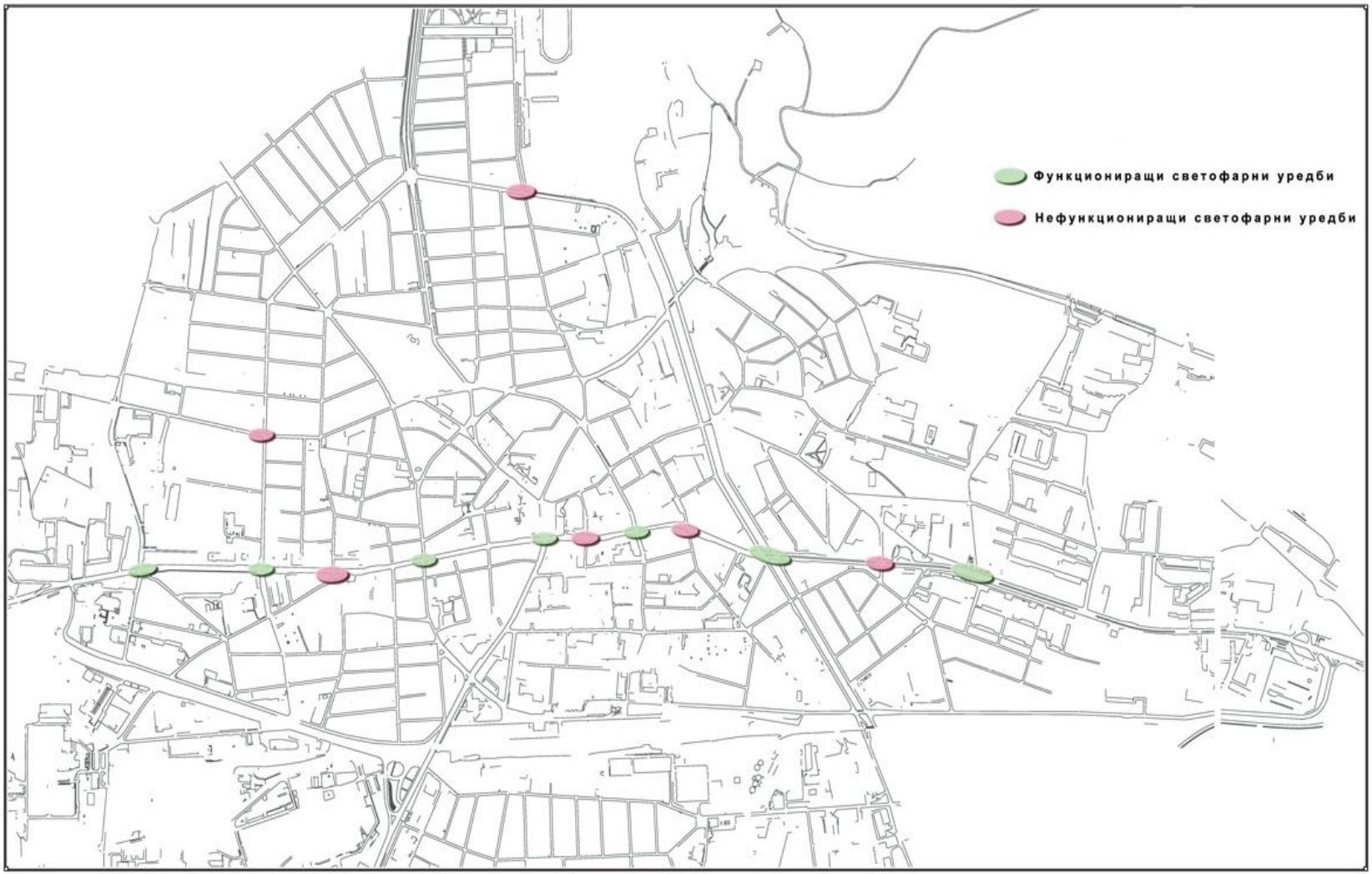
Отделно е изградена частична мрежа, но не функционират още 7 светофара на следните кръстовища:

- ул. “Стефан Караджа“, ул. “Цар Освободител“ и бул. „23-ти пехотен Шипченски полк“;
- бул. „Княз Александър Батенберг“, източно от Универбаг;
- ул. “Славянска“, ул. „Хаджи Димитър“ и бул. „Княз Александър Батенберг“;
- ул. „Старозагорска“, ул. “Арда“ и бул. „Княз Александър Батенберг“;
- Бул. Александър Стамболийски и ул. Стара Планина;
- Ул. Капрони и ул. Орешака;
- Кръстовището на Shell, в началото на града.

Поддържането на светофарните уредби се извършва от избран външен изпълнител като различни планове и предложения част от кръстовищата да бъдат преустроени в кръстовища с кръгово движение.

Кръстовищата с функциониращи и нефункциониращи светофари са посочени на следващата карта:

Фигура 7 Функциониращи и нефункциониращи светофари в град Казанлък[1]



1. Съотносимо е Приложение 1, което представя симулация, изготвена на база живи метаданни, на трафика по ключови кръстовища в града. Видеото подкрепя направените в анализа изводи във връзка с предприемане изпълнението на предписаните от консултанта мерки

Паркиране

През февруари 2016 г. на заседание на Общинския съвет в Казанлък е приета нова Наредба №4 за реда на спиране, престой и паркиране на пътни превозни средства на територията на град Казанлък. Новата наредба обединява предишните третиращи реда за спиране, престой и паркиране в града Наредба №1 и Наредба №30. Чрез въвеждането на зоните за платено паркиране се цели въвеждането на ред на основните, възлови кръстовища, по пътищата, част от общинската пътна мрежа, за да може като се паркира на обозначените места, да бъде създадена възможност и за останалите участници в пътното движение да преминават нормално, без да се създават предпоставки за ПТП – та, поради неправилно паркиране и насрещно движение.

Наредбата определя санкции за неправилно паркиране, които са предвидени в Закона за движение по пътищата и той пряко ще бъде прилаган за неправилно паркираните МПС. Основно Наредбата касае обществените отношения, които регламентират спирането, престоя и паркирането на територията на общината, реда и начина за платено паркиране, условията за преференциално паркиране.

С нея се определят цените за престой, санкциите за лицата, които не заплащат съответната цена, възможностите на звената за контрол на условията за паркиране, а именно да бъдат блокирани колелетата, да бъдат репатрирани неправилно паркирани автомобили чрез т.нар. „паяк”. Новите мерки за водачите, които предвижда Наредба №4 включват въвеждането SMS услуги за заплащане на времето за паркиране, талони за паркиране и паркомати. На територията на град Казанлък, в зоните за почасово платено паркиране ще имат право на безплатен престой всички електромобили.

Телефонният номер за заплащане чрез SMS за всички зони за паркиране в града ще бъде един и същ и за трите мобилни оператора - 13431, на цена 1 лв., без ДДС, като услугата ще позволява, в рамките на заплатения час, шофьорът да смени мястото на паркиране и да премести автомобила от една платена зона в друга. Максималното време за престой е до три часа, поясняват още от пресцентъра на Община Казанлък.

В съобщението се казва още, че най-голямото предимство на SMS почасовото паркиране е мобилността. Гражданите могат да изпращат телефонно съобщение „в движение“, без да се налага да търсят талони, паркомати или служители на „Кратковременно паркиране“. Ако планираното време за престой е значително по-малко от час, специалистите смятат, че е по-разумно да се ползват талони за паркиране,

чиято услуга важи 30 мин.

От досега действащите зони за кратковременно паркиране и престой, с Наредба №4 общината освобождава някои участъци, които стават изцяло безплатни - бул. „23-ти Шипченски полк“ в участъка между ул. „Стефан Караджа“ и ул. “Александър Стамболийски“, ул. „Трапезица“, бул. „Александър Батенберг“ – от пресечката с бул. „Никола Петков“ до ул. „Старозагорска“, бул. „Никола Петков“ – в двете посоки на движение, между ул. “Любомир Кабакчиев“ и бул. “Александър Батенберг“.

Граници на зоната с въведен режим на кратковременно, платено паркиране в гр. Казанлък са:

1. север- ул. „ Любомир Кабакчиев“;
2. юг- ул. „Бачо Киро“;
3. запад-ул. „Стефан Караджа“;
4. изток-бул. „Никола Петков“.

В посочените граници се въвежда режим на кратковременно платено паркиране за леки автомобили с допустима максимални маса до 2,5 (два и половина) тона и на микробуси до 22 (двадесет и две) пътнически места на следните улици, площади и паркинги:

1. Ул. „Любомир Кабакчиев” - от двете страни на платното за движение, в участъка ограничен от ул.”Орешака” и бул.”Никола Петков”, извън зоните на автобусните спирки. Вдясно на северната активна лента за движение, по посока на движението се обособяват 5 (пет) бр. безплатни паркоместа за автомобили за спешна и неотложна медицинска помощ на медицински център „Мазалат“, хора с увреждания и пациенти на здравното заведение. Вдясно на южната активна лента за движение, по посока на движението се обособяват 2 (два) бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания.Местата са фиксирани и обособени със знак Д 21;
2. Ул.”Паисий Хилендарски” - вдясно на северната активна лента за движение по посока на движението, в участъка между бул.”Никола Петков”, и ул.”Славянска”.
3. Ул.”Славянска” - вдясно на платното за движение , в посока север - юг, в участъка между улиците ”Чудомир” и „Паисий Хилендарски“. Вляво - на съществуващия паркинг, изграден като уширение на източната активна лента за движение - по посока на движението - еднопосочна улица. Обособени 3 бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

4. Ул.”Чудомир” - в южната лента на платното за движение (от страна на Галерията), в участъка между улиците „Кирил и Методий“ и „Петко Р. Славейков“, по посока на движението - еднопосочна улица. Обособени 2бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

5. Ул. „Паисий Хилендарски” - в южната лента на платното за движение, по посока на движението, в участъка ограничен от ул.’’Кирил и Методий” и бул. „Ал.Батенберг”, извън утвърдената стоянка за леки таксиметрови автомобили.- еднопосочна улица; Обособени 3бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

6. Паркинг на ул. „Паисий Хилендарски“- югоизточно от Домашен социален патронаж;

7. Паркинг - южно от Универмага; Обособени 3бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

8. Паркинг - зад Централна Поща;

9. Паркинг - ул.“ Д-р Баев“- (частна поликлиника); Обособени 3бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

10. Ул.’’Яворов”- в южната лента на платното за движение, по посока на движението, в участъка, ограничен от паркинга зад Универмага и ул. ”Д-р Стамболски” - еднопосочна улица; Обособени 2бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

11. Ул. „Гурко“- в източната лента на платното за движение , посока юг-север ,в участъка ограничен от Паркинга зад Централна поща и ул. „Скобелев“; Обособени бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора е увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

12. Бул. „Александър Батенберг“ вдясно на северната активна лента за движение по посока на движението, в участъка ограничен от бул.’’Никола Петков”, и ул.”Славянска”; Обособени 2бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

13. Бул.”23-ти Пехотен Шипченски полк” - от двете страни на платното за движение, вдясно на активните ленти за движение, в посока на движението, в участъка ограничен от ул.’’Петко Стайнов” и ул.’’Христо Ботев” извън кръстовищата Обособени 4бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и

обособени със знак Д 21;

14. Бул.”23-ти Пехотен Шипченски полк” - от двете страни на платното за движение, вдясно на активните ленти за движение, в посока на движението, в участъка ограничен от ул.”Христо Ботев” и ул. „Стефан Караджа“ извън кръстовищата и района на автоспирките; Обособени 3бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

15. Бул. „Розова долина” - от двете страни на платното за движение, вдясно на активните ленти за движение, в посока на движението, в участъка ограничен от ул. „Климент” и ул. „Бачо Киро” извън кръстовищата и района на автоспирките; Обособени 2бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

16. Ул.”Иван Вазов”- вдясно на платното за движение , в посока на движението, в участъка ограничен от бул. „Христо Ботев” до бул. „Розова Долина”; Обособени 2бр. безплатни паркоместа за автомобили на хора с увреждания, фиксирани и обособени със знак Д 21;

17. Ул. „Петко Стайнов” - в източната лента на платното за движение, по посока на движението, ограничена от бул. „23 п.ш.полк” и бул. „Розова долина”

18. Ул. „Петко Стайнов” - в западната лента на платното за движение, по посока на движението, ограничена от Паркинга зад Централна поща и бул. „23 п.ш.полк”

Платеното паркиране в указаните зони важи в делнични дни, в часовете от 8 до 20 часа.

Спирки



От направеното проучване се установи, че на територията на град Казанлък има 77 спирки като само част от спирките са с навеси и в добро състояние, а на места липсват дори и знаците за спирка. Необходимо е облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и

осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. Съобразявайки се с наличния одобрен бюджет на общината за интегриран градски транспорт се препоръчва монтирането на нови спирки от лека конструкция без място за реклама в централните части на града и по продължението на по-натоварените линии.

За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на електронни информационни табла на всяка една от спирките, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.

Таксиметрови превози

Такситата конкурират сериозно обществения транспорт. Съществува практика, групи от потенциални пътници на масовия градски транспорт да наемат заедно таксита, спиращи нерегламентирано по автобусните спирки. Такситата се опитват да дублират, както обществения транспорт в рамките на града, така и междуселищните превози.

По експертна оценка на оператора нерегламентирания таксиметров превоз води до загуби от поне 30-35% при обществения масов градски транспорт.

Таксиметрови превози в града се осъществяват от следните фирми - “Мистрал” ООД, ЕТ” Джипи – М - Стефан Стоянов”, ЕТ” Джипи - Н”ООД, “ Транс такси” ЕООД, ЕТ “ Надежда - Димитър Димитров” и ЕТ“Стонс - Стоян Стоянов”. Квота на таксиметровите автомобили за работа на територията на град Казанлък, определена от Общински съвет Казанлък е 240 броя.

Велосипедни превози



Велосипедът става все по-популярен начин на придвижване в града, независимо, че няма изградена специализирана инфраструктура за велосипедно движение. Казанлък е от

градовете със сравнително благоприятен равнинен релеф, стимулиращ използването на велосипеди.

Към момента на територията на община Казанлък са изградени следните велоалеи:

- Велоалея свързваща парк „Розариум“ и парк „Тюлбето“;
- Велоалея свързваща Казанлък и Енина;
- Велоалея свързваща Казанлък и Крънско Ханче
- Велоалея свързваща Казанлък и Бузовград
- Велоалея свързваща селата Овощник – Розово

Има изградени допълнителни платна, подходящи за велоалеи по следните трасета на уличната мрежа:

- От входа на гр.Казанлък от запад (от София) по бул."23 Пехотен Шипченски Полк" до кръстовището с ул. "Александр Стамболийски";
- От входа на гр.Казанлък от север (от Габрово) по бул."Освобождение" до кръговото кръстовище с ул."Шипченска епопея" (източно платно) и до ул."Опълченска" (запад) ;
- По ул."Капрони" по цялата дължина на улицата;
- На изхода от гр.Казанлък към с.Овощник и с.Розово - от запад на платното.

Имайки предвид благоприятния релеф и инфраструктурни условия на града, както и предпочитанията на жителите на Казанлък и околните села да се придвижват с велосипеди се препоръчва развиването на мрежата от велоалеи в града като се обособят следните трасета:

- От "Кауфланд" в район "Западен" по бул. "23-ти Пехотен шипченски полк" до връзката с ул. "Москва" (~600 м.);
- По цялата ул. "Москва" до връзката с бул. "Розова долина" и до ул. "Софроний Врачански" (~1'000 м.)
- По ул. "Софроний врачански" до подлеза на автогарата и през него до ул. "Козлодуй" (~450 м.)
- От ул. "Козлодуй" до ул. "Хан Омуртаг" до връзката с детелината на Околовръстното (~700 м.)
- От детелината на Околовръстното до завод "Арсенал" /спирката на линия № 10, № 11 и № 13/ (~800 м.)

SWOT анализ на текущото състояние на градския транспорт в град Казанлък

Силни страни	Слаби страни
• Наличие на два първокласни пътя и две главни жп линии, осигуряващи лесен достъп до всяка част от страната; • Добри транспортни комуникации с изявените центрове Стара Загора и Пловдив; • Добре развита транспортна инфраструктура; • Добре развита жп транспортна инфраструктура; • Развита селищна мрежа с изявен център, добра достъпност, липса на сериозни релефни препятствия;	• Лошо състояние на качеството на пътищата и тротоарите в града; • Липса на добри връзки на ОГТ с индустриалната част на града; • Необходимост от подобряване на качеството на услугите на градския транспорт; • Необходимост от въвеждане на интерактивно управление на трафика; • Необходимост от обновяване на автопарка на градския транспорт; • Необходимост от изграждане на безопасни спирки на градския транспорт; • Необходимост от осигуряване на безопасност на пешеходците при достъпа им до спирките на градския транспорт; • Интензивен автомобилен трафик, водещ до замърсяване на въздуха и високи нива на шум в града; • Липса на образователни

	инициативи и обучителни програми за устойчива мобилност; • Липса на обществена осведоменост относно възможностите за устойчива мобилност в транспорта и туризма; • Липса на сътрудничество между туристическия и транспортния сектор за постигането на устойчив туристически транспорт.
Възможности	**Заплахи**
• Подобряване на пътната инфраструктура чрез изпълнението на национални инфраструктурни проекти (ОП "Региони в растеж"); • Подобряване на услугите на обществения транспорт чрез внедряване на Информационната система за управление на градския транспорт и обновяване на автопарка; • Изпълнение на мерки за осигуряване безопасността на пътниците при придвижването им до спирките на градския транспорт и при чакането на самите спирки • Осигуряване на условия за стимулиране използването на	• Липса на разбиране и приемане от страна на отговорните институции относно мерки за интегриран градски транспорт; • Продължаващ финансов дефицит за развитие и поддържане на общинската пътна мрежа; • Липса на взаимодействие между заинтересованите страни; • Липса на подкрепа и разбиране от страна на обществеността за реализирането на устойчив транспорт; • Липса на сътрудничество от страна на фирмите изпълняващи услуги за обществен градски транспорт;

алтернативни форми на придвижване – обществен транспорт, велосипеди, пеша и други; • Осъществяване на инвестиции и изпълнение на проекти насочени към целите заложени в Общинската стратегия на град Казанлък, ИПГВР на град Казанлък и други стратегически документи; • Инвестиции от страна на бизнеса в региона.	• Липса на собствени финансови средства за разработването и изпълнението на мерки за интегриран градски транспорт.

Изводи и заключения

Основните изводи и заключения в резултат на извършения анализ на текущото състояние могат да се систематизират в следното:

- Възрастовата, образователната структура на населението, както и данните за прираста на населението в община Казанлък, показват, че въпреки известното намаление в броя на жителите, в общината преобладава населението в трудоспособна възраст със средно образование, което обуславя както значително търсене на услугите на градския транспорт, така и един постоянен трафик от коли при придвижването от и до работните места на това население. За да се облекчи натовареността на трафика в града и по-голяма част от населението да започне да използва алтернативни форми на транспорт като обществен градски транспорт, велосипеди и други, е необходимо подобряване качеството на услугите на градския транспорт и създаването на безопасна инфраструктура за придвижване пеша до спирките на градския транспорт или с колела.
- Данните за заетостта на населението в община Казанлък показват, че основната част от населението работи в преработващата промишленост – 62.5 %,

което означава, че ежедневно се генерира значителен трафик от коли и хора към южната част на града, в която основно са концентрирани преработващите предприятия и по-големите фирми работодатели в Казанлък. Имайки предвид отдалечеността на тези предприятия от централните части на града и жилищните квартали, се обуславя необходимостта от осигуряване на добра транспортна свързаност на южната част на града както чрез пътната мрежа, така и чрез мрежата на обществения градски транспорт.

- Транспортната инфраструктура на територията на община Казанлък е добре развита. Общината се обслужва от основни пътни артерии на РПМ и от жп транспорт, което предполага добра свързаност на общината с националната транспортна мрежа и съответно бърз достъп до главните социално-икономически центрове на страната. Нормалното функциониране на пътната мрежа е от съществено значение за процесите на икономическо развитие и интеграция на общината. Развитието и поддържането на транспортната инфраструктура е свързано със значителни инвестиции за реконструкция и модернизация на пътната мрежа в участъци с висока степен на износване на пътната настилка или липса на такава и рехабилитация на пътища, осигуряващи прекия достъп до населените места в общината.

- Уличната мрежа в град Казанлък е добре развита, като общината изпълнява периодични дейности по рехабилитация, реконструкция и ремонт на улиците в града. Основните пътни артерии в Казанлък са бул. „23-ти Пехотен шипченски полк“, бул. „Княз Александър Батенберг“ и бул. „Розова долина“ като по тях минават и най-натоварените линии на обществения градски транспорт – автобусни линии 12 и 13. За облекчаване движението по основните булеварди се препоръчва предприемането на следните мерки: - въвеждане на информационна система за управление на градския транспорт; рехабилитация на пътната маркировка по основните булеварди.

- В града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Те основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в

която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътува голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

- Повечето от автобусите в движение са морално остарели, не отговарят на изискванията за евро сертификати, замърсяват значително околната среда и допринасят за високото ниво на шум в града, се препоръчва предприемането на мерки за постепенно обновяване на автопарка.
- С приемането на Наредба №4 за реда на спиране, престой и паркиране на пътни превозни средства на територията на град Казанлък до известна степен се ограничава престоя на коли в централната градска част, което се очаква да доведе до положителни ефекти върху задръстванията в града, ПТП-тата, както и замърсяванията на околната среда. За да се стимулират повече граждани и посетители на града да предпочетат алтернативните форми на транспорт се препоръчва и изграждането на буферни паркинги в крайните части на града и подобряване качеството на обществения градски транспорт както и на условията за придвижване с велосипеди или пеша.
- Наличните към момента спирки на градския транспорт не са в добро и безопасно за пътниците състояние. Необходимо е облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на електронни информационни табла на всяка една от спирките, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.
- Услугите на такситата в града представляват сериозна конкуренция на услугите на градския транспорт. Всички предвидени мерки за изграждане на интегриран градски транспорт се очаква да увеличат конкурентоспособността и

привлекателността на градския транспорт и на останалите алтернативни форми на транспорт и да имат положителен ефект както върху имиджа и облика на града, така и върху качеството на живот в него и опазването на околната среда.

- Към момента на територията на община Казанлък има изградени няколко велоалеи, които свързват основно града със съседните села. Имайки предвид благоприятния релеф и инфраструктурни условия на града, както и предпочитанията на жителите на Казанлък и околните села да се придвижват с велосипеди се препоръчва развиването на мрежата от велоалеи в града с цел стимулиране на все повече хора да предпочетат тази форма на транспорт.

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
РЕГИОНИ В РАСТЕЖ

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

Интегриран градски транспорт на град Казанлък

ЧАСТ:

Изготвяне на предпроектно проучване за цялата система на градския транспорт на град Казанлък

ДОКЛАД:

АНАЛИЗ НА ТЪРСЕНЕТО И ПРЕДЛАГАНЕТО НА УСЛУГИ СВЪРЗАНИ С ИНТЕГРИРАНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

Настоящият Доклад е изготвен в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

I. ВЪВЕДЕНИЕ 99

Цел 99

Обхват 100

II. ТЪРСЕНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ И ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ 100

Демографска характеристика 101

Социално-икономическа характеристика на населението 107

Социални услуги 108

Образователен сектор 110

Здравен сектор 115

Туризъм 119

Изводи 128

III. ПРЕДЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ И ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ 130

Транспортна ифраструктура 130

Обществен транспорт 133

Анализ на потребление 137

Цели на пътуванията 140

Време/скорост на движение 143

Неравномерност 143

Превозни документи и таксуване 145

IV. ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ 147

Въведение 147

Модел на уличната мрежа 148

Транспортно райониране, население и пътувания 148

Калибриране и валидиране 149

Резултати 149

Равномерност на пътникопотока 151

Равномерност на спирки 152

ИЗХОДЯЩ (ВХОДЯЩ) БРОЙ ПЪТНИЦИ С ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ И МАСОВ ТРАНСПОРТ ПО ЗОНИ 154

V. ПРОГНОЗА ЗА НАСЕЛЕНИЕТО В ГРАД КАЗАНЛЪК 158

ПРОГНОЗА ЗА ДЕМОГРАФСКОТО РАЗВИТИЕ 158

VI. ИЗВОДИ 161

СЪДЪРЖАНИЕ НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1 Население в община Казанлък по настоящ адрес по бр. жители 101
Таблица 2 Предучилищно образование – област Стара Загора 112
Таблица 3 Предучилищно образование – гр. Казанлък 112
Таблица 4 Образование, училища, брой ученици, учители в общообразователни и специални училища – област Стара Загора 112
Таблица 5 Образование, училища, брой ученици, учители в общообразователни и специални училища – гр. Казанлък 112
Таблица 6 Професионално образование 113
Таблица 7 Висше образование 113
Таблица 8 Посещения на туристическите обекти за 2015 г.-в бр. 126
Таблица 9 Места за настаняване – област Стара Загора 127
Таблица 10 Прогноза за броя на населението в град Казанлък по пол и години (до 2035 г.) 160

СЪДЪРЖАНИЕ НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1 Възрастова структура на населението към 01.02.2011 г. 104
Фигура 2 Заети лица о групи предприятия през 2011 г. 105
Фигура 3 Карта на туристическите обекти в град Казанлък 120
Фигура 4 Разпределение по видове превоз 139
Фигура 5 Брой пътувания на ден 140
Фигура 6 Начална и крайна точка на пътуване с обществен транспорт 141
Фигура 7 Цел на пътуване с обществен транспорт 142
Фигура 8 Скорости на движение по мрежата на обществения транспорт 150
Фигура 9 Пътуващи по мрежата за всички видове транспорт (проценти пътуващи от общия брой граждани във всеки час от денонощието) 152
Фигура 10 Изохронограма на достъпност до спирките на масовия транспорт 153
Фигура 11 Изходящ (входящ) брой пътници с леки автомобили и масов транспорт по зони 155

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Търсенето и предлагането на транспортни услуги е изключително важен елемент от анализа на масовия градски обществен транспорт.

Търсене на обществени транспортни услуги:

Търсенето на обществени транспортни услуги се обуславя от различни фактори, най-важните от които са: население и демографска структура, социално-икономическо развитие, туристическия поток, разпределение и равномерност на пътническия поток и др.

Предлагане на обществени транспортни услуги:

Предлагането на транспортни услуги се формира от наличната инфраструктура, достъпа на обществения градски транспорт до максимално много точки на града, безопасното и лесно стигане пеша до спирките на градски транспорт, транспортната схема, която трябва да обезпечава както териториалното обслужване, така и необходимия капацитет и честота на превозите през периодите с различно търсене, състоянието и капацитета на подвижния състав, с който се извършват превозите, степента на изпълнение на транспортната схема и спазването на разписанията, както по отношение на маршрута, така и по отношение на интервалите на движение, комфорта на пътуване, стойността на услугата и механизма на таксуване и др.

Цел

Проучването на търсенето и предлагането на транспортни услуги се извършва с оглед на това да се установи, доколко се удовлетворяват исканията (търсенето) на гражданите по отношение на обществения транспорт.

Градската среда е динамична и се променя във времето. От една страна, възникват нови икономически зони и субекти, а от друга – старите и по-неефективни закриват или прекратяват дейността си. Това води до промяна на маршрутите и необходимостта от придвижване на пътникопотоците. Именно поради това периодично има необходимост от преоценка и анализ на търсенето на транспортни услуги от населението, което в последствие да бъде отразено в промяната и на предлагането на

обществените услуги от страна на Общината и с помощта на транспортните оператори.

Обхват

В съответствие с описаните по-горе цели настоящият Доклад обхваща следните основни елементи:

- **анализ на търсенето**, като се изследва както съществуващото, така и бъдещото състояние, за което се изготвя съответната социално-икономическа прогноза;
- **анализ на предлагането** - оценява се наличната инфраструктура, подвижен състав и начина им на стопанисване и управление;
- **моделиране и прогнозиране** - с помощта на математическо моделиране се прогнозира бъдещото търсене и предлагане на услуги от обществения транспорт;
- **изводи и резултати** – формулират се основните параметри и изисквания по отношения на развитието и модернизацията на инфраструктурата, подвижния състав и тяхното управление, така, че предлагането да удовлетвори в максимална степен очакваното бъдещо търсене на транспортни услуги.

II. ТЪРСЕНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ И ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Анализът на търсенето на обществени транспортни услуги се базира на групирането на различни потребителски групи и представянето на реалния и потенциалния еквивалент от пътуващи в град Казанлък. На първо място е представен демографският фактор, след това образователният сектор, здравният сектор, икономическата картина и други фактори, касаещи съставянето на реалистична представа за търсенето на обществени транспортни услуги.

Демографска характеристика

Икономическата криза дава отражение и в задълбочаването на демографските проблеми, свързани с процесите на раждаемост, смъртност, миграция на населението и не на последно място задълбочаване на диспропорциите в териториалното разпределение на населението в страната.

Населението на община Казанлък, по данни на ГРАО, към края на 2015 г., е 75 857 д[1], а към края на 2013 година е 76 988 д. За периода 2013 - 2015 г., населението в общината е намаляло с 1 131 души. Най - голям спад има в броя на жителите на гр. Казанлък, където разликата е с 920 души по-малко за разглеждания период:

Таблица 4 Население в община Казанлък по настоящ адрес по бр. жители

населено място	жнтелн към 31.12.2013 г.	жители към 31.12.2014 г.	жнтелн към 31.12.2015 г.
ОБЩИНА КАЗАНЛЪК	76 988	76 466	75 857
гр.КАЗАНЛЪК	50 819	50 446	49 899
гр. ШИПКА	1 367	1 335	1 319
с. КРЪН	3 368	3 386	3 394
с. БУЗОВГРАД	2 226	2217	2 189
с. ГОЛЯ МО ДРЯНОВО	302	290	280
с. ГОРНО ИЗВОРОВО	224	214	218
с. ГОРНО ЧЕРКОВИЩЕ	1 435	1415	1420
с. ДОЛНО ИЗВОРОВО	629	607	607
с. ДУНАВЦИ	645	649	657
с. ЕНИНА	2416	2 399	2 367
с. КОПРИНКА	2 784	2 760	2 770
с. КЪНЧЕВО	1 109	1095	1 105
с. ОВОЩНИК	1 637	1 650	1 622
с. РОЗОВО	1 166	1 154	1 159
с. РЪЖЕНА	1 193	1 177	1 192
с. СРЕДНОГОРОВО	206	204	203
с. ХАДЖИ ДИМИТРОВО	1 646	1648	1 658
с. ЧЕРГАНОВО	979	975	960
с. ШЕЙНОВО	2 038	2 026	2 010
с. ЯСЕНОВО	799	819	828

В разпределението на населението на общинско ниво съществува ясно изразен дисбаланс между град Казанлък и останалите населени места. Най-голям дял от населението (65,7%) живее в гр. Казанлък. Към 2015 г., с относително по-голям брой, спрямо другите населени места в общината, са гр. Крън- 3 394 д. и с. Копринка - 2770 д. С най-малък брой жители са с. Средногорово - 203 д. и с. Горно Изворово - 218.

Раждаемост - В община Казанлък раждаемостта намалява през разглеждания период. През 2013 г. са родени 660 деца, а през 2015 г. 597 деца. През 2015 г. в страната са регистрирани 65 950 живородени деца. В сравнение с предходната година броят им е намалял с 1 635 деца. Коефициентът на обща раждаемост през 2015 г. е 9.2‰.

За община Казанлък коефициентът на раждаемост през 2015 г. е (8,5‰), а в област Стара Загора е (9.5 ‰). Данните по този показател сочат, че общината има по-ниска раждаемост от средната за страната и областта. Смъртността е със значително по-високи стойности от раждаемостта.

През последните години в общината е налице тенденция за повишаване на общата смъртност, изразено в абсолютни числа. През 2013 г. са умрели 1 058 д., а през 2015 г. броят им се е увеличил на 1 133 души (виж табл.3). Нивото на общата смъртност в страната е твърде високо. Броят на умрелите през 2015 г. е 110 117 души, а коефициентът на обща смъртност (15.3‰). Спрямо предходната година броят на умрелите се увеличава с 1 165, или с 1.1%. По отношение на смъртността за общината през 2015 г. коефициент е (16,1 ‰). Коефициентът за област Стара Загора значително се доближава до този на община Казанлък (16.4 ‰), но и двата са по-високи от този в страната (15.3 ‰) Естественият прираст2 е отрицателен като през 2013 г. е -398 души, а към 2015 г. е - 536 души.

Коефициентът на естествен прираст за община Казанлък през 2015 г. е (-6,8‰), в област Стара Загора е (-6.9 ‰) и в страната (-6.2‰). По този показател областта има по-високи стойности, спрямо тези за страната. Данните за миграция на населението за общината показват, че изселилите се жители са повече от заселилите се, т.е. механичният прираст е с отрицателен знак през последните години.

За периода 2013 – 2015 г., или общо за 3 години, имаме **отрицателен механичен прираст -459 д..** Механичният прираст в страната през 2015 г. е -4 247 души, а за област Стара Загора е -49 д. Община Казанлък е с по-голям механичен прираст от този за областта или -218 д.

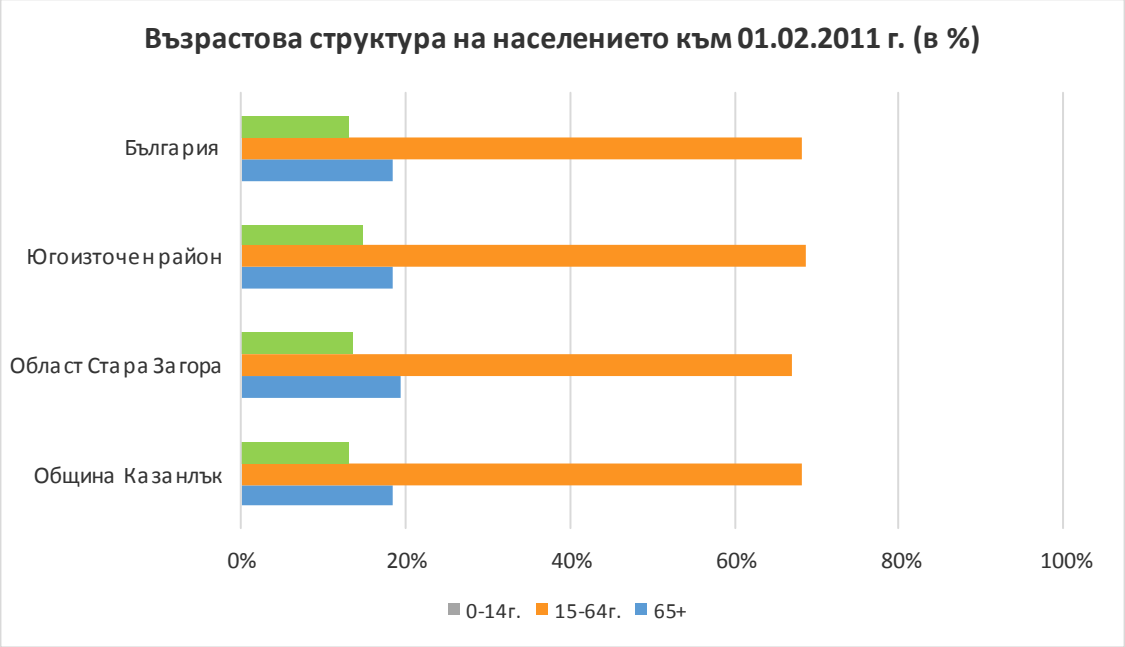
По отношение на възрастовата структура на населението в община Казанлък се

потвърждават неблагоприятните тенденции в демографското развитие, характерни за страната и областта като цяло. Налице е продължаващ процес на застаряване на населението, който се изразява в намаляване на абсолютния брой и относителния дял на населението под 15 години и увеличаване на броя и дела на населението на 65 и повече години.

Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира най-добре чрез ***коефициента на демографско заместване***, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15-19 г.) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60-64 г.). Към 01.02.2011 г. общо за общината това съотношение е 57 %, при 70.0 % общо за страната и 65 % за областта.. По този показател общината е в по-неблагоприятно съотношение с 13 п.п. от средната за страната и 8 п.п. от средните за областта.

Общият коефициент на възрастова зависимост към 01.02.2011 г. за общината е 47.0 %, тоест на 100 лица във възрастовата група 15–64 навършени години се падат около 53 лица под 15 г. и над 65 г. На областно ниво съотношението е 49.4 % и за страната 46.5 %.

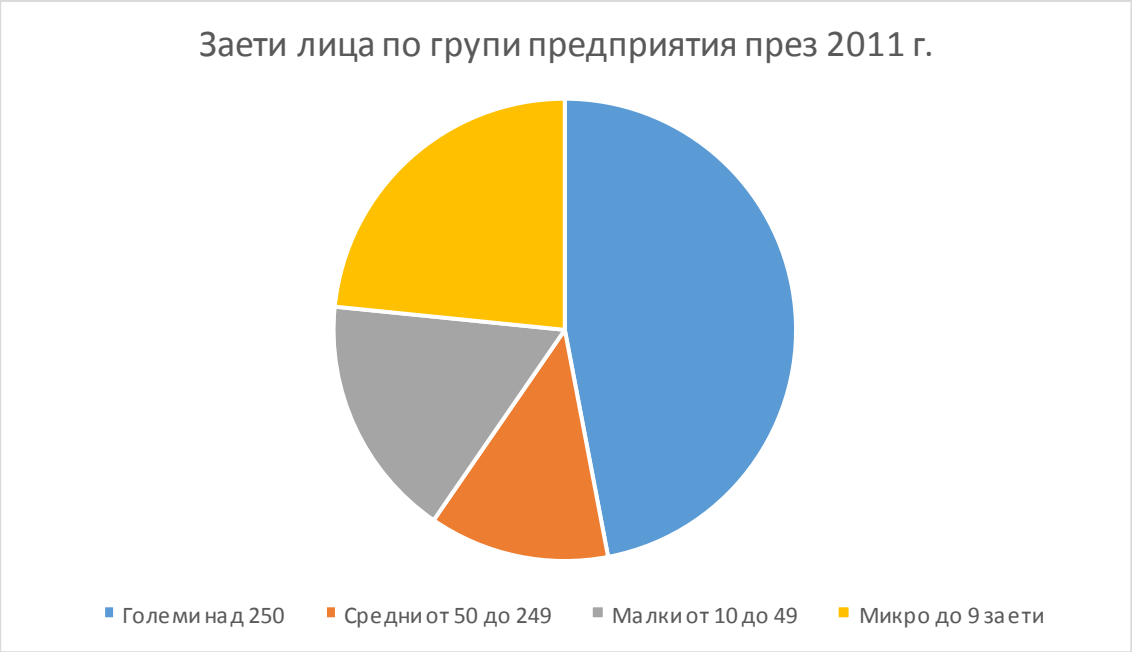
Фигура 8 Възрастова структура на населението към 01.02.2011 г.



Заетост. Към 2012 г. икономически активните лица в община Казанлък наброяват 34 403 д. Този показател бележи намаление в сравнение с 2010 г., когато броят им е бил 40 045 д. По брой на икономически активни лица община Казанлък е втора в областта след община Стара Загора, която наброява 78 315 души, като трябва да се отбележи, че и тук икономическо активното население бележи спад в сравнение с данните от 2010 г.

По групи предприятия според броя на заетите лица през 2011 г. преобладават тези в големите 47.0 %, следвани от микро 23.4 % и малките 17.0 %.

Фигура 9 Заети лица по групи предприятия през 2011 г.



По отрасли през 2011 г. най - много са заетите в преработващата промишленост – 62.5 %, търговията и ремонт на моторни превозни средства – 16.8 %, строителството – 3.6 %, хотелиерство и ресторантьорство 3.6 % .

Безработица. Към 30.11.2012 г. в община Казанлък регистрираните безработни лица са 3323 при 2420 през същия период на 2011 г. или увеличението е с 903 лица. Равнището на безработица в общината е 9.7 % при 7.3 % през м. ноември 2011 г. Средното равнище на безработица за страната през м. ноември 2011 г. е 11.3 %

Към 30.11.2012 г. в община Казанлък са регистрирани 1897 безработни лица от женски пол. Съотношението мъже:жени през месец ноември 2012 г. е 43.0: 57.0 при 44.2: 55.8 през същия период на 2011 г.

Към 30.11.2011 г. най-висок е дела на безработните лица над 55 г.- 17.7 %, следвани от групата от 30 до 34 г. -12. 5 % и от 50 до 54 г. - 12.2 %. Регистрираните безработни лица над 55 год. през м. ноември 2012 г. запазват относителния си дял спрямо същия период на 2011 г. но като абсолютен размер са се увеличили от 428 на 590 лица.

Към 30.11.2012 г. относителният дял на младите хора до 29 г. в община Казанлък е 23.8 % при 22.0 % през същия период на 2011 г., като увеличението е с 1.8 пункта. *Проблемът с трудовата реализация на младите хора до 29 г. е един от най-острите на пазара на труда*.

Доходи. Работната заплата продължава да бъде основен източник за доходите на домакинствата с около 60 % от общия доход. Средната годишна работна заплата в общината през 2011 г. е 6 672 лв. и е значително под средното равнище за областта (с 1940 лв.) и на района с (840 лв.), като увеличението на работната заплата за 2011 г. в сравнение с 2010 г. е само с 6.4 % (402 лева). В рамките на страната общината е под средна работна заплата (с 55 лева).

Социално-икономическа характеристика на населението

За периода 2013-2015 г., населението **в** трудоспособна възраст е намаляло с -1762 души (или -1,3% от общото население). Населението **над** трудоспособна възраст се увеличава с значително по -малки стойности (-418 д.), докато населението под трудоспособна възраст остава почти непроменено.

Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). В област Стара Загора към 31.12.2014 г. това съотношение е 57, или всеки 100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, се заместват от 57 млади хора. Това съотношение е по-благоприятно в градовете (59) отколкото в селата (49). В сравнение с предходната година е регистрирано слабо намаление в равнището на коефициента в градовете на областта.

Социални услуги

Политиката на Община Казанлък в социалната сфера е съпричастна към проблемите и нуждите на хората със специфични потребности - деца и възрастни с увреждания и самотни стари хора. Община Казанлък работи по „Общинска стратегия за развитие на социалните услуги 2011-2016 г.”, като заложените дейности са предназначени за тези целеви групи.

В общината съществуват социални услуги в институции и в общността за деца и хора с увреждания. Услугите в общността са разкрити съобразно потребностите, осигурено е държавно финансиране на някои от тях. Общинска администрация прави всичко възможно съществуващите социални услуги да обхващат най-уязвимите групи хора.

Община Казанлък подпомага финансовата издръжка на клубните помещения на дружествата на хора с увреждания - хора с увредено зрение, хора с увреден слух, военно пострадали.

Приоритети в социалните дейности на Община Казанлък са:

- Създаване на условия за социално включване, задоволяване потребностите на лицата от тази група (вкл. лица с увреждания) и осигуряване на достъпност до услугите, в т.ч. транспортните услуги в града;
- Удовлетворяване потребностите на гражданите от социални услуги - подобряване и увеличаване обема на вече съществуващите социални услуги, предоставяне на нови форми на социални услуги и ориентиране на социалните услуги към най-уязвимите групи - хора с увреждания, възрастни хора, деца в риск и техните семейства, безработни;
- Разширяване на алтернативните форми на социални услуги предлагани в общността съобразно потребностите на хората от общината;
- Намаляване на безработицата чрез участие с проекти по националните програми за заетост, разработване и реализиране на общински проекти по

национални програми за заетост, разработване и реализиране на общински проекти за заетост за хора с увреждания и други групи в риск;

- Разширяване на партньорските взаимоотношения между Община Казанлък и неправителствените организации (НПО) и други институции в областта на социалната политика.

За да се улесни придвижването на хората с увреждания в града чрез обществения градски транспорт е необходимо осигуряването на тяхната безопасност както при самото пътуване, така и при придвижването им към спирките на градския транспорт, което потвърждава необходимостта от инвестиране в прилежащата към интегрирания градски транспорт инфраструктура с цел обезопасяване й. За да се обезопаси и улесни тяхното придвижване е необходимо осигуряването на безопасни и лесно достъпни тротоари, подлези, надлези, спирки и превозни средства от мрежата на градския транспорт.

Образователен сектор

Развитието и утвърждаването на образователната система и свързаната с нея инфраструктура е с подчертан надселищен, междуобщински и регионален характер. Това развитие и капацитетните възможности на част от обектите на образователната инфраструктура са съобразени с изискването да се поемат част от образователните потребности от по-високите нива (средно профилирано и средното професионално образование) от съседните общини.

По отношение на образователната структура, една от водещите цели на общоевропейската стратегия „Европа 2020" е подобряване на образователното равнище на населението, по-специално намаляване на дела на преждевременно напусналите училище и увеличаване на дела на населението с висше или еквивалентно на висше образование.

По данни НСИ за 2011 г., относителният дял на населението на общината с високо образователно ниво (с висше и полувисше образование) е 16.4 % от общото население. Същевременно, този показател за общината бележи нарастване спрямо данните за 2001 г., когато тези лица са били 12.9 % от населението. Въпреки това, налице е изоставане в сравнение със средното равнище за страната 19.6% и минимално за областта 16.7 %.

Значителни са вътрешно селищните различия в относителния дял на висшистите. Делът на високообразованото население в общинския център е най-висок 21.3 %. Лицата със средно образование са 34 422 д. (50.6 %), което е по-високо от средното за страната (43.4 %). С основно образование са 13 844 лица (20.4 %), с начално – 4 616 лица (6.8 %) и с незавършено начално – 3 129 лица (4.6 %). Последната група е представена изключително от роми. В дъното на образователната стълбица стоят лицата, "никога непосещавали училище". Броят им в община Казанлък е 647, или 1.0 % от населението на 7 и повече навършени години, при 1.2 % средно за страната. Така се формира дял от 32.8 % неграмотни или с ниска грамотност хора, което силно затруднява достъпа им до пазара на труда

Образователна инфраструктура

В образователната система на Община Казанлък са включени следните:

Обединени детски заведения /ОДЗ/ (детски градини с яслени групи):

- 12 ОДЗ

Детски градини:

- 6 целодневни детски градини;
- Във всичките ОДЗ и детски градини взети заедно местата са 2’173;

Основни училища /ОУ/:

- 18 ОУ

Гимназии:

- „Акад. Петко Стайнов”;

Други обслужващи звена:

- ОДК „Св. Иван Рилски”;

Средни училища:

- НГПИД „Акад. Дечко Узунов” /национална гимназия/;
- СОУ „Екзарх Антим I”;
- Професионална гимназия по транспорт и транспортен мениджмънт;
- Професионална гимназия по лека промишленост и туризъм;
- Професионална гимназия по строителство;
- Професионална гимназия „Иван Хаджигенов”;
- Хуманитарна гимназия „Св. Св. Кирил и Методий”;
- ПМГ „Никола Обрешков”;

В една образователна година средностатистическите разчети показват, че през детските градини преминават около 2’400 деца, а през училищната система на общината – около 7’500 ученици; или средно около 10’000 потребители на образователно-обучително-възпитателните услуги, предлагани на територията на Община Казанлък.

В контекста на настоящото проучване, ползващите активно градски транспорт са около 5’000 души в тази група, ползващи субсидирани цени на билетите с около 30% по-ниски от редовната цена на оператора.

Таблица 5 Предучилищно образование – област Стара Загора

Област Казанлък	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Детски градини	93	93	93
Педагогически персонал	882	906	884
Деца	10846	11094	10557
Места	10896	11355	10834
Педагогически персонал	882	906	884

По данни на НСИ, 2016 г.

Таблица 6 Предучилищно образование – гр. Казанлък

Община Казанлък	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Детски градини	30	19	19
Педагогически персонал	226	208	214
Деца	2352	2336	2252
Места	2691	2737	2627
Педагогически персонал	226	227	214

По данни на НСИ, 2016 г.

Таблица 7 Образование, училища, брой ученици, учители в общообразователни и специални училища – област Стара Загора

Област Стара Загора	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Общообразователни и специални училища	104	104	102
Учители – I-IV клас	707	717	725
Учители - V–VIII клас	784	798	786
Учащи - I-IV клас	12 649	12 861	12 834
Учащи – V-VIII клас	10 783	10 439	10 296
Парелелки – I-IV клас	625	637	644
Парелелки – V–VIII клас	481	469	477
Завършили	1 943	2 101	2 047
Паралелки - IX - XII клас	219	222	216
Учители - IX - XII клас	417	419	399
Учащи - IX - XII клас	5 272	5 285	5 125
Завършили	1 143	1 054	1 001

По данни на НСИ, 2016 г.

Таблица 8 Образование, училища, брой ученици, учители в общообразователни и специални училища – гр. Казанлък

Община Казанлък	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Общообразователни и специални училища	22	22	22
Учители – I-IV клас	150	151	152
Учители - V–VIII клас	160	161	159

Община Казанлък	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Учащи - I-IV клас	2 659	2 734	2 784
Учащи – V-VIII клас	2 228	2 182	2 129
Парелелки – I-IV клас	135	140	138
Парелелки – V–VIII клас	97	96	96
Завършили	425	501	2 047
Паралелки - IX - XII клас	61	62	61
Учители - IX - XII клас	128	123	118
Учащи - IX - XII клас	1 527	1 546	1 477
Завършили	363	285	302

По данни на НСИ, 2016 г.

Таблица 9 Професионално образование

Област Стара Загора	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Професионални гимназии и професионални училища в програми II степен на професионална квалификация	5	5	4
Учители	49	58	92
Ученици	1 190	1 239	1 275
Професионални гимназии в програми III степен на професионална квалификация и училище по изкуствата	19	17	15
Учители	464	468	425
Ученици	4356	4075	4027

По данни на НСИ, 2016 г.

Таблица 10 Висше образование

Област Стара Загора	2014	2015	2016
Висши училища - общо	**1**	**1**	**1**
Университети и специализирани висши училища	-	-	1
Колежи	-	-	1
Преподавателски състав	-	-	-
Преподавателски състав - Университети и специализирани висши училища	509	517	524
Преподавателски състав - Колежи	-	-	39
Студенти - общо	**4 753**	**4 812**	**5 316**
В университети и специализирани висши училища – Бакалавър/Магистър	-	-	3 082/2 006
В колежи	-	-	228
Завършили - Общо	901	944	1 042

По данни на НСИ, 2016 г.

Изградената образователно-възпитателна мрежа удовлетворява в много голяма степен интересите на различни потребителни групи, както и поддържа социално-икономическия баланс на потреблението на подобен род услуги.

Териториалното разположение на инфраструктурата на общото образование е в съответствие с възприетите нормативи за териториална достъпност – в рамките на 15 минути пешеходна (за началните и основните училища) и до 20 минути транспортна достъпност за средните училища.

Младите хора използват много активно интернет и мобилни услуги и наличието на електронната система за контрол и управление на обществения транспорт и електронни информационни табла изградени в резултат от изпълнението в рамките на настоящия проект ще улесни пътуването им с градския транспорт и ще увеличи интереса им към използването на тази услуги. Обновяването на автопарка също ще е от значение за повишаване интереса на тази група към услугите на градския транспорт.

Имайки предвид, че именно децата и учениците са едни от основните потребители на услугите на градския транспорт е от основно значение осигуряването на тяхната безопасност както при самото пътуване, така и при придвижването им към спирките на градския транспорт, което потвърждава необходимостта от инвестиране в прилежащата към интегрирания градски транспорт инфраструктура с цел обезопасяване й.

Здравен сектор

Здравеопазването на територията на Община Казанлък е организирано в заведения за извънболнична и болнична помощ.

- Извънболнична помощ в гр.Казанлък:

  - Медицински център “Ескулап – В” ЕООД;
  - Медицински център “Арсенал” ЕООД;
  - ЕТ “Цитологична лаборатория”;
  - Медико-диагностична лаборатория “Севтополис” ООД;
  - “Мегаплам - Медико-техническа лаборатория” ЕООД;
  - “Корона – МД” Медико-техническа лаборатория;
  - “Полидент - Медико-техническа лаборатория” ЕООД;
  - “СМ Дентал – Медико-техническа лаборатория” ЕООД;
  - Хоспис “Милосърдие – Хена” ООД – не функционира;
  - Хоспис “Надежда” ООД;
  - “ДКЦ I-Казанлък” ЕООД – общинско;
  - “Стоматологичен център I Казанлък” ЕООД – общинско;
  - “Медико-техническа лаборатория – I Казанлък” ЕООД – общинско;
  - Кабинети на общо практикуващи лекари – 66;
  - Кабинети на стоматолози – 76;
  - Специализирани стоматологични кабинети – 3;
  - Специализирани кабинети – 24.

Разкрити са общо 29 здравни кабинета за обслужване на деца и ученици от 12 детски градини, 2 обединени детски заведения и 17 училища.

Извънболнична помощ извън гр. Казанлък:

  - Кабинети на общо практикуващи лекари – 27;
  - Кабинети на стоматолози – 17;

- Осем здравни кабинета в обединени детски заведения в гр.Шипка, с.Шейново, с.Крън, с.Енина, с.Овощник, с.Черганово, с.Бузовград, с. Г.Черковище.

"МБАЛ-Казанлък" ЕООД, гр. Казанлък (общинско дружество) е с разширени функции и обслужва население от пет общини – Казанлък, Павел баня, Николаево, Гурково и Мъглиж. Обемът на медицинска дейност е изключително голям, а патологията е тежка и многообразна. Социално-икономическите условия за нормално функциониране на лечебното заведение се влошават от високия процент безработица и население в риск. Структурата му е съставена от:

- Приемно-консултативен блок с приемно-консултативно отделение, медико-диагностична лаборатория и отделение за образна диагностика;
- Стационарен блок–три отделения вътрешни болести, детско отделение, инфекциозно отделение, неврологично отделение, хирургично отделение, УНГ с очен сектор, акушеро-гинекологично отделение, отделение по анестезиология и интензивно лечение, хемодиализа;
- Административен блок.

Извън болничната помощ в гр. Казанлък е осигурена от следния кадрови състав: В "ДКЦ - I Казанлък" ЕООД работят общо 24 лекари с призната специалност – кардиология, ортопедия, урология, кожно-венерически заболявания, психиатрия, офталмология, отоларингология, рентгенология, физиотерапия, хирургия, пулмология, акушерство и гинекология, вътрешни болести. Средният медицински персонал е общо 36 души.

В "Стоматологичен център I Казанлък" ЕООД работят 3 стоматолога с призната специалност – детска стоматология, терапевтична стоматология и хирургия, 1 медицинска сестра и 2 рентгенови лаборанта.

В "Медико-техническа лаборатория – I Казанлък" ЕООД на щат се водят 4 души, от които 3 зъботехника и един управител.

Здравните кабинети в гр.Казанлък се обслужват от 23 медицински сестри и 1 медицински фелдшер.

Регистрирани са 66 индивидуални практики за първична медицинска помощ и 76 индивидуални практики за стоматологична помощ в гр. Казанлък.

Извънболничната помощ извън гр. Казанлък е осигурена от 27 индивидуални практики на общо практикуващи лекари и 17 индивидуални практики за стоматологична помощ, както следва: с.Енина – 1 лекар и 2 стоматолога, с.Крън - 3 лекари и 2 стоматолога, с.Кънчево–1 лекар и 1 стоматолог, с.Овощник-1 лекар и 1 стоматолог, с.Бузовград–2 лекари и 1 стоматолог, с.Г.Дряново–1 лекар и 1 стоматолог, с.Г.Изворово–1 лекар, с.Д.Изворово–1 лекар, с.Копринка–2 лекари и 1 стоматолог, с.Кънчево–1 лекар и 1 стоматолог, с.Розово–2 лекари и 1 стоматолог, с.Ръжена–1 лекар и 1 стоматолог, с.Средногорово–1 лекар, с.Х.Димитрово–1 лекар, с.Черганово–1 лекар и 1 стоматолог , с.Шейново–1 лекар и 1 стоматолог, с.Ясеново–1 лекар. Обединените детски заведения извън гр. Казанлък се обслужват от 16 медицински сестри.

Болничната помощ в “МБАЛ-Казанлък” ЕООД, гр. Казанлък се осигурява от 78 лекари и 2 магистър фармацевта. От тях с призната специалност 58 лекари, в т.ч. 13 с две специалности и 20 без специалност. Среден медицински персонал общо 230 в т.ч. 168 медицински сестри и 1 медицински фелдшер.

Съществува и ФСМП /Филиал за спешна медицинска помощ/ гр.Казанлък оказва помощ при следните състояния:

- Болни и пострадали в състояния, застрашаващи живота им;
- Жени със започващо раждане или аборт;
- Деца до 1 година.

Населението в общината, обслужено през 2012 г. от един лекар, е 369 човека, при средно 257 за страната и 236 за област Стара Загора, т.е. общината е с по-неблагоприятни показатели от тези за страната и областта. Населението, обслужено от един стоматолог, в общината е 1 118, при средно 1084 за страната и 1170 за област Стара Загора, или по този показател общината изостава от средния за страната, но е по-добре от областта.

Обобщената оценка е, че системата на здравно обслужване в община Казанлък е добре организирана, материално и кадрово обезпечена и изпълнява надобщински функции, но с потребности от обновяване на материалната база.

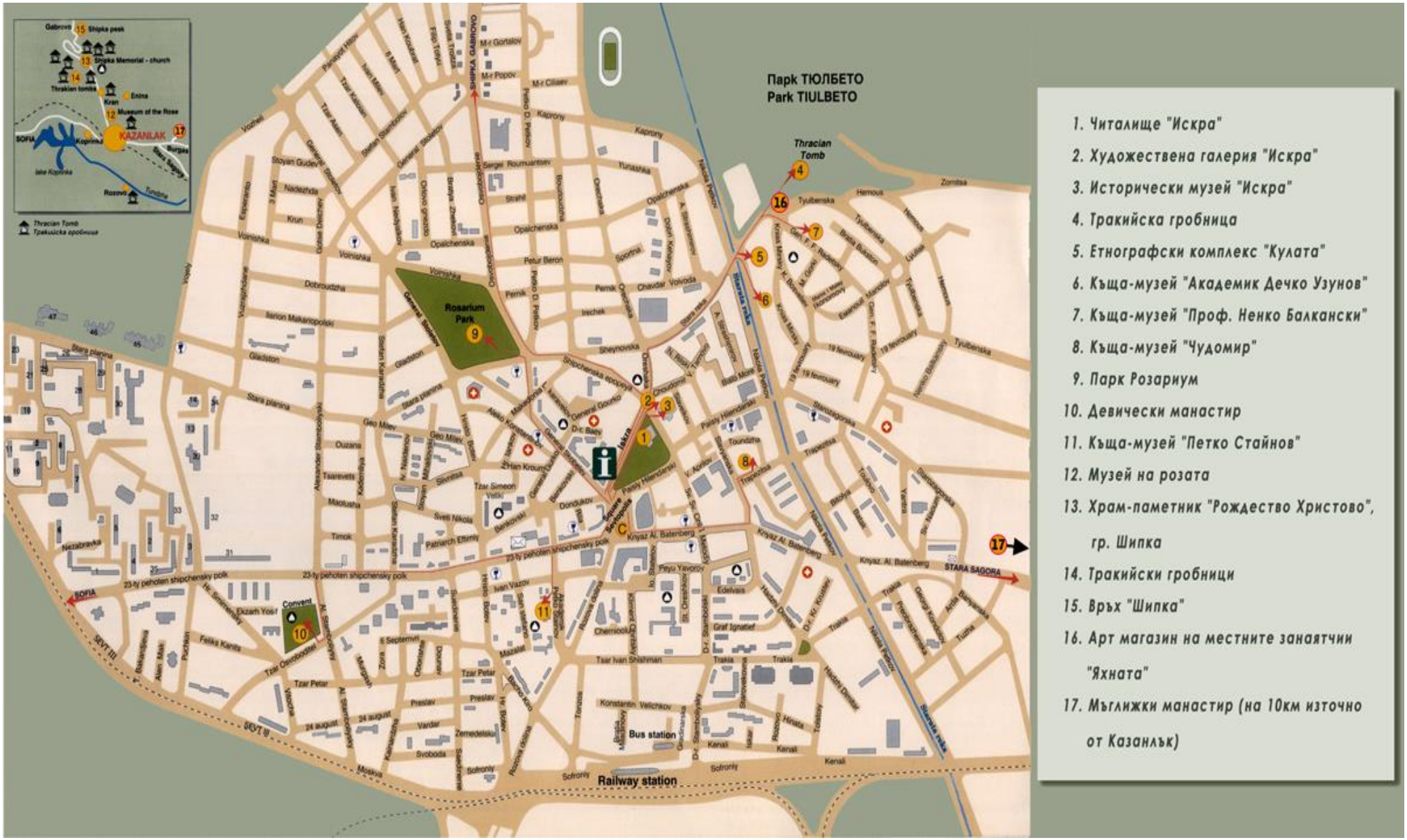
Като общински център град Казанлък привлича ежедневно пациенти, които

посещават гореизброените болнични заведения. За да се обезопаси и улесни тяхното придвижване е необходимо осигуряването на безопасни и лесно достъпни тротоари, подлези, надлези, спирки и превозни средства от мрежата на градския транспорт. Предлагането на актуална и точна информация за това кога ще дойде следващият автобус на определена спирка също би улеснило тази група от потребители на услугите на градския транспорт.

Туризъм

В община Казанлък има силно изразена политика за развитие и управление на туризма и предлагането на съвременни туристически продукти. Общината има богато културно-историческо наследство, което се развива на основата на десетки световноизвестни паметници на културата и историческото наследство.

Фигура 10 Карта на туристическите обекти в град Казанлък



На територията на Долината на тракийските владетели съществуват над 1 500 могилни насипа, от които до момента са проучени около 150. В 9 от тях има разкрити монументални съоръжения, а социализирани са 5 обекта:



- Най-впечатляващ е монументалният и най-голям в Долината на тракийските владетели подмогилен храм мавзолей във внушителната с размерите си могила „Голямата Косматка". Храмът е строен през втората половина на V в. пр. Хр., а в началото на III в. пр. Хр. тук е извършено ритуалното погребение на тракийския цар Севт III. След края на погребението входовете на първите две помещения са зазидани, коридорът опожарен и запълнен с камъни и пръст, Фасадата засипана.
- Откритата още през 1944 г. и добила световна известност с великолепните си стенописи Казанлъшка гробница от края на IV в. пр. Хр. Казанлъшката гробница е разположена в северната част на града в парка „Тюлбето". Тя е първият български паметник включен в световния списък на паметниците на ЮНЕСКО. За нея е изградена специална защитна постройка с климатична инсталация, която осигурява условия за запазването на стенописите. В близост до оригинала е построено точно копие, отворено за посещение.
- Могилата „Шушманец" – (датира от V-IV в. пр. Хр.) е тракийски храм, който в последствие е превърнат в гробница. Състои се от коридор-преддверие с колона в йоннийски стил и кръгла погребална камера с централна и седем полуколони в дорийски стил. Уникалното и архитектурно решение я прави една от най-представителните произведения на тракийската архитектура.
- Гробнично-култовият комплекс при могилата „Остроша" край Шипка от средата на IV в. пр. Хр. Една от камерите е изцяло запазена. Тя е вдълбана в монолитен гранитен блок с тегло повече от 60 тона. Покривът е разделен на десетки образни полета, изпълнени с виртуозно изрисувани портрети, сцени с хора, борба между животни, растителни и геометрични украси.

- Саркофагоподобната подмогилна гробница при могилата „Светицата" от втората половина на V в. пр. Хр. В нея е намерена уникална със своята експресивност маска-фиала от масивно злато, тежаща 673 г.
- Подмогилните храмове мавзолеи при могилата „Голяма Арсеналка", край с. Шипка от V-IV в. пр. Хр. Могилата се състои от преддверие и куполна камера, като помещенията се затварят с двукрили каменни врати. В центъра на пода на куполната камера е оформен под, наподобяващ култовите огнища в Севтополис.
- Могилата „Грифоните" датира от V в пр. Хр. Името идва от изобразените на входа към първата камера фигури, които приличат на стилизирани глави на грифони. На централно място в кръглата камера е монтирано погребално ложе.
- Могилата „Хелвеция" – датира от V-IV в. пр. Хр. датира от ср. на IV в пр. Хр. и се състои от коридор, преддверие-олтар и правоъгълна камера с фина мазилка, затваряща се с двукрила каменна врата с механизъм за затваряне от вътре. По програма БГ08 „Културно наследство и съвременни изкуства", Мярка 1 „Консервация, реставрация и социализация на тракийски могили „Хелвеция" и „Грифони" в процес на изпълнение е проект, в който е предвидено възстановяване, опазване за бъдещите поколения и осигуряване на достъпност до богатото тракийско културно наследство в община Казанлък, в частност тракийски могили „Хелвеция" и „Грифони".
- Сашова могила Датира от IV в пр. Хр., могилата се състои от коридор и две правоъгълни помещения. В погребалната камера са разкрити останки на погребан мъж (владетел-войн), чрез трупополагане, с над 50 лични принадлежности, от злато, сребро, бронз, желязо и гривна.
- Сарафовата могила - датира от IV-III в.пр.Хр. Разположена на 7 km южно от град Шипка. Често се нарича и с името „Крън 2". Гробницата е била ограбена още в древността. При направените проучвания са открити останки от конски скелет (в коридора на комплекса), дребни предмети от злато и сребро, позлатени глинени украси и амулети. Осем от тези паметници – „Голяма Косматка", „Голяма Арсеналка", „Шушманец", „Грифоните", „Хелвеция", „Оструша", „Светицата" и „Крън 2" са с изключително значение за културното наследство на България и са предложени за кандидатстване и вписване в листата на ЮНЕСКО като сериен обект и разширение към вече съществуващия обект на световно наследство „Казанлъшка тракийска гробница".



През април 2015 г. на изложба в Лувъра - „Епопея на тракийските царе - археологически открития в България“, бяха представени откритите в могилата „Голямата Косматка“ бронзова глава на Севт III, златният венец и всички ювелирно изработени съкровища по времето на Одриското царство със столица Севтополис. Представянето на културно-историческите забележителности от Долината на розите и тракийските царе е предпоставка Казанлък да се превърне в атрактивна дестинация за туристи от цял свят. Съществува идеен проект „Севтополис“ на архитект Николай Йотов за аудиовизуален спектакъл върху водите на язовир Копринка, който има за цел да се създаде мащабна туристическа атракция, като се обединят в единна структура всички паметници на тракийската цивилизация в региона на Казанлък, в това число Мегалит-обсерваторията „Вратата на Слънцето”, разкритите могили на Царски некропол и столицата на одрисите – Севтополис, лежаща под водите на язовир Копринка. Идеята е със средствата на съвременните аудиовизуални изкуства и иновативни технологии да се върнат към живот реални личности и събития в Одриското царство от времето на основателя му цар Терес до последния му велик обединител – цар Севт III.

В града има музеи, които също привличат посетителите му с интересните си експозиции.

Исторически музей „Искра”, гр. Казанлък – Създаден през 1901 година, той е един от първите и най- богати музеи в България, включващ Казанлъшка тракийска гробница, Музей на розата, Историко- етнографски комплекс “Кулата”, Дом “Петко Стайнов” и гробници в „Долината на тракийските владетели”.



Национален парк-музей „Шипка-Бузлуджа” е национален мемориален комплекс, (създаден през 1956 г.), включващ връх Шипка с Паметника на

Свободата и паметниците, свързани със защитата на Шипченския проход по време на Руско-турската война 1877/1878 год., Национален парк "Бузлуджа" и Парка на победата край с. Шейново. На 17 ноември 1978 год., музеят е обявен за исторически и архитектурен резерват.

Общинска библиотека „Искра"- една от най-старите библиотеки в страната, създадена през 1860 година като читалищна, е основен информационен, образователен и културен център в Казанлък и региона.

Литературно-художествен музей „Чудомир" е комплекс с художествено–документални експозиции за жизнения и творчески път на големия български писател и художник Димитър Чорбаджийски-Чудомир. Музеят е седалище на културната фондация "Чудомир".

Общински театър „Любомир Кабакчиев" е наследник и продължител на богатите театрални традиции в Казанлък. Със статут на професионален театър работи от 1998 г. и има редица национални и международни награди.

Музей на фотографията и съвременните визуални изкуства - през юни 2015 година в гр. Казанлък бе открит първият и единствен в България Музей на фотографията и съвременните визуални изкуства.

Мегалит „Вратата на слънцето" Намира се на 4 км. южно от центъра на с. Бузовград. То е древно светилище от времето на късния енеолит и началото на бронзовата епоха. Източно от мегалита в близост се намира античната и средновековна крепост Бузово кале. Според някои проучвания мегалитът е служил като съоръжение на древна астрономическа обсерватория за наблюдаване на слънцето. Той попада на един от върховете на триъгълник, на чиито други два ъгли се намират столицата на одрисите Севтополис и могилата Голяма Косматка. Шипковата къща. Построена е през 1902 г. и е принадлежала на една от първите розотърговски фамилии в Казанлък. Днес е архитектурен паметник на културата и е превърната в музей, в който са събрани вещи на семейството от страната и чужбина.

Художествена галерия – Казанлък е една от най-старите и богати в страната. Галерията притежава колекция от икони, възрожденски гравюри и произведения на изящните изкуства (живопис, графика, скулптура) и декоративно-приложните изкуства. Постоянната експозицията на Галерията показва 266 живописни и скулптурни творби, подбрани от фонда на галерията, колекция от икони (17-20 в.).

Постоянни експозиции в родните къщи на Дечко Узунов и Ненко Балкански с уникални художествени произведения са неразделна част от Художествена галерия – Казанлък. Родна къща-експозиция „Акад. Дечко Узунов“ Богата експозиция, разположена в четирите стаи на къщата, в които са показани картини от различни творчески периоди на художника – живопис, графика, илюстрация, сценография и декоративно-монументална живопис. В изложбената зала са изложени 42 акварела и рисунки на художника заедно с последния му автопортрет.

Родна къща-експозиция „Проф. Ненко Балкански“ В реставрираната родна къща може да се види интересна експозиция на академик Ненко Балкански - 13 творби, свързани с дома и семейството и 38 рисунки и графики. В изложбената зала на къщата се намират 55 творби на Ненко Балкански от различни творчески периоди.

Дом „Петко Стайнов” Петко Стайнов е казанлъшки композитор и основоположник на националния симфонизъм. Родната къща е паметник на културата от национално значение, притежаваща постоянна музейна експозиция „Петко Стайнов“, музикален салон и архив. Експозицията представя жизнения път на композитора, симфоничното и хоровото му творчество, академичната и музикално-обществената му дейност,публицистиката му Дом на културата „Арсенал”- Дейността му се свежда до приемане на гостуващи изпълнения – театрални постановки, концерти и др. Развива любителско творчество – фолклорни танцови формации от различни възрастови групи, които участват в наши и международни изяви.

Военен клуб – Казанлък – Културно-информационен център на армията, поддържащ фолклорен ансамбъл, балетни и хорова формации, вокална група, школа по китара и школа за млади изпълнители, детски театрален състав и библиотека.

Градът притежава богата и колоритна културна фестивална програма, част от Културния календар на общината. Най- емблематични и икономически важни за града и общината са фестивалите „Празникът на розата“, „Празници в долината на тракийските царе“, „Чудомирови празници“ и музикалните празници „Петко Стайнов“. Фестивалите на Казанлък представляват съвременен израз на традиционните културни празници. В тях са адаптирани известните традиции, обичаи и народни празненства, както и автентични културно-исторически събития.

По отношение на нематериалното наследство общината също има какво още да покаже. В града се провеждат и „Чудомировите празници”. Има и „Дни на тракийската култура”. По време на тях се представят уникални мистични спектакли, организира се

национален арт фестивал. В района на язовир „Копринка", в близост до града, вече няколко години се провеждат и русофилски събори.

В действителност, в общината има условия и се формира един устойчив туристически поток от българи и чужденци. Общо реализираните посещения през 2015 г. са 167 028 броя, от тях 130 870 са на българи и 41 150 на чужденци.

Таблица 11 Посещения на туристическите обекти за 2015 г.-в бр.

Обект	ОБЩО ЧУЖДЕНЦИ	ОБЩО БЪЛГАРИ	ОБЩ БРОЙ ТУРИСТИ
Казанлъшка гробница - копие	19 741	25 913	45 654
ИМ „Искра" - цен. експозиция	4 031	12 694	16 725
Могила „Голяма Косматка"	81 1	244	1325
Музей на розата	8 544	8 047	16 591
ИЕК „Кулата"	2 548	2 034	4582
Могила „Шушманец"	2 827	6 520	9 347
ГКК „Оструша"	2 404	3 959	6 363
Дом „Петко Стайнов"	0	74	74
Общинска библиотека „Искра"	69	57 231	57 300
Музей "Чудомир"	20	4 972	4 992
Художествена галерия - Казанлък	885	8 182	9 067
Музей на фотографията и съвременните визуални изкуства	200	870	1070
Общо	**41 350**	**131 740**	**168 098**

Най-голям интерес има към Казанлъшката гробница - включен в листата на световното културно наследство на ЮНЕСКО и могилата „Голяма Косматка". Българите, посетили копието на Казанлъшката гробница през 2015 г. са 25 913, с 5 160

броя повече, спрямо предходната година, когато са 20 753 броя. Посетителите чужденци също са се увеличили с 1077 броя и през 2015 г. общият им брой е 19 741 посетители. Също така „Музей на розата“ и ИЕК"Кулата" са почти еднакво предпочитани за посещение, както от българи, така и от чужденци.

Таблица 12 Места за настаняване – област Стара Загора

Дейност на местата за настаняване – област Стара Загора	2013 Брой	2014 Брой	2015 Брой
Места за настаняване	60	59	61
Легла	3 852	3 843	3 924
Легла денонощия	1 207 872	328 046	1 347 279
Реализирани нощувки - общо	285 931	68 206	342 920
Реализиране нощувки - чужденци	42 419	18 539	56 747
Пренощували лица – общо	111 513	38 005	125 284
Пренощували лица – чужденци	19 053	8 126	21 998
Приходи от нощувки(лева) - общо	10 891 086	3 011 724	13 807 571
Приходи от нощувки(лева) – чужденци	2 665 354	878 164	3 792 007

По данни на НСИ, 2016 г.

Броят на реализираните нощувки в общината е сравнително равномерен като се наблюдава увеличение през месец май - юни, когато се подготвя и провежда Фестивал на розата. Броят на нощувките на територията на общината значително е нараснал през 2015 г., когато са реализирани 45 892 нощувки, с 5 248 броя повече, в сравнение с 2014 г.

Това означава, че услугите, свързани с туризма, в т.ч. и транспортът следва да оптимизират своето качество, за да отговарят на търсенето. Транспортните услуги, които са важен фактор в достъпността до обектите следва да бъдат направено по-привлекателни, тъй като има условия за по-интензивното им използване.

Електронната система за контрол и управление на обществения транспорт и електронни информационни табла изградени в резултат от изпълнението на проект „Интегрирана система за градски транспорт на град Казанлък“ биха улеснили

пътуването на тази група потребители и стимулирали използването на услугите на градския транспорт.

Продължаването на дейностите по създаване на цялостен интегриран градски транспорт чрез подобряване на прилежащата инфраструктура, достъп и безопасност ще улеснят още повече туристите в града и ще увеличат привлекателността му.

Изводи

1. Предвид ясно изразеният дисбаланс между населението в град Казанлък и останалите населени места в общината и факта, че по-голямата част от него е концентрирана именно в гр. Казанлък, оптимално ефективно би било да се инвестират средства в подобряване условията на градски транспорт там, като начало на подобряване транспортните условия на територията на цялата община.

2. Към 2012 г. икономически активните лица в община Казанлък наброяват 34 403 д. Лицата от възрастова група използват транспорт до работното си място – личен и обществен, което изисква инвестиции в транспортна инфраструктура.

3. Създаването на по-добри условия за използване на обществен превоз за лицата в неравностойно положение следва да бъде цел на проекта също, тъй като чрез улесняване достъпа до обществен транспорт, ще се подобрят условия на живот за тази целева група. Поставянето на по-безопасните спирки, подмяната на подвижен състав с по-модерен и пригоден за лицата в неравностойно положение, както и използването на интегрирана информационна система ще улесни ползването на МГОТ.

4. Младите хора, в т.ч. учащите са целева група на настоящия проект, тъй като са сред основните потребители на обществен транспорт. От основно значение е осигуряването на тяхната безопасност, както при самото пътуване, така и при придвижването им към спирките на градския транспорт, което потвърждава необходимостта от инвестиране в прилежащата към интегрирания градски транспорт инфраструктура с цел обезопасяване й – това включва спирките и достъпа до тях.

5. Броят на регистрираните МПС в Казанлък е около 70’000, което означава, че срещу всеки 1 жител на общината, буквално, стои едно регистрирано МПС; а на всяко едно заето лице се падат по две регистрирани МПС-та. Логично е да се направи обоснованото допускане, че всяко едно заето лице притежава личен автомобил и се придвижва с него до работа. В този смисъл, необходимо е да се изпълнят дейности, които да насърчат използването на обществен транспорт, за да се облекчи, както трафика на територията на града, така и екологичното състояние на общината.

6. По актуални данни, работещите в завод „Арсенал“ (сред най-големите работодатели в община Казанлък) наброяват почти над 6’000 души и продължават да нарастват, което води до наличие на потребност от създаване на условия за лесен и удобен достъп до тази икономическа зона.

7. Наличието на широка здравна мрежа, включително и многопрофилна болница за активно лечение в града е фактор за създаването на по-интензивно движение в районите около здравните заведения, както и обуславя в по-голяма степен проблема с паркирането около тези здравни заведения. Излизането и влизането на линейки от медицинските заведения, които се движат в специален режим от и се затруднява, поради множеството автомобили, паркирали неравномерно. В този смисъл е необходимо „разтоварването“ на трафика в централните части на града, както и оптимизирането на условията за него.

8. Тъй като в общината се формира устойчив туристически поток от българи и чужденци, като данните на ИМ „Искра” към края на октомври, 2014 г. показват, че почти 63’000 българи са реализирали туристически посещения, а чужденците са били около 39’000, или общо към 101’000 туристи. Това води до нуждата от подобряване условията на МГОТ в града, за да бъде по-привлекателен и включително функционален за гостите на Казанлък.

9. Подобряването на транспортните условия в града ще спомогне да повишаване на неговата привлекателност и се очаква да се отрази благоприятно на стойностите на изселилото се население при последващо преброяване.

III.ПРЕДЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ И ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Транспортна инфраструктура

Пътната инфраструктура в община Казанлък е представена от участъците на първокласните републикански пътища I-5 и I-6, преминаващи през територията на общината и пресичащи се в общинския център, участъка от второкласния път II-56, отсечките на третокласните пътища III-608, III-5601, III-5005 и от общинската пътна мрежа.

Първокласните пътища I-5(Русе – В. Търново – Казанлък – Ст. Загора – Хасково – Кърджали – ГКПП Маказа) и I-6(ГКПП Гюешево – Кюстендил – София – Карлово – Казанлък – Сливен – Бургас), с ориентация съответно север-юг и изток-запад, представляват главни транспортни артерии на републиканската пътна мрежа. Те обезпечават транспортната свързаност на общината, както в национален, така и в международен план. Участъците от първокласните пътища, с обща дължина в рамките на общината 49.8 км, се намират в добро експлоатационно състояние.

Второкласния път II-56 (Шипка – Павел баня – Раковски – п.в.“Пловдив изток” – Асеновград свързва първокласните пътища I-5 и I-6 и представлява директна транспортна връзка между община Казанлък и областен център Пловдив. Дължината на участъка намиращ се на територията на общината е 9.8 км. Експлоатационното му състояние е лошо, като на места асфалтовата настилка е частично/напълно разрушена или няма такава. Общата дължина на третокласните пътища е 31 км.

Състоянието на пътните отсечки е както следва: III-608(Казанлък – Средногорово) – средно; III-5601(Шипка – Дунавци – път I-6) – добро; III-5005(път I-5 – вр.Бузлуджа) – лошо. Общата дължина на републиканските пътища в община Казанлък е 90.6 км. Средната гъстота на РПМ на територията на общината е 14.3 км/100км2 , като тя е малко по-ниска от средната за област Стара Загора (17.3 км/100км2) и тази за страната (17.8 км/100км2).

Общинските пътища съдействат за извършването на основните обслужващи функции в рамките на общината. Те осигуряват прекия транспортен достъп до всички населени места в общината, които са извън обхвата на републиканската пътна мрежа.

Дължината на общинската пътна мрежа на територията на общината е 88.3 км, а средната й гъстота е 13.9 км/100км2 .

Техническото състояние на пътищата от общинската пътна мрежа е от съществено значение за бързо и качествено транспортно обслужване между общинския център и съставните селища. По данни за състоянието на общинските пътища от План за развитие на Община Казанлък 2014-2020г. се вижда, че 58.3 % от общата дължина на общинската пътна мрежа е в лошо състояние, 22.8 % е в средно състояние и едва 18.9 % е в добро състояние. Това показва спешната нужда от реконструкция/рехабилитация на общинската пътна мрежа с цел подобряване на транспортната достъпност в рамките на общината.

Общата дължина на уличната мрежа в населените места на общината е 411 км. Дължината на уличната мрежа в гр.Казанлък е 94 км, а състоянието й е незадоволително. Уличната мрежа в съставните селища е в средно и лошо състояние. Има улици без асфалтова настилка и без тротоари.

Железопътната инфраструктура в общината е без изменения през периода 2005-2013 г. През община Казанлък преминава трета главна железопътна линия (София – Карлово – Варна/Бургас). Участъкът от линията на територията на общината е с дължина 27 км и се обслужва от три гари и две спирки. Гарите Тулово и Дъбово, намиращи се в съседната община Мъглиж, предоставят връзки с четвърта главна жп линия (Русе – Ст. Загора – Кърджали – Подкова), което осигурява добра железопътна свързаност на община Казанлък във всички посоки.

Летище "Стара Загора" ЕООД е на разстояние 33 км от град Казанлък. Това е най- близкото летище до общината, но извършва само чартърни полети. Международното летище "Пловдив" АД се намира на 140 км от град Казанлък. Летище “Овощник”, което е на 2 км югоизточно от град Казанлък, е единственото летище намиращо се на територията на общината. Летището, което е собственост на частен предприемач “Кълвача газ” АД, не извършва транспортни услуги. Базата предоставя възможност за свободното време на хора, любители на силните и екстремни усещания, чието хоби са летенето и парашутизмът. На летище “Овощник” се извършват спортни полети за скокове на парашутисти, практикува се безмоторно летене, парапланеризъм и делтапланеризъм. Предоставя се възможност за разглеждане забележителностите на град Казанлък от въздуха, като полета включва излитане от летище “Овощник”, кръжене над града, след което се отправя към връх Шипка, където има възможност да

се наблюдават обектите на Национален парк-музей “Шипка- Бузлуджа”. На вр. Столетов има действаща хеликоптерна площадка. Изводи: Транспортната инфраструктура на територията на община Казанлък е добре развита.

Общината се обслужва от основни пътни артерии на РПМ и от жп транспорт, което предполага добра свързаност на общината с националната транспортна мрежа и съответно бърз достъп до главните социално-икономически центрове на страната. Нормалното функциониране на пътната мрежа е от съществено значение за процесите на икономическо развитие и интеграция на общината.

Развитието и поддържането транспортната инфраструктура е свързано със значителни инвестиции за реконструкция и модернизация пътната мрежа в участъци с висока степен на износване на пътната настилка или липса на такава и рехабилитация на пътища, осигуряващи прекия достъп до населените места в общината.

Обществен транспорт

Община Казанлък няма общински оператор на градски транспорт. Транспортните услуги в общината се осигуряват от петима частни превозвачи. Те са участвали в консорциум, наречен „Обединение на автобусните превозвачи от община Казанлък" ДЗЗД. Това обединение включва фирмите:

- „Кумакс инвест" ЕООД;
- „Автотранс" ООД;
- ЕТ „Ауто И – Петко Станчев";
- ЕТ „Емил Гаджев";
- ЕТ „Иван Колев"

Това обединение от фирми, на практика, е било единственият кандидат, явил се на обявения на 01.08.2012 г. конкурс от Община Казанлък.

Постигнатата договореност между общината и частните оператори е да се осигурява „социална цена" на билетите за превоз, въпреки, че превозвачите изпитват сериозни затруднения при осигуряването на публичните услуги, тъй като цените на горивата непрекъснато се променят, като в най-честия случай те поскъпват.

Въпреки че има налична тролейбусна мрежа в град Казанлък няма извършване на превоз на пътници с тролейбусен транспорт, а само с автобусен такъв.

Цените на билетите в градския транспорт се предвижда да останат на едни постоянни нива за 10-годишния период на договора /септември, 2012 г. – септември 2022 г./. В клаузите на договора обаче е включена възможността за ежегодно предоговаряне на цените на билетите.

В договора за предоставяне на транспортни услуги от частни оператори се предвижда да се налагат и определени санкции при неспазване на разписанията, при пропускането на спирки от страна на шофьорите, при нарушения на културата на обслужване, на чистотата, на осветлението и отоплението в автобусите. Предвижда се още при системни нарушения община Казанлък да има възможност да прекратява договорите със съответните фирми.

Предвижданите размери на санкциите са под формата на глоби и неустойки в размер на 20 лв. до 50 лева при нарушения за градския транспорт и между 100 лв. и 200

лева при нередности в междуселищния транспорт.

По отношение на цените на билетите е предвидено всички ученици и пенсионери от Община Казанлък да бъде с около 20%.

За учениците, които пътуват в градските линии намалението се предвижда да бъде до 30%, а за част от пенсионерите – тези над 70 годишна възраст – да бъде до 50%.

Субсидирането на цените на билетите е в следната пропорция: 30 процентното допълнително намаление се поема от превозвачите, а 20-те процента намаление се дотира от републиканския бюджет.

Превозвачът изпълнява 5 маршрутни линии, които обслужват основно централната част на града, като при извършване анализ на текущото положение се установи, че функционалната връзка между Индустриалната част на града и останалите части не е оптимална.

Обществения транспорт се извършва със собствени превозни средства на оператора на автобусния транспорт, както следва:

- За Линия № 1: една кола /и в миналото тази линия се е обслужвала от една кола/; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/;
  - Маршрут: от обръщалото на жк. „Изток” през Болницата до парк „Тюлбе” по ул. „Стара река”; после завива по ул. „Ген Столетов” до „Хидропневмотехника” АД; преминава през Военното поделение и обръща на обръщалото на ул. „Стара планина”;
- За Линия № 10: една кола; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/
  - Маршрут: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
- За Линия № 11: една кола; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително/
  - Маршрут: от обръщалото в жк.. „Запад” по бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
- За Линия № 12: две коли; движат се на интервали от по 20 мин. приблизително; /тази линия е най-натоварената/;

- Маршрут: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг”, който продължава в бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до обръщалото в жк. „Запад”; (и обратно); по този маршрут тръгват двете коли едновременно – едната от жк. „Запад” по посока жк. „Изток”, а другата от жк. „Изток” по посока жк. „Запад”;

- За Линия № 13: една кола /другата се движи „разпокъсано” – основно в пиковете часове на деня; движи се на интервали от по 30 мин. приблизително;
  - Маршрут: от обръщалото на ул. „Олимпиада” през жк. „Изток” до свръзката с бул. „Княз Ал. Батенберг”; оттам по бул. „Княз Ал. Батенберг” до свръзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”;

В пиковете часове и по необходимост се пускат в движение допълнителни превозни средства. В делниците превозвачът ползва 50-местни автобуси, а през събота и неделя – малки бусчета с 12 седящи места плюс 12 правостоящи места. Използваните от превозвача превозни средства са втора употреба. Те са в добро състояние, но възможностите за обновяване на подвижния състав на превозвача не са големи, защото рентабилността от извършваната дейност е ниска.

Мрежата на тролейбусния транспорт, от друга страна е развита от много години в града, но превоз с тролеи не се извършва.

Били са налични три тролейбусни линии, както следва:

4) Линия № 10: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
5) Линия № 11: от обръщалото в жк.. „Запад” по бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до връзката с бул. „Розова долина”; оттам по бул. „Розова долина” до обръщалото на завод „Арсенал”; (и обратно);
6) Линия № 12: от обръщалото в жк. „Изток” по бул. „Княз Ал. Батенберг”, който продължава в бул. „23-ти пехотен шипченски полк” до обръщалото в жк. „Запад”; (и обратно);

Контактната мрежа и токоизправителните станции са собственост на оператора на автобусния транспорт в града, но са установени определени кражби на елементи от

прилежащата инфраструктура, въпреки че собственикът полага грижите на добър стопанин към тролейбусната инфраструктура.

В града има 8 светофарно регулирани кръстовища разположени на възловите места в града. Има ясно изразени намерения за преработването и преминаването при част от тях, от светлинно регулиране към кръгово движение. През повечето от тези кръстовища минава обществен транспорт.

Поддържането на светофарните уредби се извършва от външен изпълнител. Има частичен генерален план за организация на движението (ГПОД) само на централната градска част.

По отношение на съпътстващата транспорта инфраструктура – спирките на обществения транспорт, се установи, че само част от **спирките в града са с навеси,** а на места липсват знаците за спирка. Това налага да се мисли в посока за подобряване, което включва поставянето на нови спирки, които да бъдат по-лесно достъпни и по-безопасни за потребители на градски транспорт. Това би насърчило употребата му, тъй като ще ги направи използваеми включително при неблагоприятни метеорологични условия.

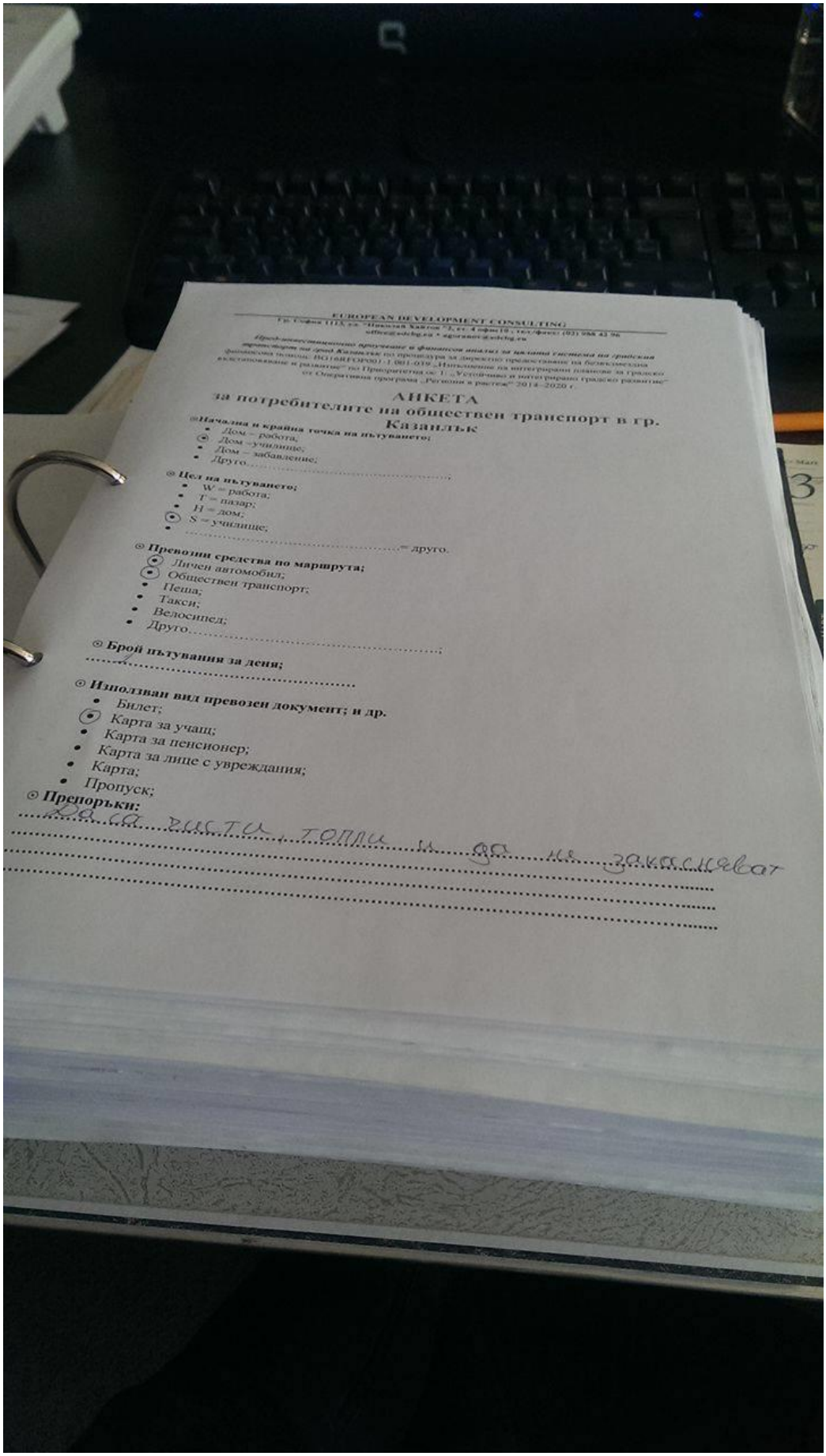
Анализ на потребление

Определянето на пътникопотоците по линиите на обществения транспорт е едно от най-важните полеви изследвания.

Анкетното проучване има за цел да събере живи данни, като са целта бяха идентифицирани ключови точки, характеризиращи се със силен пътникопоток:

- Спирки на тролеи, след депото – на входа на града откъм Стара Загора;
- Спирка на главна улица в ж.к. Изток;
- Спирки до ж.п. гара и автогара;
- Спирки в център;
- Спирка до завод Арсенал;
- Спирка до завод Хидравлика;

Избрана на случаен принцип анкета:



EUROPEAN DEVELOPMENT CONSULTING

АНКЕТА
за потребителите на обществен транспорт в гр. Казанлък

◎ **Начална и крайна точка на пътуването;**
- Дом – работа;
- Дом – училище;
- Дом – забавление;
- Друго.....

◎ **Цел на пътуването;**
- W = работа;
- Г = пазар;
- Н = дом;
- S = училище;
- .....= друго.

◎ **Превозни средства по маршрута;**
- Личен автомобил;
- Обществен транспорт;
- Пеша;
- Такси;
- Велосипед;
- Друго.....

◎ **Брой пътувания за деня;**
.....2.....

◎ **Използван вид превозен документ; и др.**
- Билет;
- Карта за учащ;
- Карта за пенсионер;
- Карта за лице с увреждания;
- Карта;
- Пропуск;

◎ **Препоръки;**
Да са чисти, топли и да не закъсняват

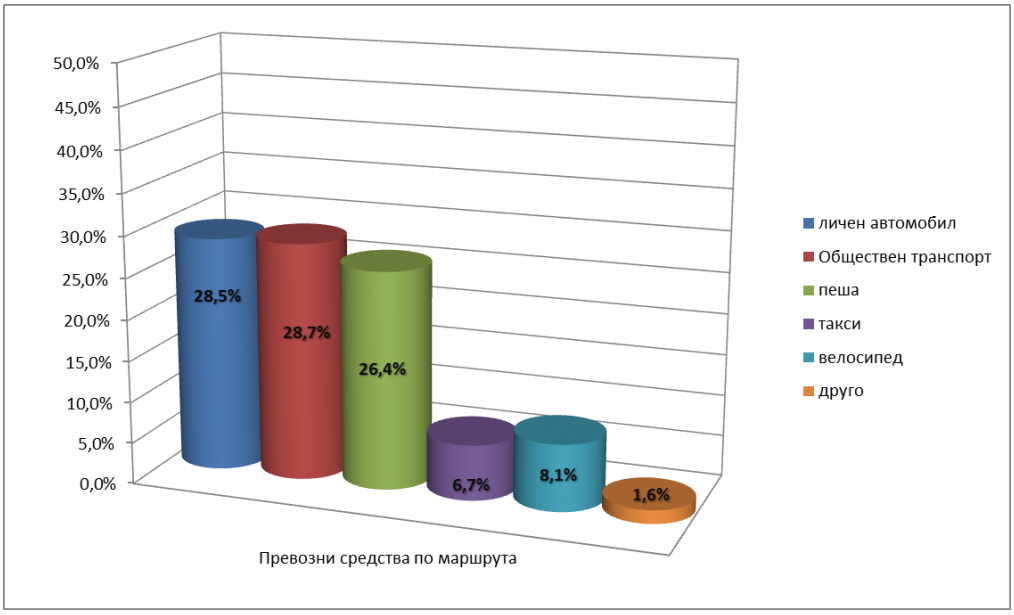
В пикови часове бяха анкетирани 500 души, като техните отговори бяха обработени.

Предоставените данни от оператора на градския транспорт в града показват, че през последната година са превозени общо 180 000 пътника. За да се поучат нагласите, предпочитанията и нуждите на тези пътници е проведена анкета на качващите се и слизащи пътници на най-натоварените линии на обществения транспорт.

Анкетите включват следните въпроси:

- начална и крайна точка на пътуването;
- цел на пътуването;
- други превозни средства по маршрута;
- брой пътувания за деня;
- използван вид превозен документ;
- препоръки.

Фигура 11 Разпределение по видове превоз

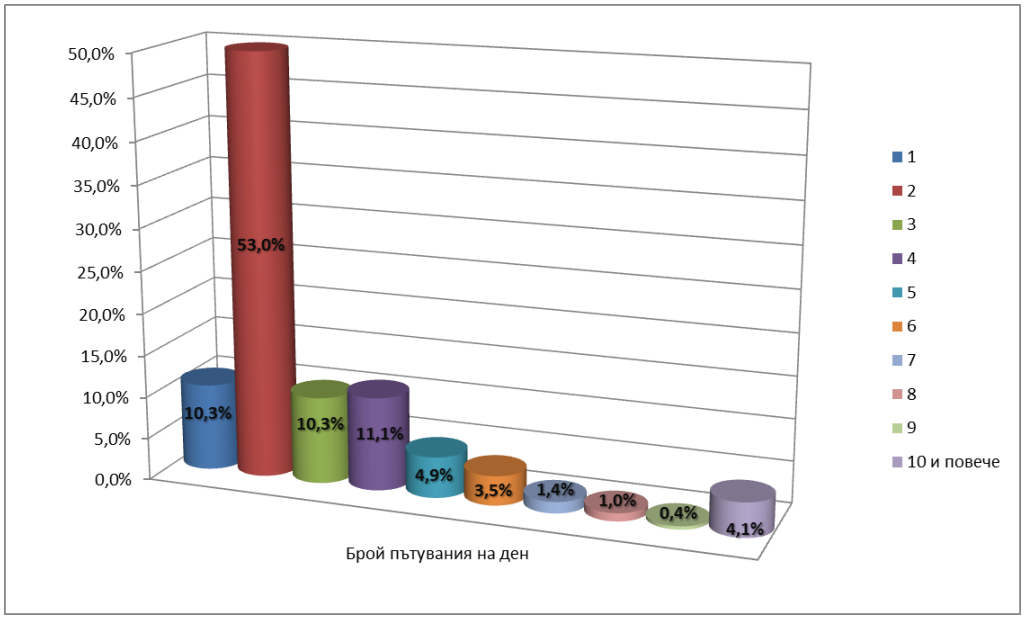


Наред с разделението по видове превози, броят пътувания дневно е най-съществения параметър на подвижността. На базата на резултатите от анкетата средният брой пътувания дневно е определен на 2,73 пътувания.

Най-голям е делът на пътуващите два пъти през деня – 53,3%. На следващо място се

нареждат, с почти равностойни резултати, пътуващите еднократно (10,3%), три (10,3%) или четири (11,1%) пъти през деня.

Фигура 12 Брой пътувания на ден

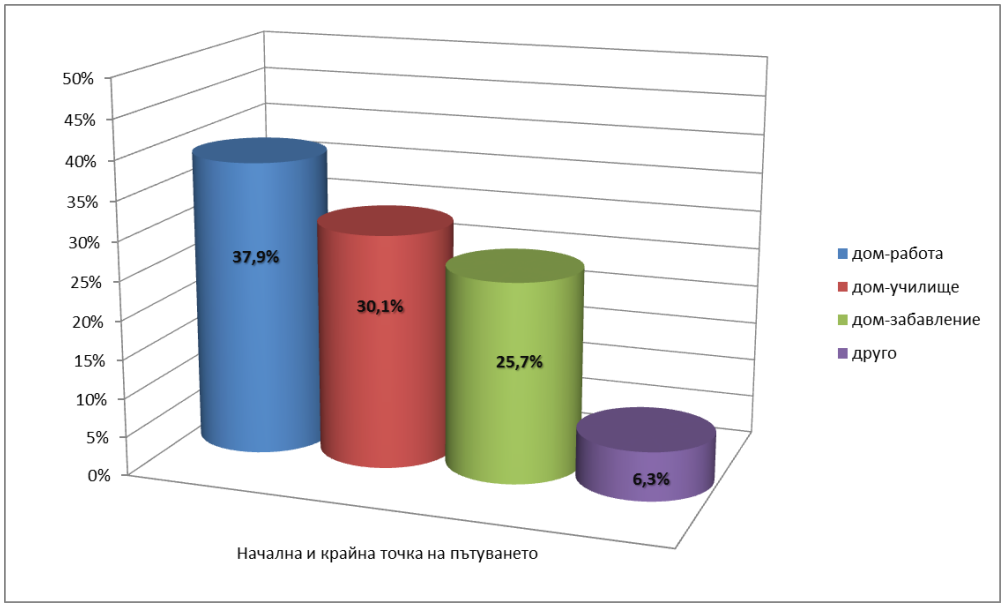


Цели на пътуванията

Целите на пътуване за различните видове превози са определени чрез анкетата.

По-долу са показани разпределенията на основните цели на пътуване както са определени от анкетите в обществения транспорт.

Фигура 13 Начална и крайна точка на пътуване с обществен транспорт



Времевото разпределение на пътуващите може да бъде обобщено по следният начин:

- Очаквано в сутрешните часове преобладават пътуванията дом-работа и дом-училище.
- В средата на деня преобладават пътуванията от училище към дома и е висок делът на пътуванията от и към търговски обекти (т.е. отиване до и връщане от пазар).
- В следобедните часове значителната част от пътуванията са насочени от работа, пазар и др. към дома.

В рамките на деня преобладават следните видове пътувания:

- От и към работа- 37,9 %;
- От и към училище – 30,1 %;
- От и към пазар –25,7 %.

Трите основни вида пътувания заедно възлизат на 93,7 % от общия брой.

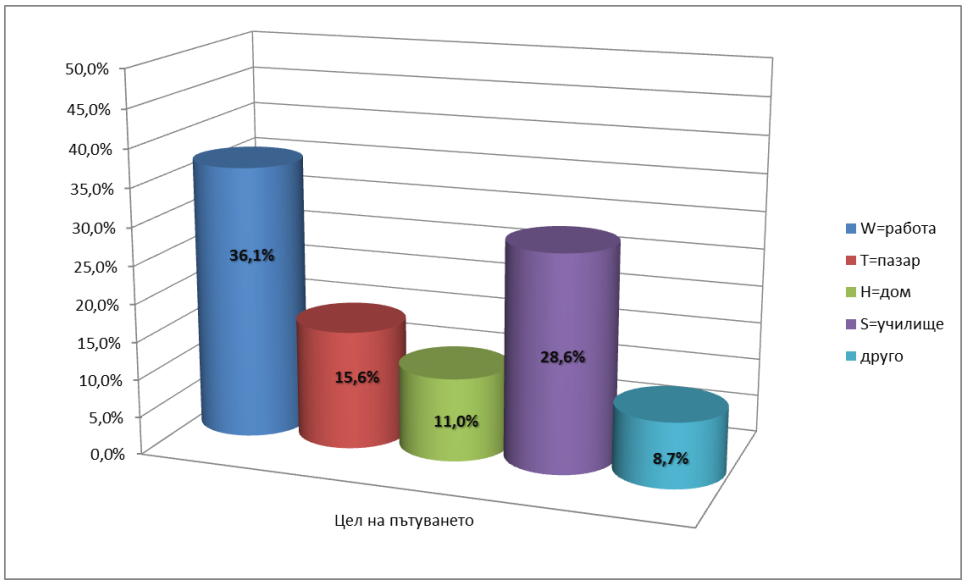
В пътуванията, попадащи в графа „Други“ (6,3%) могат да бъдат обособени като най-значими пътуванията свързани с физически (спортни занимания) – преобладаващите отговори са „тренировки“, „фитнес“ и „спорт“, които могат да бъдат обединени под общ знаменател и обединени по този начин съставляват 36,1% от отговорите в графа „Други“.

Разпределението на пътуванията по цел е съществено за точното определяне на

ползите от спестено време, доколкото цената навремето е различна за различните цели.

В резултат от анкетата за целите на анализа разходи-ползи са определени следните дялове на пътувания.

Фигура 14 Цел на пътуване с обществен транспорт



Видно от приложената графика най-значим е делът на пътуващите до работа – 36,1%. На следващо място се нареждат пътуващите до училище – 28,6%, а разпределението на пътуващите до „пазар“ (15,6%) и „дом“ (11,0%) е почти паритетно. В 8,7% - те процента отговори „Друго“, отново, преобладаващо са посочени дестинации свързани със спорт – „тренировка“, „спорт“ и „фитнес“ (28,8%).

Изводи от анкетите:

- **На базата на анкетиране са определени дяловете на различните видове превозни средства в общия брой пътувания.**
- **Дяловете на пътуванията с обществен транспорт и с личен автомобил са почти равни - съответно 28,7% и 28,5%, което оправдава необходимост от увеличаването дела на превоза с обществен транспорт.**
- **Характерна за град Казанлък особеност е забележително високият дял на пътувания пеша –26,4%.**
- **Нисък е делът на пътуванията с такси –6,7%, а делът на пътуванията с велосипед е малко по-висок – 8,1 %, което е резултат, близък до типичния за българските градове.**

Време/скорост на движение

Следва да се отбележи, че времената за пътуване от анкетата са ненормализирани времена, т.е. в тях се съдържа елемент на субективна оценка на анкетираните.

По тази причина отговори за времена за пътуване, кратни на 5, 10 и 15 минути, са по-вероятни, отколкото „некръгли" времена (например 29 минути). За определяне на средните времена първичните данни са нормализирани с цел отстраняване на субективността в отговора.

Средното време за пътуване с обществен транспорт е определено на 22 минути (включително ходене от и до спирките и чакане на превозно средство).

При оптимизиране на наличния подвижен състав се очаква времето за пътуване да се подобри, тъй като ще се подобрят техническите показатели на превозните средства. От друга страна внедряването на информационна система за управление на трафика ще помогне за планиране на времето на потребителите, тъй като ще дава информация за движението на автобусите.

Неравномерност

На базата на анкетно проучване е определена дневната неравномерност, а данните на годишна база за изчислени на основата на екстраполация и експертни становища за неравномерността при пътуванията в градския транспорт.

Дневна неравномерност

Дневна неравномерност на пътникопотоците (анкетно проучване)

От час	**До час**	**Дял [%]**
5:00	6:00	1%
6:00	7:00	7%
7:00	8:00	7%
8:00	9:00	5%
9:00	10:00	4%
10:00	11:00	4%
11:00	12:00	8%

12:00	13:00	10%
13:00	14:00	7%
14:00	15:00	4%
15:00	16:00	3%
16:00	17:00	8%
17:00	18:00	11%
18:00	19:00	10%
19:00	20:00	7%
20:00	21:00	4%
		100%

Горната таблица извежда закономерността за усилен пътникопоток в сутрешните, обедните и късно-следобедните часове. Добавянето на нови превозни средства към автопарка на превозвача, които да бъдат допълнително пускани в тези часове би дало възможност натовареността да спадне.

Годишна неравномерност

Годишна неравномерност на пътникопотоците (изчисления и експертни становища)

Месец	**Дял [%]**
януари	9,45%
февруари	8,67%
март	8,74%
април	8,38%
май	8,31%
юни	8,13%
юли	7,88%
август	7,45%
септември	8,47%
октомври	8,44%
ноември	7,78%
декември	8,29%
	100%

За разлика от дневното разпределение на пътникопотока, от посочената таблица става ясно, че по отношение на годишно разпределение е по-скоро равномерно. Това

означава, че търсенето на услугите на градски транспорт е сравнително константно и устойчиво.

Превозни документи и таксуване

Видът на превозните документи има значение както за оптимизиране на тарифната политика, така и за определяне на паричните потоци във финансовия анализ. На базата на анкетата в обществения транспорт са определени дяловете на използващите различни видове превозни документи.

1. Билет	45%
2. Карта за учащ	21%
3. Карта за пенсионер	18%
4. Карта за лице с увреждания	3%
5. Карта	12%
6. Пропуск	1%

Цената на билета е 0,80 лв. за редовен билет и 0,40 лв. за преференциален билет /деца, възрастни/. Цената е поносима за покупателната способност на населението. Цената е трудно да бъде вдигната, защото пътниците ще се пренасочат към ползването на алтернативен транспорт /таксита или друго/, а не може и да бъде свалена, тъй като няма да има рентабилност от извършваната дейност.

Основните изводи

1. Съгласно анкетата, броят на пътуващите с личен и пътуващите в обществен транспорт е еднакъв, което води до натоварване на пътните артерии в пиковете часове. Възможно е да се насърчи използването на градски транспорт по два начина: чрез подобряване условията на градския транспорт и повишаване привлекателността му или чрез оптимизиране на маршрути.
2. Най-голям е делът на двупосочните пътувания, което в общия случай се обвързва с работни процеси. Имайки предвид обичайното работно време в страната, то лесно се прави извод, че най-натоварен трафикът е в сутрешните и следобедни часове, в т.ч. и обедните пътувания, свързани в най-широкия случай

с обедни почивни и смените на учениците.

3. Следващия голям дял сред пътуващите са учениците, които са сред основните потребители на градски транспорт. За да се удовлетворят потребности на младите потребители, следва да се повиши привлекателността на обществения транспорт.
4. Макар и устойчиво, търсенето на масов обществен транспорт следва да се насърчава, тъй като допринася за оптимизиране условията на придвижване в града, чрез намаляване употребата на лични автомобили. За това би допринесло повишаване на неговата безопасност, атрактивност и привлекателност.

IV. ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ

За моделиране на транспортната система е създаден цялостен модел на уличната мрежа и масовия транспорт като за целта е ползван софтуерен продукт.

Моделирането може най-грубо да се раздели на две части. Първата част е създаването на моделите на уличната мрежа и мрежата на масовия транспорт. Всяка една от мрежите се описва с различни параметри и модели. Уличната мрежа се характеризира с параметри като тип, дължина, пропускателна способност и променяща се скорост в зависимост от натовареността. С подобни характеристики описват и кръстовищата, както и възможностите за извършване на маневри. Що се отнася до мрежите на масовия транспорт, те се описват със скорост, маршрути, разписания, капацитет, възможности за достъп и др.

Въведение

Вече създадените модели на мрежите са необходимо условие да започне създаването на същинския модел на търсенето. За моделирането на търсенето е използван традиционния „четиристепенен модел”.

Накратко, този модел представлява последователност от четири взаимно свързани стъпки, които описват процеса на моделирането.

- Първата стъпка е генериране на входящи и изходящи потенциали;
- Втората стъпка представлява разпределение на движението помежду площните структури наречени зони или райони;
- Третата стъпка разпределя тези кореспонденции по вид транспорт; и
- Последната стъпка ги полага по уличната мрежа и мрежата на масовия транспорт /трите последни стъпки се повтарят многократно за балансиране на резултата/.

Модел на уличната мрежа

Графичните модели на уличната мрежа и мрежата на масовия транспорт съставляват общия модел, който доставя/провежда/симулира движението.

Мрежите се описват с различни характеристики - капацитет, скорост задръжка, маршрути, разписания и др. За изграждането на този модел е събрана подробна информация. След адекватното описване на мрежите е възможно да се създадат и адекватните матрици за времена на пътуване.

Транспортно райониране, население и пътувания

Тъй като моделирането се извършва за агрегирани площни структури, които се наричат транспортни райони, то се прави площно разделяне на града.

От гледна точка на софтуера градът е разделен на няколко транспортни района, като се задават основните и второстепенните улици на града, за да се установи времето за преминаване и престой при нормално разпределение и при пикови часове на трафика.

Друг важен критерий за определяне на районите е да се осигури тяхната хомогенност, т.е. да няма прекалено големи разлики в броя жители и работни места в тях и пътуванията да се случват планомерно.

Препоръчително за получаване на коректни данни от транспортния модел е населението да е възможно най-равномерно разпределено по транспортни райони.

Основен фактор, влияещ върху дяловете на различните видове превози в урбанизираната територия, е отношението между тяхната цена/време за пътуване.

При прогнозиране на промяната на дела на обществения транспорт спрямо дела на пътуванията с личен автомобил най-значимо влияние има отношението между цената/времето за пътуване с личен автомобил и цената/времето за пътуване с обществен транспорт. Неформално казано, при намаляване на цената/времето за пътуване с обществен транспорт спрямо времето за пътуване с личен автомобил, то и делът на пътуванията с обществен транспорт нарастват за сметка на дела на пътуванията с личен автомобил.

Калибриране и валидиране

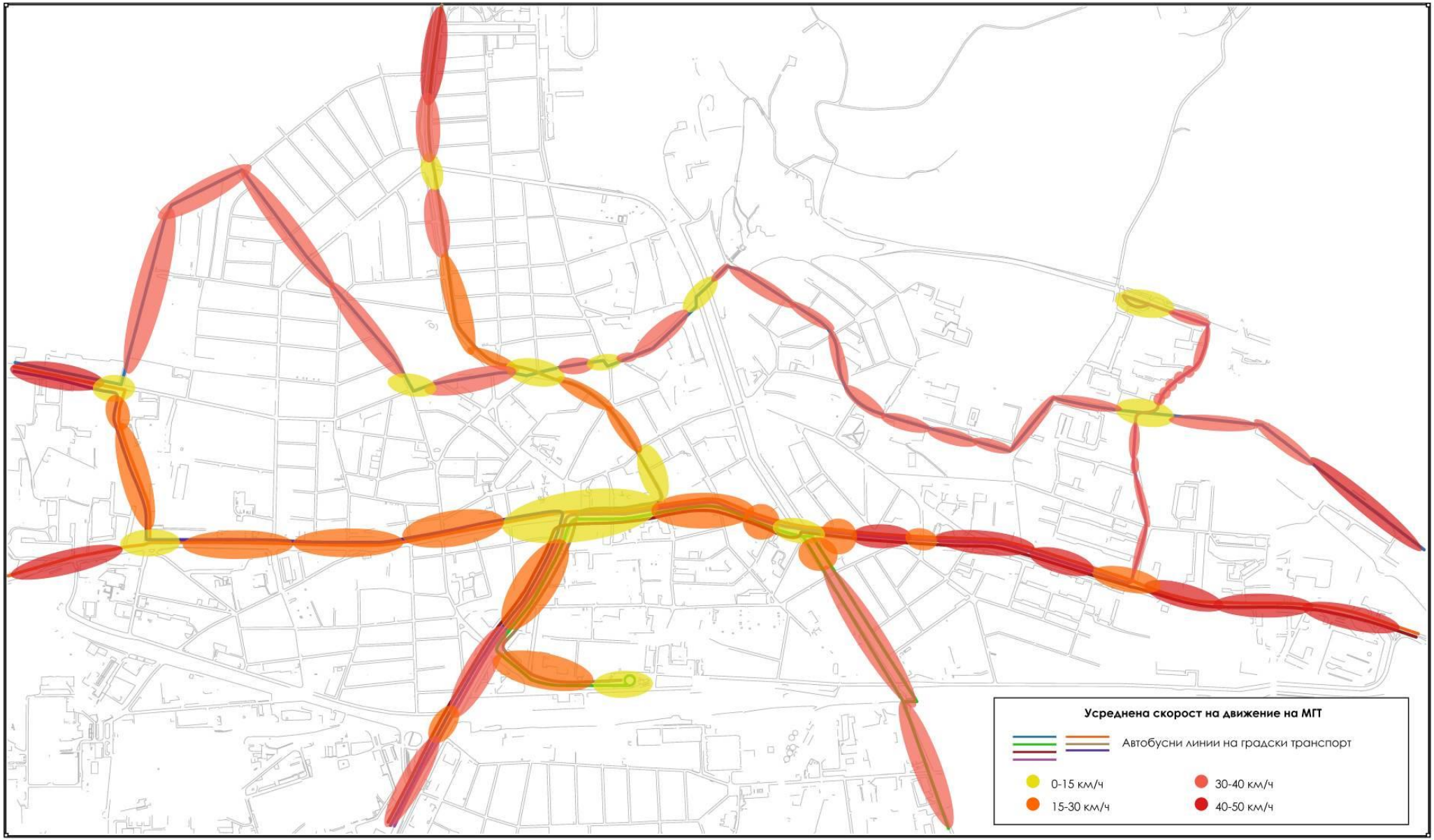
С цел осигуряване точност на резултатите от модела се извършва така нареченото „валидиране". Процесът на валидиране на модела по принцип включва сравнение на получени чрез модела резултати (пътници, автомобили и пр.) с наблюдавани величини. В случая е извършено сравнение между моделираните и преброени пътникопотоци в обществения транспорт.

Освен това, отново за целите на калибрирането и валидирането е извършено и подробно регистриране на характеристиките на трафика на най-важните кръстовища в града.

Резултати

Така зададените стойности и параметри в системата показват следната действителна скорост на движение на превозните средства на обществения транспорт:

Фигура 15 Скорости на движение по мрежата на обществения транспорт



Моделът показва, че в резултат от извършените инвестиции за подмяна на подвижен състав и промяна маршрут на линия 1, включително изпълнението на инфраструктурни дейности по рехабилитация на подлезите, както и внедрената система за управление на градския транспорт средната скорост на движение на превозните средства има известно подобрение в сравнение със сегашното положение.

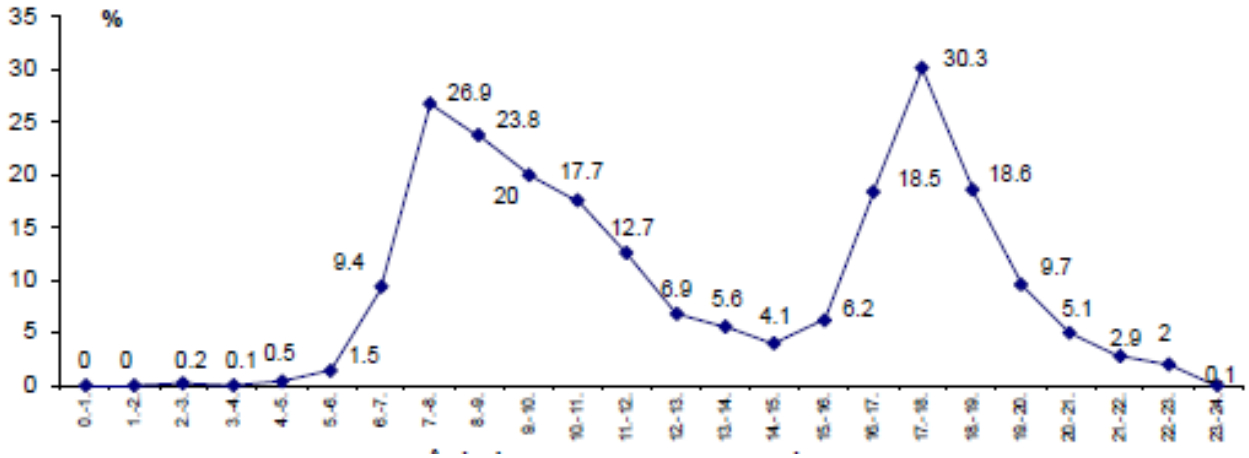
Има необходимост от подобряване достъпа на превозните средства на градския транспорт във второстепенните улици, по които минават линиите на градския транспорт до включването им в основните пътни артерии.

Равномерност на пътникопотока

На база на направените наблюдения на натовареността на превозните средства през деня, както и на получената информация от фирмата предоставяща услуги на градския транспорт може да се направи извода, че се формират три основни пика на използване на градския транспорт в града 6:30-8:00 ; 12:00-13:30 ; 16:30 – 18:00. Тези три пика са оформени основно от трудови пътувания (дом-работа, работа-дом), които обичайно са с най-голям дял, а също така и от пътувания към/от училище, като най-натоварените спирки на градски транспорт са – Сп. Арсенал ; сп.Център ; сп. Гимназия.

Типично се наблюдава и значителен брой пътуващи в часовете преди обяд (10:00-11:00), като преобладаващата цел на пътуване през тези часове е отиване на пазар. Понякога тези пътувания оформят и локален пик около 10:30-11:00. Такъв локален пик се наблюдава при броя пътуващи с обществен. По принцип през учебната година броят пътувания през обедните часове е сравнително по-голям.

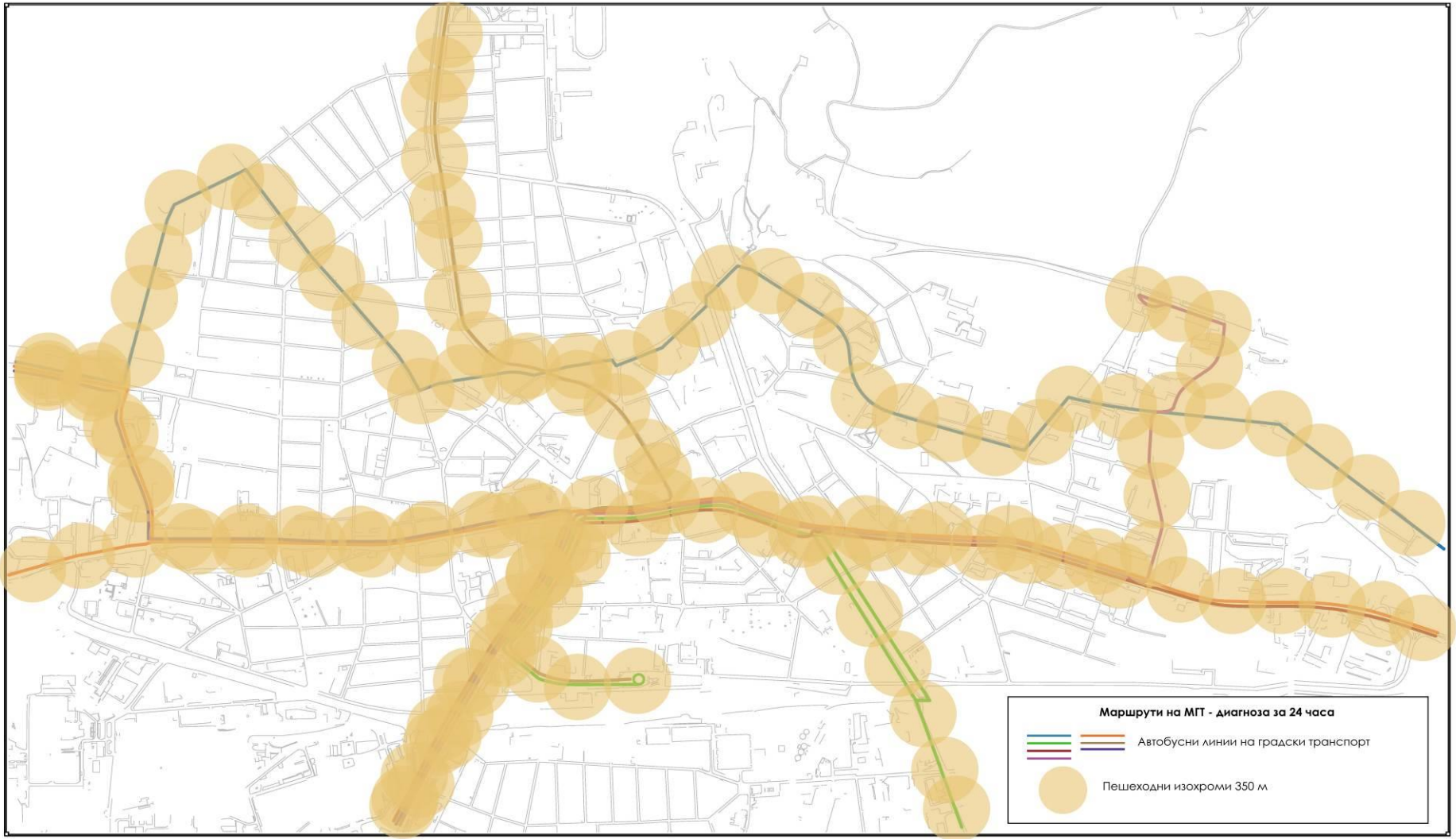
Фигура 16 Пътуващи по мрежата за всички видове транспорт (проценти пътуващи от общия брой граждани във всеки час от денонощието)



Равномерност на спирки

При изследване на съпътстващата транспорта инфраструктура – спирките, се направи извод, че наличните не отговарят напълно на качество, съответстващо на изискванията на потребителите. Представената по-долу симулация показва позициите на спирките в града в настоящия момент:

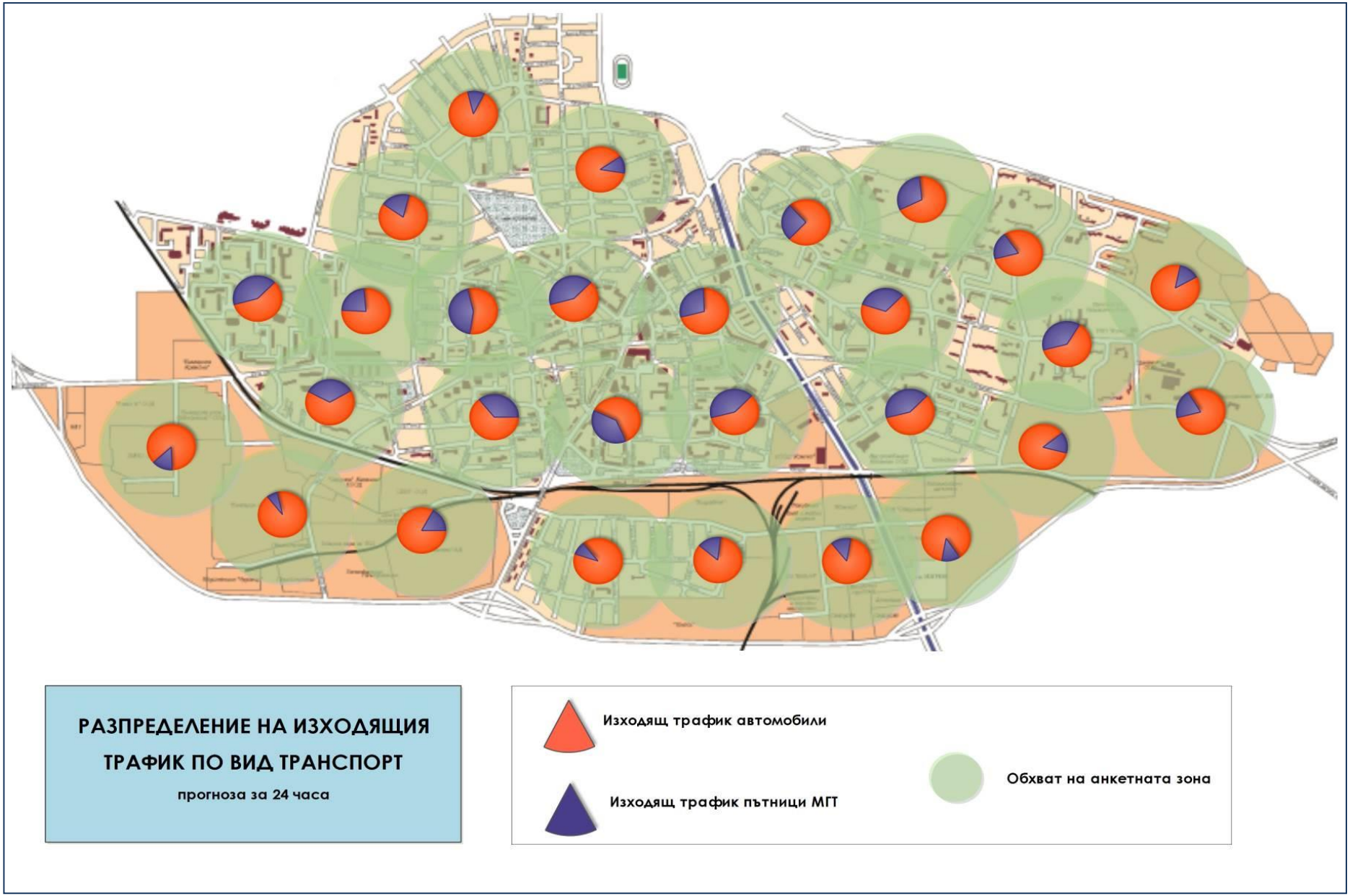
Фигура 17 Изохронограма на достъпност до спирките на масовия транспорт



Изходящ (входящ) брой пътници с леки автомобили и масов транспорт по зони

Първата схема изобразява модел по зони за пътниците с леки автомобили и масов транспорт.

Фигура 18 Изходящ (входящ) брой пътници с леки автомобили и масов транспорт по зони



Вижда се, че той е различен за различните зони и това е така, защото всяка една от тях е в различна степен обслужена. Някои имат много добро обслужване с масов транспорт, при други това не е така. Причината за това е не само наличието или липсата на такъв, но и честотата на следване на возилата. Често пъти големият интервал на следване прави дадена линия до толкова непривлекателна, че това води до две неща. Първото е избор на друг вид транспорт, като лек автомобил или пеша. Второто е пътувания с масов транспорт, които са съпроводени с големи пешеходни преходи.

Към настоящият анализ следва да се има предвид ***Приложение 1***, което включва комплект от файлове, генерирани от специализиран софтуер, които представят визуално пътно-транспортните условия в гр. Казанлък.

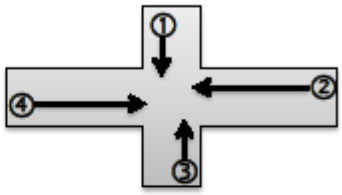
Използваните данни, въведени в софтуера с цел визуализиране са получени от направени замервания на място от проучвателен екип, разположен на ключови натоварени кръстовища в града, сред които:

- Кръстовищата по бул. Розова долина;
- Бул. Александър Стамболийски и ул. Стара Планина;
- Ул. Капрони и ул. Орешака;
- Кръстовището на Shell, в началото на града;
- Бул. Ал. Стамболийски и бул. 23ти пехотен полк;
- Кръстовището на бул. Цар Освободител;
- Кръстовищата с работещи светофарни уредби;

Замерването, се проведе в рамките на 1 час в час пик, като ще включи автомобилопотока, като са взети предвид и техническите параметри на инфраструктурните условия.

Използвана бе следната информационна карта:

ИНФОРМАЦИОННА КАРТА - КРЪСТОВИЩЕ



Брой ленти:		
за точка 1		
лента за ляв завой	☐да	☐ не
лента за десен завой	☐да	☐ не
за точка 2		
лента за ляв завой	☐ да	☐ не
лента за десен завой	☐ да	☐ не
за точка 3		
лента за ляв завой	☐ да	☐ не
лента за десен завой	☐ да	☐ не
за точка 4		
лента за ляв завой	☐ да	☐ не
лента за десен завой	☐ да	☐ не

Пресечни улици:

По направление 2 – 4:

По направление 1 – 3:

Данни за трафика и влияещите фактори

Брой превозни средства за час	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
От тях тежки превозни средства	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Ако в района на кръстовището има спирки на обществен транспорт отбележете броя спирания за час, блокиращи трафика	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Специфични ограничения на скоростта:	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Зона за паркиране в района на:	
точка 1	☐ да ☐ не
точка 2	☐ да ☐ не
точка 3	☐ да ☐ не
точка 4	☐ да ☐ не

Пешеходци пресичащи пътя на завиващи автомобили – ляв завой	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Пешеходци пресичащи пътя на завиващи автомобили – десен завой	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Велосипедисти пресичащи пътя на завиващи автомобили – ляв завой	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Велосипедисти пресичащи пътя на завиващи автомобили – десен завой	
за точка 1	
за точка 2	
за точка 3	
за точка 4	
Бележки:	

V. ПРОГНОЗА ЗА НАСЕЛЕНИЕТО В ГРАД КАЗАНЛЪК

Прогноза за демографското развитие

Демографските прогнози представляват възпроизводството на дадено население в перспектива през определен период. Информационното им съдържание се състои от данни за очакваната обща численост на населението по пол и възраст в края на всяка от годините на прогнозния период. По своята същност те представляват едно предполагаемо развитие на населението, което почива на определени хипотези за очаквана фертилност, смъртност и миграционни движения през определения период.

При прогнозата за демографското развитие на град Казанлък базовите източници за информация са: Национален статистически институт (НСИ) и Териториално статистическо бюро град Казанлък – преброяване на населението и статистика за данните свързани с броя, динамиката, структурата на населението, демографските процеси. Основната категория на населението, използвана при разработките на прогнозните варианти са данните за постоянното население в град Казанлък (база 2011 г.) – т.е. лицата които живеят постоянно в града, а за извеждането на прогнозите са използвани статистическите данни към 2015 г. (последна актуална статистика).

В прогнозите за перспективното развитие на населението, използвани при изработване на заданието за Устойчив градски транспорт, се използват следните варианти (хипотези), а именно:

- Песимистичен - при доминиращо влияние на фактори със задържащ характер и запазване на тенденциите от досегашното комплексно демографско, социално-икономическо и инфраструктурно развитие на град Казанлък;
- Реалистичен - при отчитане на очакваното влияние на фактори със стимулиращо влияние и незначително въздействие на фактори със задържащ характер;
- Оптимистичен – базиран на вероятността за доминиращото влияние на фактори със стимулиращ характер.

Възпроизводството на населението е процес, който по своята същност е икономически и социално обусловен, но в основата му са преди всичко демографските

фактори – раждаемост, смъртност, естествен и механичен прираст.

Макроикономическата среда, състоянието на пазара на труда и жизненият стандарт играят важна роля за демографското развитие.

Раждаемостта като процес, определящ количественото нарастване на населението на град Казанлък през последните години е с отрицателна тенденция.

Въз основа на анализа на демографското състояние на гр. Казанлък, се предлагат три хипотетични модела на демографско развитие – песимистичен (нисък), реалистичен (среден) и оптимистичен (висок). При съставянето им са взети под внимание:

- Предвижданията за броя на населението на област Казанлък до 2030 г. на Националния статистически институт НСИ;
- Увеличаване на жените в детеродна възраст, вследствие миграцията на младо население при оптимистичния вариант;
- Прогнозите за развитието на макроикономическата среда;
- Прогнозите за състоянието на пазара на труда и жизнения стандарт;
- Прогнозите за демографското развитие на Р. България (2006 - 2020 г), съгласно Националната стратегия за демографско развитие;
- Собствени изчисления за прогнозата за броя на населението в град Казанлък за 2035 г.

Песимистичният вариант очертава най-неблагоприятната прогноза за развитие на града: планираните проекти няма да се състоят в планираните времеви параметри. При песимистичния вариант, при който механичният прираст би бил нулев, раждаемостта в града ще намалява, поради все по-намаляващия контингент на жени във фертилна възраст. За прогнозния период средният брой деца, които една жена би могла да роди през целия си детероден период е 1.31 живородени деца или 1320 деца/година и за периода 2021-2030 г. средният брой деца, които една жена би могла да роди през целия си детероден период се запазва на 1.31 живородени деца или 1080 деца/година.

При реалистичния вариант се очаква, че за прогнозния период 2015-2020 г. средният брой деца, които една жена би могла да роди през целия си детероден период е 1.4 живородени деца или 1340 деца/година и за периода 2021-2030 г. средният брой деца, които една жена би могла да роди през целия си детероден период е 1.5 живородени деца или 1345 деца/година.

При оптимистичния вариант се очаква се за периода 2015- 2020 г. при коефициент на фертилност 1.6 в града родените да са 1710 деца/година, а през периода

2021- 2030 г. при коефициент на фертилност 1.7, родените да са 1865 деца/година. Приетите стойности на коефициента на фертилност отговарят на очакванията на коефициентите приети в Националната Демографска стратегия.

На базата на тези прогнози са направени и следните изчисления за броя на населението в област Стара Загора и в град Казанлък до 2035 г.

Таблица 13 Прогноза за броя на населението в град Казанлък по пол и години (до 2035 г.)

	Общо	Мъже	Жени
I вариант (при хипотеза за конвергентност)			
2015 реално	**69 668**	**33 605**	**36 063**
2015	**69 920**	**33 710**	**36 211**
2020	**67 122**	**32 489**	**34 629**
2025	**64 379**	**31 316**	**33 055**
2030	**61 702**	**30 186**	**31 505**
2035	**59 089**	**29 084**	**29 990**
II вариант (относително ускоряване)			
2015 реално	**69 668**	**33 605**	**36 063**
2015	**70 033**	**33 767**	**36 267**
2020	**67 548**	**32 700**	**34 845**
2025	**65 226**	**31 733**	**33 486**
2030	**63 015**	**30 833**	**32 171**
2035	**60 876**	**29 969**	**30 891**
III вариант (относително забавяне)			
2015 реално	**69 668**	**33 605**	**36 063**
2015	**69 867**	**33 684**	**36 184**
2020	**66 917**	**32 388**	**34 526**
2025	**63 964**	**31 111**	**32 846**
2030	**61 055**	**29 865**	**31 179**
2035	**58 212**	**28 649**	**29 548**

VI.ИЗВОДИ

Направените изводи са търсенето и предлагането на услугите на градския транспорт потвърждават установените в рамките на анализа на текущото състояние няколко проблемни зони в град Казанлък:

- Възрастовата, образователната структура на населението както и данните за прираста на населението в община Казанлък, показват, че въпреки известното намаление в броя на жителите, в общината преобладава населението в трудоспособна възраст със средно образование, което обуславя както значително търсене на услугите на градския транспорт, така и един постоянен трафик от коли при придвижването от и до работните места на това население. За да се облекчи натовареността на трафика в града и по-голяма част от населението да започне да използва алтернативни форми на транспорт като обществен градски транспорт, велосипеди и други, е необходимо подобряване качеството на услугите на градския транспорт и създаването на безопасна инфраструктура за придвижване пеша до спирките на градския транспорт или с колела.
- Младежите и учениците са едни от основните потребители на услугите на градския транспорт и е от основно значение осигуряването на тяхната безопасност както при самото пътуване, така и при придвижването им към спирките на градския транспорт, което потвърждава необходимостта от инвестиране в прилежащата към интегрирания градски транспорт инфраструктура с цел обезопасяване й.
- Необходимо е осигуряването на добра транспортна свързаност между отделните частни на града и жилищните квартали с южната част на града както чрез пътната мрежа, така и чрез мрежата на обществения градски транспорт.
- Необходимо е осигуряването на лесно достъпен и обновен градски транспорт за лицата в неравностойно положение, както и такъв до различните медицински заведения, за да се улеснят гражданите, които не разполагат със собствени автомобили, и да не са принудени всеки път да използват услугите на такситата в града.

- Продължаването на дейностите по създаване на цялостен интегриран градски транспорт чрез подобряване на прилежащата инфраструктура, достъп и безопасност ще улеснят още повече туристите в града и ще увеличат привлекателността му.
- Необходимо е осигуряването на лесен и безопасен достъп до спирките на градския транспорт особено за граждани, които трябва да вървят повече до дадена спирка и да пресичат опасни зони като големи булеварди, ж.п. прелези и други. Наличните към момента спирки на градския транспорт не са в добро и безопасно за пътниците състояние. Необходимо е облагородяването на спирките от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки.
- Най-натоварени са линиите по основните булеварди в града, тъй като там е най-голямата концентрация на различни линии от градския транспорт. Препоръчва се подобряване на достъпа на превозните средства от градския транспорт по тези основни линии, както и осигуряване на лесен и безопасен достъп до спирките на градския транспорт с цел стимулиране използването на линии с по-малка натовареност както и облекчаване на слизането, качването и разминаването на пътници по основните натоварени линии от градския транспорт.
- За облекчаване движението по основните булеварди се препоръчва предприемането на следните мерки: - въвеждане на информационна система за управление на градския транспорт; рехабилитация на пътната инфраструктура по бул. „Розова долина“.

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
РЕГИОНИ В РАСТЕЖ

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

Интегриран градски транспорт на град Казанлък

ЧАСТ:

Изготвяне на предпроектно проучване за цялата система на градския транспорт на град Казанлък

ДОКЛАД:

АЛТЕРНАТИВИ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ

Настоящият Доклад е изготвен в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

I. ПОДБОР НА ПРОЕКТНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ 168

„ДЪЛЪГ СПИСЪК" ОТ ПРОЕКТНИ КОМПОНЕНТИ 169

Система за управление на обществения транспорт 170

Система за електронно таксуване 171

Интелигентна система за управление на трафика 172

Нови маршрутни линии и/или оптимизиране на съществуващите 173

Подмяна на подвижен състав 174

Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт ... 175

Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура 175

Облагородяване на спирките на обществения транспорт 175

Информационна система за планиране, мониторинг, управление и техническа поддръжка на транспортната инфраструктура на територията на община Казанлък 176

Паркиране 179

Безопасност на движението 179

Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда 180

Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения 181

ОБСЪЖДАНЕ 182

II. ФОРМИРАНЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ 183

АЛТЕРНАТИВА № 1 "ПРИВЛЕКАТЕЛЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ" 183

АЛТЕРНАТИВА № 2 - " ЕКОЛОГИЧЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ" 191

АЛТЕРНАТИВА № 3 - "ИНОВАТИВЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ" 196

III. ИЗБОР НА ПРОЕКТЕН ВАРИАНТ 204

ПРИОРИТИЗИРАНЕ. МУЛТИКРИТЕРИЕН АНАЛИЗ 204

МУЛТИКРИТЕРИЕН АНАЛИЗ АЛТЕРНАТИВА №1 213

МУЛТИКРИТЕРИЕН АНАЛИЗ АЛТЕРНАТИВА №2 219
МУЛТИКРИТЕРИЕН АНАЛИЗ АЛТЕРНАТИВА №3 225
ОЦЕНКА НА РИСКОВЕТЕ СВЪРЗАНИ С ПРЕДЛОЖЕНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ 231

IV. ИЗБРАН ПРОЕКТЕН ВАРИАНТ 234

СЪДЪРЖАНИЕ НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1 АЛТЕРНАТИВА-1 "Привлекателен интегриран градски транспорт" етап 1 186
Таблица 2 АЛТЕРНАТИВА-1 "Привлекателен интегриран градски транспорт" етап 2 189
Таблица 3 АЛТЕРНАТИВА-2 "Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 1 194
Таблица 4 АЛТЕРНАТИВА-2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 2 195
Таблица 5 АЛТЕРНАТИВА-3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 1 200
Таблица 6 АЛТЕРНАТИВА-3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 2 202
Таблица 7 Мултикритериен подход – Групи от критерии и Индикатори 209
Таблица 8 Тежести на критериите в мултикритериинния анализ 212
Таблица 9 Видове алтернативи и стойност на алтернативите 213
Таблица 10 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №1 219
Таблица 11 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №2 225
Таблица 12 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №3 231
Таблица 13 Оценка на рисковете свързани с предложените алтернативи 231

СЪДЪРЖАНИЕ НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по транспортни критерии 214
Фигура 2 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по инфраструктурни критерии 215
Фигура 3 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по екологични критерии 216
Фигура 4 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по социално-икономически критерии 217
Фигура 5 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по институционални критерии 218
Фигура 6 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по транспортни критерии 220
Фигура 7 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по инфраструктурни критерии 221
Фигура 8 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по екологични критерии 222
Фигура 9 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по социално-икономически критерии 223
Фигура 10 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по институционални критерии 224
Фигура 11 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по транспортни критерии ... 226
Фигура 12 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по инфраструктурни критерии 227
Фигура 13 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по екологични критерии 228
Фигура 14 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по социално-икономически критерии 229
Фигура 15 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по институционални критерии 230

VII. ПОДБОР НА ПРОЕКТНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ

Проектът трябва да е ясно индивидуализиран като самодостатъчна анализационна единица и всички дейности да отвеждат до обща задача, както и до последователно и координирано единство от действия и роли. Именно поради това Консултантът разглежда възможните проектни алтернативи като комбинация от варианти на отделните компоненти.

Алтернативите не се характеризират само с технически и инженерни аспекти, а се имат предвид общите цели на проекта, които засягат също маркетинга, управлението,анализа на изпълнение и т.н.

Различните варианти на проекта се разглеждат като изпълнение на една обща обществено-икономическа задача, включваща набор от отделни компоненти подчинени на нея. С оглед на вариантността при проектните алтернативи, Консултантът е предложил вариантност и при отделните компоненти, доколкото и където е възможно това да бъде направено.

Използването на понятието „инвестиции” в наименованието на отделните алтернативи не изключва техническите и инженерни аспекти, а по-скоро дава възможност за обединяването под един монетарен знаменател на множество хетерогенни от технически, инженерен и друг характер компоненти, и формирането на цялостна проектна алтернатива. Размерът на инвестициите отразява пропорционално предвидения обем от дейности в съответната алтернативата, която така или иначе след монетаризиране и на ползите в последствие, се оценява посредством анализа „Разходи-Ползи” и финансовите и икономически показатели NPV и IRR.

Индикативното определяне на инвестициите по алтернативи подпомага ориентацията на бенефициента, особено като се имат предвид бюджетните ограничения и необходимостта от устойчиво финансиране на проекта, разгледано през призмата на необходимите средства за съфинансиране, които бенефициентът трябва да предвиди от собствения си бюджет.

Дефиниране на обхвата

С цел обективна оценка и формиране на различни инвестиционни алтернативи Консултантът е приложил следния подход:

Стъпка 1- формулиране на първоначален „дълъг списък" от проектни компоненти, отговарящи на целите на транспортната политика на града и на целите на ОПРР.

Стъпка 2- компонентите се приоритизират въз основа на съображенията на бенефициента и на управляващия орган, бюджетната рамка, допустимостта на разходите и времевия хоризонт на проекта.

Стъпка 3- въз основа на определения „къс списък" от проектни компоненти се подготвят няколко вариантни проектни решения (сценарии). Формират се алтернативи, съчетания от различни компоненти дефинирани като проблеми и перспективи на градския транспорт в града в рамките на анализа на текущото състояние и анализа на търсенето и предлагането. Компонентите във всяка алтернатива са избрани така, че между тях да съществува такава синергия, че цялостното въздействие на алтернативата като проектното предложение да превишава сбора от въздействието на отделните му съставни части, ако те бъдат осъществени поотделно. От тези сценарии на базата на мултикритериен анализ (икономически, технически, екологични и институционални аспекти) и на база рискове, които биха могли да окажат негативно влияние върху проекта или да застрашат успешното му изпълнение, се избира проектно решение за кандидатстване по процедурата и съответно за бъдещо изпълнение.

„Дълъг списък" от проектни компоненти

С встъпителния доклад Консултантът предложи на Възложителя значителен набор от проектни компоненти. Този набор беше първоначална оценка на възможните елементи на инвестиционния пакет на проекта. Първоначалният „дълъг списък" беше формулиран въз основа на насоките на бенефициента, ОПРР и опита от предходните подобни проекти в 7-те най-големи града на страната. В него бяха включени следните компоненти:

Система за управление на обществения транспорт

Системата за управление на обществения транспорт може да има различни съставни части. Основна такава част от технологична гледна точка са бордови компютри, оборудвани с GPS и монтирани в превозните средства на обществения транспорт. Бордовите компютри предават местоположението на всяко превозното средство и друга информация, като например скорост, дали са отворени вратите и пр. на контролен център.

Диспечерите в контролния център наблюдават движението на превозните средства и при необходимост (например аварийна ситуация) предприемат корективни мерки. Втората основна функция на контролния център е осъществяването на контрол върху изпълнението на курсовете по разписание.

Чрез система за управление на обществения транспорт може да се осъществи и единно таксуване на превозите, както това е разпространено в европейските градове, но в България е направено единствено в София. Единното таксуване дава възможност пътниците да пътуват в превозните средства на различни оператори с еднакви превозни документи (било то билети или абонаментни карти) и позволява на общината да формира единни политики в областта на обществените превози.

Други съставни части на системата за управление на обществения транспорт биха могли да бъдат:

- светлинни табла на спирките, които известяват времето до пристигане на следващото превозно средство;
- устройства за визуално и/или гласово известяване на следващата спирка в превозните средства;
- възможност за известяване на времето до пристигане на следващото превозно средство на по-малко използвани спирки чрез изпращане на SMS;
- информационно обслужване на гражданите за възможни маршрути и линии на обществения транспорт, през интерактивен интернет портал.

Като допълнителен ефект от въвеждането на такава система е и създаването на условия за интеграция със система за управление на трафика, която да дава възможност

за приоритет на средствата на обществения транспорт на кръстовищата, регулирани с помощта на светофари.

Система за електронно таксуване

Основното предимство на електронното таксуване, е възможността лесно да се прилагат много по-разнообразни (и по-справедливи) схеми на плащане на превоза, отколкото при конвенционалните начини на таксуване.

По принцип цената на превоза може да се диференцира по:

- брой прекачвания (което е най-разпространеният, най-простият, но и най-лошият вариант);
- по превозно разстояние (най-справедливо таксуване; най-често за измерител на разстоянието се приема времето за пътуване);
- по часови пояс на пътуването (като билетите в невърхов час са по-евтини);
- по качество на превоза (като например пътуванията по бързите линии, обслужвани с по-специфични превозни средства, са по- скъпи);
- по групи пътници (обикновени пътници, пенсионери, ученици и пр.).

От тук следват и трите основни типа системи за таксуване, а именно:

- плоска такса (т.е. както е навсякъде в България - плаща се на качване, независимо от превозното разстояние; просто за прилагане, но несправедливо от гледна точка на пътника и не винаги ефективно за оператора);
- зонова система (различни цени на билетите според мястото в града; сложно за прилагане и трудно за разбиране от пътниците);
- плащане според разстоянието (най-честно и просто за разбиране; при определени условия може да дава информация за произхода и предназначението на пътуванията, която пък намалява разходите за подобряване на услугата; става с електронни билети).

Чрез електронна система за таксуване може, както да се подобри обслужването на пътуващите, така и да се оптимизират приходите на превозвача.

Интелигентна система за управление на трафика

Интелигентната транспортна система (ИТС) включва следните основни аспекти:

- намаляване на транспортните задръствания;
- адаптивно осигуряване на приоритет на масовия градски транспорт и на превозните средства за неотложна и аварийна помощ;
- контрол и реакция при възникване на пътно транспортно произшествие.

Системата спомага за оптимизирането на движението, въз основа на отчитане на трафика в реално време и адекватно реагиране на ситуацията. За реализирането на ИТС трябва да се направи най-малко следното:

- проучване и предложение за инсталиране на детектори и контролери на светофарните уредби и връзката между тях и централна система;
- изработване на подробен план за точното разположение на детекторите на трафика в зависимост от целите, за които се използват и функционалността,която трябва да притежават;
- изграждане на система за проследяване на грешки и приемане на оплаквания от участници в движението и неговото управление;
- разработване на процедури за регулярна оценка на ползите от системата и необходимостта от актуализирането и;
- осигуряване посредством ИТС на приоритет на обществения транспорт, с оглед подобряването на транспортното обслужване;
- проучване, предложение и реализация на светлинен контрол,основан не на фиксирани времеви режими, а на автоматизирано регистриране на трафика в реално време посредством детектори;
- дефиниране на зоните в града, с най-натоварени участъци от уличната

мрежа, където да се реализира изцяло адаптивна система;

- проучване за използване на нови или налични GPS системи и тяхното свързване с общата система за управление.

За функционирането на ИТС е необходимо наличието и работата на сигурна комуникационна система, както между отделните кръстовища, така и между кръстовищата и оборудването в контролния център.

ИТС трябва да притежава следната специфична функционалност:

- възможност за координиране на циклите на светофарно регулираните кръстовища в зависимост от дневната неравномерност на интензивността на движението;
- свързаност с детектори и възможност за бъдещото им надграждане до адаптивни системи;
- да предоставя достатъчно данни за осигуряване на адекватни информационни услуги за транспортната натовареност на гражданите и бизнеса.

ИТС системата представлява комбинация от хардуер, софтуер и процедури за управление, посредством които се подобрява мобилността, безопасността и се ограничават вредните въздействия върху околната среда.

Управлението на трафика е отговорност на различни институции и за да се реализира то ефективно, Консултантът се ангажира да проучи и препоръча възможно най-подходящ модел за комуникация между тях, с оглед изпълнението на целите на ИТС.

Нови маршрутни линии и/или оптимизиране на съществуващите

Пускането в експлоатация на нови линии на обществения транспорт се извършва, за да се отговори на необходимостта от обезпечаване на увеличеното търсене на транспортни услуги от населението. Посредством този компонент се увеличават мобилността, капацитетът на предлаганите услуги и жизненият стандарт на гражданите.

Освен създаването на нови линии, в отговор на повишеното търсене на транспортни услуги, може да бъде извършено и оптимизиране на съществуващите.

Оптимизацията трябва да се основава на проучване на търсенето и предлагането на транспортни услуги и може да обхване следните елементи:

- частична промяна на маршрути и трасета на линии, с цел по-добро обхващане на зоните излъчващи пътувания;
- оптимизиране на дължината на изпълняваните курсове, с оглед по-ефективното таксуване и намаляване на транспортно-експлоатационните разходи;
- преместване на съществуващи спирки на нови по-подходящи места, за обезпечаване на по-добра свързаност, достъпност и комуникативност;
- изграждане на нови спирки при необходимост, наложена от увеличено търсене на транспортни услуги.

Подмяна на подвижен състав

Опитът показва, че основните фактори за привлекателността на обществения транспорт са надеждност и ниво на обслужване. Приемливо ниво на обслужване може да бъде постигнато единствено с подходящи превозни средства. Понастоящем превозвачът разполага с остарели автобуси от експлоатационна гледна точка. Като част от настоящия проект може:

- да бъде включено закупуването на известен брой нови автобуси или електробуси с ниски нива на излъчване на емисии;
- да бъде планирана подмяната на подвижния състав, която да бъде предложена за финансиране през следващия програмен период на ОПРР;
- да се проучи и обсъди възможността за използване на превозни средства с хибридно и/или изцяло електрическо задвижване.

При дискусиите по този компонент, трябва да се има предвид, че обикновено това е компонентът с най-висока инвестиционна стойност в проекта.

Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт

Изграждането на нови депа или ремонтни бази е инвестиция, подпомагаща ефективната експлоатация и текущия ремонт на подвижния състав. Този компонент би бил приложим само за оператори на обществен транспорт, които са изцяло общинска собственост.

Уместно изглежда и оборудването на крайните спирки, като оперативни експлоатационни пунктове със стаи за почивка, тоалетни и пр.

Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура

Аналогично на подмяната на подвижния състав, в настоящия проект може да бъде включено:

- обновяване на съпътстващата инфраструктура, като например контактната мрежа и токоизправителните станции;
- изграждане на нова съпътстваща инфраструктура – например система от зарядни станции за електромобили.

Особена полза би представлявало и подпомагането на Община Казанлък при формулирането, планирането, подготовката (ако има такава необходимост) на бъдещи инвестиционни проекти за обновяване и/или изграждане на съпътстваща инфраструктура.

Облагородяване на спирките на обществения транспорт

Спирките на обществения транспорт следва да се разглеждат като цялостни елементи на градската среда. Това означава да бъде осмислено взаимодействието на частите от съставящата ги инфраструктура като:

- спирковите знаци и информационни табла;
- спирковите навеси;

- павилиони за продажба на вестници, билети и пр.;
- улична инфраструктура - бордюри, предпазни огради и др.

Полезно за градската среда би било цялостно подобряване на спирките на обществения транспорт.

Основен компонент на спирките на обществения транспорт са спирковите навеси. Ако обновяване на спиркови навеси бъде включено в проекта, то е възможно да трябва да се отчете генериране на приходи от реклами. По този начин компонентът би влязъл в обхвата на чл. 55 от Регламент 1083/2006, който описва как приходите да бъдат отчитани при изчисляването на funding gap rate.

Явно е, че спиркови навеси с възможност за реклама и без такава възможност биха имали различен ефект върху възможностите за финансиране:

- ако реклама не се позволява, то това няма по никакъв начин да попречи на финансирането на компонента със средства от ЕФРР, доколкото липсата на генериране на приходи съответства на принципите на финансиране на ЕФР;
- ако реклама се позволява, то компонентът би генерирал приходи и в този случай финансирането по ЕФРР трябва да бъде съответно редуцирано в съответствие с чл. 55 от Регламент 1083/2006.

От тук следва необходимостта общината да вземе решение за желания начин на изграждане и поддържане на спирковите навеси, което би предпоставило и възможностите за финансиране.

Информационна система за планиране, мониторинг, управление и техническа поддръжка на транспортната инфраструктура на територията на община Казанлък

Системата служи от една страна за събиране, кодиране и съхраняване на информацията, необходима за управлението на транспортната инфраструктура, и от друга за извършване на специфичните икономически анализи, сравнения и обосновки на различните алтернативи за поддържане, рехабилитация и реконструкция на инфраструктурата, необходимото оборудване и ресурси. Тя е инструмент подпомагащ формирането и обосновката, както на общия бюджет, така и за различни компоненти от него, например отделни инвестиционни проекти.

Системата за управление на транспортната инфраструктура се състои най-малко от следните отделни модули:

- референтна система за привързване на данни за улиците;
- релационна база данни;
- инструмент за прогнозиране изменението на транспортното натоварване и състоянието на транспортната инфраструктура в бъдеще;
- инструмент за оптимизиране на разходите при наличие на бюджетни ограничения;
- географска информационна система за анализи и визуализации на проблемите и техните решенията върху карти.

Информационната система обезпечава извличането на всички необходими справки и отчети за целите на управлението на транспортната инфраструктура.

При реализацията на система за управление на транспортната инфраструктура се извършва следното:

- преглед на съществуващите процедури за събиране и съхраняване на информация за уличната мрежа, транспортните потоци и принадлежностите на инфраструктурата;
- анализ и препоръки за подобряване на методите, средствата,себестойността и честотата на събиране на необходимите данни;
- проектиране и внедряване на база данни, обхващаща геометрия и състояние на уличната мрежа, трафик, обществен транспорт, кадастър и референтна система, транспортна травматичност, принадлежности и съпътстващи комуникации;
- формулиране на изисквания за програмно осигуряване за управлението, поддържането и бъдещо актуализиране на данните.

Тук може да се добави още, че системата е предназначена за подпомагане на общинските служби и екипи във всички фази на планиране, оптимизация и управление на транспортната инфраструктурата на територията на Община Казанлък, за постигане на цел – „Устойчив и достъпен публичен транспорт за гражданите и гостите на Община Казанлък“:

Информационната система следва да предлага следните основни функционални възможности:

1. Създаване и поддържане на достоверен модел на транспорта в рамките на града, върху гео-пространствена карта на съществуващите коридори и транспортна схема;
2. Моделиране, оптимизиране и подобряване на транспортната схема, вкл. чрез промяна на коридори, кръстовища и сигнали с цел оптимизиране на пропускателната способност;
3. Гео-пространствена симулация, оптимизация, планиране, мониторинг и управление на техническа поддръжка на транспортната инфраструктура на територията на община Казанлък, за следните обекти:
    - Транспортни коридори
    - Сервитут
    - Улично осветление
    - Вело алеи
    - Хоризонтална/вертикална маркировка.

Информационната система следва да отговаря на следните общи изисквания:

- **Максимална употреба на стандартни софтуерни приложения:** да предоставя пазарни продукти и софтуерни инструменти, които са мощни и лесни за употреба.
- **Отворена архитектура**, която позволява бъдещо разширение.
- Осигуряване и гарантиране на много **сигурни начини** за създаване, редактиране, съхранение и управление на данни.
- **Управление на работни потоци**: създаване на хомогенна среда, в която потребителските интерфейси и работните методи са еднородни.
- **Потребителски интерфейси, базирани на роли** - възможност за множество от приложения, отдели и потребители да имат свой собствен изглед към данните и да оперират само с данните, отнасящи се за тях.
- **Поддръжка на потребители в отдалечени места** с или без широколентови мрежови връзки. Дори когато всички данни се съхраняват и управляват на централно място, отдалечените потребители могат да имат

бърз достъп за преглед и заявки и при необходимост дори достъп за редактиране.

- **Интегрирана транспортна стимулационна среда**, способна да генерира достоверни резултати от множество алтернативни транспортни сценарии
- **Интегрирана 3D GIC/CAD/AM/FM среда** в един единствен потребителски интерфейс, за управление на жизнения цикъл на активите в транспортната инфраструктура на общината.

Паркиране

С подобряването на условията за паркиране се цели да се установи подходящ баланс между наличността на паркоместата и необходимостта от създаване на атрактивна среда за живеене и работа.

Това се извършва посредством създаването на съответните паркингова стратегия и план за действие, като се има предвид цялостното развитие на транспорта в града, през призмата на градското планиране и аспектите, свързани с околната среда.

Като се абстрахираме от общите проблеми при паркирането, като адекватно използване на пространствата за паркиране,организиране и контрол и др., обект на този компонент могат да бъдат мерките свързани с градския транспорт и по-конкретно следните:

- Преосмисляне на паркирането директно на платната за движение от първостепенната улична мрежа и особено на места, където се затруднява нормалната експлоатация на градския транспорт;
- Проучване и разработване на модел за извеждане на функциите, свързани с контрола на паркирането извън структурата на Общината, с цел повишаване на ефективността;

Безопасност на движението

Безопасността на движението е много важен показател за нивото на жизнения стандарт в градската среда. В този аспект, за да се подобри качеството на живот е необходимо да се направи детайлно проучване на всички проблеми по отношение на безопасността и причините за възникването им, след което да се пристъпи към анализ и

предлагане на решения за обезопасяване.

Опитът и статистическите данни показват, че усилията за повишаване на безопасността е уместно да се насочат там, където има взаимодействие на участници в движението с различни маси и скорости на движение. Следва да се набележат конкретни мерки за подобряване, като минимум на:

- аварийността при автобусните спирки;
- аварийността около учебни заведения и големи магазини;
- да се преразгледа безопасността на пешеходното движение при спирки и кръстовища;
- проблемите възникващи при взаимодействието между градския транспорт и движението от леки автомобили.

В рамките на компонента за безопасност е възможно формулирането на пакет от мерки за подобрения на конкретни места в града.

Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда

Поради бързите темпове на нарастване на моторизацията, интензивността на трафика се увеличава постоянно, което от своя страна води до влошаване на екологичната обстановка и все по-непривлекателна среда за живеене в градовете.

Велосипедният транспорт е една устойчива и значително по-екологична алтернатива на автомобилното движение, която се прилага повсеместно в повечето развити европейски държави. За да бъде тази алтернатива реализирана безопасно, е необходимо да бъде проектирана, изградена и експлоатирана специфична инфраструктура за целта - велоалейна мрежа.

Относително по-малката инвестиция в подобен инфраструктурен компонент би довело до значително по-големи социално - икономически ползи, в сравнение с изграждане на нови улици например.

Опазването на околната среда е съществена част от цялостната стратегия за развитие на градската среда. От гледна точка на настоящия проект, интерес представляват следните възможности:

- минимизиране на отделянето на вредни емисии в атмосферата и по

прилежащата инфраструктура, посредством реализацията на специфична организация на движение;

- преоформяне на ландшафта и озеленяване на околната среда;
- разработване на политика за създаване на условия, за непрекъснато получаване на средства (например чрез таксуване или друга форма), за реализиране на бъдещи мероприятия за подобряване на околната среда.

Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения

За да се реализира непрекъснатото, устойчиво и интегрирано развитие на градския транспорт е необходимо да бъде разработен комплекс от съпътстващи мерки и по-конкретно следното.

- единен финансов модел на градския транспорт;
- единна политика и модел на управление на транспорта инфраструктурата;
- стратегическа рамка за дългосрочно планиране и прогнозиране;
- програма за развитие на необходимия административен капацитет, посредством обучения и текуща оценка.

Посредством разработването и внедряването на единен финансов модел Община Казанлък ще има възможност да:

- упражнява ефективна политика по отношение на таксуването на превозите, независимо дали операторът е частен или общински;
- да гарантира устойчивост във времето, посредством по-ефективното финансово планиране;
- да обосновава по най-добрия начин своите финансови нужди.

Разработването на политика, стратегическа рамка и модел за управление на транспорта и инфраструктурата ще допринесе за интеграцията на отделните компоненти.

Това ще даде възможност за обвързване на нуждите на бенефициента с националните стратегически планове и визията 2020, което да му помогне за

непрекъснатото и устойчиво развитие в дългосрочен план. Оптимизирането на процесите и моделите на управление ще спомогне за решаването на специфичните структурни, организационни и комуникационни проблеми на управлението.

Не на последно място устойчивото развитие не може да бъде реализирано без „човешкия фактор", поради което е необходимо да бъде разработена и изпълнявана, програма за непрекъснато повишаване на квалификацията, мотивираността и отговорността на персонала.

Обсъждане

Във всички случаи, когато се извършва първоначална приоритизация на различни алтернативи, полученото степенуване е ориентировъчно, но не и дефинитивно. Извършеният анализ и полученият приоритизиран списък са само част от инструментариума за взимането на окончателно решение. Това не би могло да се направи, без да бъде отчетено мнението на бенефициента и всички негови съображения относно необходимостта, приложимостта, ефективността и значението на отделните компоненти.

Списъкът от компоненти беше обсъден на няколко срещи с:

- ръководството на Община Казанлък;
- работната група, излъчена от Община Казанлък, за проекта за модернизация на градския транспорт на града.

Предвид това, че проектът ще се финансира по Оперативна програма „Региони в растеж" - консултантът и бенефициентът задължително се съобразяват с изискванията по отношение на допустимостта на разходите, зададени от УО в МРР.

Приоритетите на бенефициента произтичат от усилието с ограничени ресурси да се максимизират преките ползи за населението на града.

В този смисъл е напълно разбираемо виждането, че „Система за управление на обществения транспорт" и „Интелигентна система за управление на трафика" са критични за транспортната система и осигуряването на качествено и надеждно обслужване на гражданите.

Следващите най-приоритетни от гледна точка на бенефициента компоненти се

оказват „Нови маршрутни линии и/или оптимизиране на съществуващите“, „Подмяна на подвижен състав” и „Облагородяване на спирките на обществения транспорт”, които пряко биха подобрили комфорта на пътуващите.

Вижданията на бенефициента по отношение на приоритетността на мерките определено се диктуват от мненията, изразени от гражданите в проведените анкети и проучвания.

Обсъдени са различни компоненти в рамките на предложения дълъг списък от алтернативи, като в резултат от обсъжданията и анализа на основата на интегриран подход са формирани три алтернативи, които включват групи компоненти с ясно изразена взаимовръзка помежду си – компоненти допринасящи за изграждане на привлекателен интегриран градски транспорт; компоненти формиращи екологичен интегриран градски транспорт; и компоненти създаващи иновативен интегриран градски транспорт. По този начин цялостното въздействие на проектното предложение превишава сбора от въздействието на отделните му съставни части, ако те бъдат осъществени поотделно.

Отчитайки разполагаемия бюджет на общината, всяка една от предложените алтернативи е представена като първоначален етап за изграждането на цялостна система за интегриран градски транспорт в рамките на така описаните три визии за градския транспорт в Казанлък. Към всяка алтернатива е предложен и втори етап, който да доизгради предприетите мерки за създаване на интегриран градски транспорт в град Казанлък.

VIII. ФОРМИРАНЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В настоящата глава подробно е описан обхвата на всеки от проектните компоненти, както и неговата прогнозна стойност.

Алтернатива № 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт"

В АЛТЕРНАТИВА-1 "Привлекателен интегриран градски транспорт", която е на обща стойност от 3 336 008 лева, са представени няколко компонента.

Алтернатива 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт" включва следните дейности:

Компонент 1 - **Рехабилитация на спирките на градския транспорт**. Облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. Съобразявайки се с наличния одобрен бюджет на общината за интегриран градски транспорт се препоръчва монтирането на нови 51 броя спирки с лека конструкция без място за реклама в централните части на града и по продължението на по-натоварените линии. Предвидената цена на една спирка с дейностите по монтажа й е 4035 лв. с ДДС или общо за компонента – 205 785.00 лв. с ДДС.

Компонент 2 - **Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт** – 304 000 лв. с ДДС. За да се облекчи движението на линиите на градския транспорт по основните булеварди се препоръчва разработването и въвеждането на информационна система за управление на градския транспорт, чрез която да се следи и управлява движението на автобусите с цел избягване на струпването им на определени точки в града в един и същ момент. Подобна система ще донесе на общината и други две основни ползи: 1. Ще позволи бърза реакция при аварии и спешни случаи свързани с интегрирания градски транспорт в града. 2. Чрез монтирането на табла на спирките на обществения градски транспорт ще се предоставя на пътниците точна и навременна информация за това кога ще дойде следващия автобус, което ще им позволи много по-добре да планират времето си за пътуване. За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на 50 броя електронни информационни табла на всяка една от спирките, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.

Компонент 3 - **Закупуване на подвижен състав – автобуси**. Отчитайки факта, че повечето от автобусите в движение са морално остарели, не отговарят на изискванията за евро сертификати, замърсяват значително околната среда и допринасят за високото ниво на шум в града, се препоръчва предприемането на мерки за постепенно обновяване на автопарка. Съгласно концепцията на тази алтернатива и

разполагаемия бюджет на общината компонентът включва закупуване на 2 автобуса с 44 седящи места и още 8 автобуса с 24 седящи места като първи етап от създаването на интегриран градски транспорт. В бюджета на компонента са включени и всички съпътстващи разходи по пускането на автобусите в движение. Общата стойност на този компонент е 2 267 800 лв. с ДДС.

При изпълнението на тази дейност има две възможности:

1. Закупените автобуси да се отдадат под наем на частния превозвач и по този начин да се обнови автопарка обслужващ линиите на градския транспорт.

2. Общината да създаде търговско дружество, което да е превозвач и придобият актив да се използва за извършване на услугата, за да може само общинското дружество да поддържа услугата. В този случай, подходящо за етап 2 ще бъде закупуването на допълнителен подвижен състав така че общината да разполага с изцяло подновен собствен автопарк. Би могло, в случай, че общината не разполага с подходящ изцяло общински терен за депо, да наеме или закупи настоящото от частния превозвач.

Компонент 4 - **Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането му към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез** – 371 315 лв. с ДДС. В момента в града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Линиите на обществения градски транспорт основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътуват голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

Възможно решение на този недостатък на обществения градски транспорт в рамките на бюджета на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма

по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ е подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други. В резултат от изпълнението на тези дейности се очаква постигането на по-добро регулиране на движението по булеварда, решаване на проблема с неправилното паркиране, подобряване на асфалтовата настилка, което да намали повредите и амортизацията на автобусите, по-лесно и бързо преминаване на автобусите от линиите на градския транспорт и безопасно движение на пътниците при пресичането на булеварда. В съответствие с бюджета на тази алтернатива ще е възможно изпълнението на първия етап от рехабилитацията на булеварда - до кръговото с ул. "Бачо Киро". Следващите два етапа на рехабилитация на булеварда може да бъдат изпълнени при следващи финансирания на изграждането на интегрирания градски транспорт в града.

Проучването на консултанта показва, че при рехабилитацията на инфраструктурата е необходимо и осигуряването на безопасното достигане на големия поток от пътници от Автогарата до спирките на градския транспорт намиращи се на на бул. „Розова долина“. Консултантът препоръчва възстановяването и рехабилитацията на подлеза на Автогарата и пригодяването му за придвижване на хора с увреждания.

Допълнителни съпътстващи разходи в тази алтернатива, които включват:управление на проекта, одит, публичност на стойност 128 308 лв.

Таблица 14 АЛТЕРНАТИВА-1 "Привлекателен интегриран градски транспорт" етап 1

Алтернатива 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт"			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Компонент 1 Рехабилитация на спирките на градския транспорт			
Доставка и монтаж на 51 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	51	4035	205785
Общо			**205785**
Компонент 2 Въвеждане на информационна система за управление на градски			

транспорт			
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000
Консултации и поддръжка на потребителите за 2 години след обучение + обучение на операторите	1	36000	36000
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000
Общо			**304000**
Компонент 3 Закупуване на подвижен състав - автобуси			
Закупуване на 8 броя автобуси - 24 седящи места	8	200000	1600000
Закупуване на 2 броя автобуси - 44 седящи места	2	322000	644000
Регистрация на актив	10	680	6800
Задължителна застраховка "злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз - на седящо място (2 превозни средства* 44 седящи места и 8 превозни средства* 24 седящи места и)	280	25	7000
Гражданска застраховка	10	1000	10000
Общо			**2267800**
Компонент 4 Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането му към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез			
бул. „Розова долина“ до кръгово с ул. „Бачо Киро“ 400 м х 12м ширина	5500	35	192500
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	10000	10000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	6075	6075
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	8000	8000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	4740	4740
Общо			**371315**

Компонент 6 Изготвяне на предпроектно проучване			
Изготвяне на предпроектно проучване и финансов анализ на цялата система на градския транспорт	1	58800	58800
Общо			**58800**
Общо за Алтернатива 1			**3,207,700**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %	2%		64154
Дейности по визуализация и публичност - до 1 %	1%		32077
Одит по проекта - до 1 %	1%		32077
Общо стойност на проекта:			**3,336,008.00**

Като втори етап към тази алтернатива е възможно закупуването на още 7 автобуса, за да се обнови изцяло автобусния автопарк, както въвеждане на електронна система за таксуване на пътниците. Подобна система е от изключително значение за подобряване качеството на услугата на градския транспорт като осигурява:

- по-атрактивна услуга и по-лесно разплащане;
- позволява се на пътниците да се прехвърлят на различни ППС без допълнително заплащане;
- подробна информация за управлението, включително брой пътници на линия, за ППС и спирка, автоматична регистрация и администриране на приходите;
- надлежна отчетност и намален риск от нарушения при събираемостта на приходите от обществения градски транспорт.

Таблица 15 АЛТЕРНАТИВА-1 "Привлекателен интегриран градски транспорт" етап 2

Алтернатива 1 "Ремонт на бул „Розова долина“ етап 2 и 3"			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Закупуване на подвижен състав - автобуси			
Реконструкция на бул. „Розова долина“ от кръстовището с ул. „Бачо Киро“ до връзка с околовръстен път	19484	100	1948400
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	85000	85000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	53403,24	53403,24
Общо			**2 086 803,24**
Електронна система за таксуване на пътниците			
Валидиращи устройства в превозните средства	33	3300	108900
устройства за зареждане на картите	20	21000	420000
Оборудване за пренос на данни, софтуер за главния офис и комуникационна инфраструктура	1	120000	120000
устройства за контрол	20	820	16400
оборудване за издаване на електронни карти	5	12300	61500
електронни карти-носители	40000	10	400000
софтуер за електронна система за таксуване на пътници	1	1700000	1700000
Общо			**2 826 800**
Изграждане на ДЕПО /тип метално хале/; "Ремонтна работилница" -1 бр.			
Инженеринг	1	15000	15000
Стоителен надзор	1	10000	10000
Авторски надзор	1	10000	10000
Конструкция на хале с размери: L= 20; W=8; H=6 от метал; при 20 тона желязо * 3 лв./кг желязо в момента с ДДС	1	60000	60000
Автоматична врата с дистанционно /тип китайска/ с ДДС	1	12000	12000
Ел. инсталация /с ДДС/	1	5000	5000
ВиК инсталация /с ДДС/	1	5000	5000

Фундамент /само след конструктивно обследване с отчитане на спецификите на почвата/ (бетон + арматура)	1	20000	20000
Панели за стени - 40 лв./кв. м. (ок 470 кв.м. стени + покрив)	1	18800	18800
Ремонтен канал /линейна дистанция 10 м./ (копаене с багер; бетониране+арматура + труд+оплочване)/само след конструктивно решение	1	10000	10000
		Общо	**165 800**
Изграждане на ТОПЪЛ ГАРАЖ /тип метално хале/- 2 бр;			
Инженеринг	1	15000	15000
Стоителен надзор	1	10000	10000
Авторски надзор	1	10000	10000
Конструкция на хале с размери: L= 20; W=8; H=6 от метал; при 20 тона желязо * 3 лв./кг желязо в момента с ДДС	2	60000	120000
Автоматична врата с дистанционно /тип китайска/ с ДДС	2	12000	24000
Ел. инсталация /с ДДС/	2	5000	10000
ВиК инсталация /с ДДС/	2	5000	10000
Фундамент /само след конструктивно обследване с отчитане на спецификите на почвата/ (бетон + арматура)	2	20000	40000
Панели за стени - 40 лв./кв. м. (ок 470 кв.м. стени + покрив)	2	18800	37600
Общо			**276 600**
Управление на проекта	1		53 560,03
Одит	1		26 780,01
Дейности по визуализация и публичност	1		26 780,01
Общо за етап 2			**5 463 123,30**

Алтернатива № 2 - "Инфраструктура за интегриран градски транспорт"

В АЛТЕРНАТИВА-2 „Инфраструктура за интегриран градски транспорт“, която е на обща стойност от 3 339 597.06 лв. с ДДС, са представени пет компонента.

Компонент 1 - „Изграждане на велоалеи“. Според направените проучвания и анкети на гражданите на Казанлък делът на пътуващи с велосипед е приблизително 10% с тенденция за повишаване, тъй като значителен брой хора за заменили транспортните си средства с велосипедни такива след изграждането на велоалеите, които функционират към настоящия момент. Логично е да се допусне, че с изграждане на завършена и цялостна система, която да създава достъп до всички точки на града делът на пътуващи с велосипед ще се увеличи многократно, това следва и от равнинния релеф на територията на града. Като следствие от гореизложеното може да се заключи, че Казанлък е място, отговарящо на всички предпоставки за целесъобразното създаване на велосипедна мрежа, която ще бъде широко експлоатирана. Това значително ще намали нивата на замърсяване на въздуха в града и значително ще бъде разтоварен трафика.

Конкретните дейности предвидени в Компонент 1 са изграждане на велоалеи (1.20 м ширина/ цена на линеен метър) на обща стойност 706 000 лв. с ДДС по следните трасета :

- По цялата ул. "Москва" до връзката с бул. "Розова долина" и до ул. "Софроний Врачански" (~1'000 м.)
- По ул. "Софроний врачански" до подлеза на автогарата и през него до ул. "Козлодуй" (~450 м.)

Компонент 2 – Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт – 304 000 лв. с ДДС. За да се облекчи движението на линиите на градския транспорт по основните булеварди се препоръчва разработването и въвеждането на информационна система за управление на градския транспорт, чрез която да се следи и управлява движението на автобусите с цел избягване на

струпването им на определени точки в града в един и същ момент. Подобна система ще донесе на общината и други две основни ползи: 1. Ще позволи бърза реакция при аварии и спешни случаи свързани с интегрирания градски транспорт в града. 2. Чрез монтирането на табла на спирките на обществения градски транспорт ще се предоставя на пътниците точна и навременна информация за това кога ще дойде следващия автобус, което ще им позволи много по-добре да планират времето си за пътуване. За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на 50 броя електронни информационни табла на всяка една от спирките, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.

Компонент 3 – Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез. – 1 996 251,58 лв. с ДДС. В момента в града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Линиите на обществения градски транспорт основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътуват голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

Възможно решение на този недостатък на обществения градски транспорт в рамките на бюджета на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ е подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални

обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други. В резултат от изпълнението на тези дейности се очаква постигането на по-добро регулиране на движението по булеварда, решаване на проблема с неправилното паркиране, подобряване на асфалтовата настилка, което да намали повредите и амортизацията на автобусите, по-лесно и бързо преминаване на автобусите от линиите на градския транспорт и безопасно движение на пътниците при пресичането на булеварда. В съответствие с бюджета на тази алтернатива ще е възможно изпълнението и на трите етапа от рехабилитацията на булеварда до свързването му с околовръстния път.

Проучването на консултанта показва, че при рехабилитацията на инфраструктурата е необходимо и осигуряването на безопасното достигане на големия поток от пътници от Автогарата до спирките на градския транспорт намиращи се на на бул. „Розова долина“. Консултантът препоръчва възстановяването и рехабилитацията на подлеза на Автогарата и пригодяването му за придвижване на хора с увреждания.

Компонент 4 - „Рехабилитация на спирки“. Рехабилитация на спирките на градския транспорт. Облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. Съобразявайки се с наличния одобрен бюджет на общината за интегриран градски транспорт се препоръчва монтирането на нови 44 броя нови спирки с лека конструкция без място за реклама в централните части на града и по продължението на по-натоварените линии. Предвидената цена на една спирка с дейностите по монтажа й е 4029 лв. с ДДС или общо за компонента – 177 276 лв. с ДДС.

Допълнителни съпътстващи разходи в тази алтернатива, които включват:управление на проекта, одит, публичност на стойност 97 269.82 лв. с ДДС.

Таблица 16 АЛТЕРНАТИВА-2 "Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 1

Алтернатива 2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 1			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Компонент 1 Изграждане на велоалеи			
Изграждане на велоалеи - (1,20 м. ширина на велоалеята/ цената е на линеен метър) - По цялата ул. "Москва" до връзката с бул. "Розова долина" и до ул. "Софроний Врачански" (~1'000 м.) - По ул. "Софроний врачански" до подлеза на автогарата и през него до ул. "Козлодуй" (~450 м.)	1450	486,89	706 000
Общо			706 000
Компонент 2 Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт			
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000
Консултации и поддръжка на потребителите за 2 години след обучение + обучение на операторите	1	36000	36000
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000
Общо			**304000**
Компонент 3 Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез			
бул. „Розова долина“ до връзка с околовръстен път	19484	87	1695108
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	85000	85000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	53403,24	53403,24
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	8000	8000
Строителен надзор и оценка на	1	4740	4740

съответствието			
Общо			**1 996 251,58**
Компонент 4 Рехабилитация на спирки			
Доставка и монтаж на 44 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	44	4029	177276
Общо			**177276**
Компонент 5 Изготвяне на предпроектно проучване			
Изготвяне на подробно предпроектно проучване и финансов анализ на цялата система на градския транспорт	1	58800	58800
Общо			58800
Общо за Алтернатива 2			**3 242 327.24**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %	2%		64846.54
Дейности по визуализация и публичност - до 1 %	1%		16211,64
Одит по проекта - до 1 %	1%		16211,64
Общо стойност на проекта:			**3 339 597.06**

Като следващ етап за доизграждане на интегрирания градски транспорт в град Казанлък при избора на тази алтернатива е възможно закупуването на електробуси за обновяване на наличния автопарк и внедряване на електронна система за таксуване.

Таблица 17 АЛТЕРНАТИВА-2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 2

Алтернатива 2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 2			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Закупуване на електробуси			
закупуване на 6 броя електробуси (8 метрови)	6	400000	2 400 000
Регистрация на актив	6	680	4080

Доставка и монтаж на двойни зарядни станции, включително захранване и узаконяване	3	75000	225 000
Общо			**2 629 080**
Електронна система за таксуване на пътниците			
Валидиращи устройства в превозните средства	33	3300	108900
устройства за зареждане на картите	10	21000	210 000
Оборудване за пренос на данни, софтуер за главния офис и комуникационна инфраструктура	1	120000	120000
устройства за контрол	10	820	8200
оборудване за издаване на електронни карти	5	12300	61500
електронни карти-носители	40000	10	400000
софтуер за електронна система за таксуване на пътници	1	1700000	1700000
Общо			**2 608 600**
Управление на проекта	1		104 753,60
Одит	1		52 376,80
Дейности по визуализация и публичност	1		52 376,80
Общо за етап 2			**5 447 187,20**

Тази алтернатива има по-инфраструктурна насоченост, но е концентрирана основно върху тази част от града намираща се около бул. „Розова долина“ и не предлага широк обхват на въздействие.

Алтернатива № 3 - "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт"

В АЛТЕРНАТИВА-3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт", която е на обща стойност от 3 340 641.43 лева, са представени пет компонента.

Консултантът, предлага на Възложителя да обърне внимание на тази алтернатива като на титулярна, тъй като тя представя едно интегрирано решение, което да се отрази положително на цялостния трафик в града, чрез ограничаване употребата на личен транспорт и повишаване качеството на услугите на МГОТ.

Допълнително, реализирането на Алтернатива 3 "Екологичен и иновативен

интегриран градски транспорт" – Етап 1 е най-икономически целесъобразно и балансирано като „ефект – обхват – бюджет“, допринася ефективно не само за самите услуги на обществения градски транспорт, но и за подобряване условията на живот в града, и за създаването на имидж на модерен и развиващ се град.

Компонент 1 - „Рехабилитация на основни булеварди (бул. Розова долина – етап 1)“. – 208 575 лв. с ДДС. В момента в града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Линиите на обществения градски транспорт основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътуват голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

Възможно решение на този недостатък на обществения градски транспорт в рамките на бюджета на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ е подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други. В резултат от изпълнението на тези дейности се очаква постигането на по-добро регулиране на движението по булеварда, решаване на проблема с неправилното паркиране, подобряване на асфалтовата настилка, което да намали повредите и амортизацията на автобусите, по-лесно и бързо преминаване на автобусите от линиите на градския транспорт и безопасно движение на пътниците при пресичането на булеварда. В

съответствие с бюджета на тази алтернатива ще е възможно изпълнението на първия етап от рехабилитацията на булеварда - до кръговото с ул. "Бачо Киро". Следващите два етапа на рехабилитация на булеварда може да бъдат изпълнени при следващи финансирания на изграждането на интегрирания градски транспорт в града.

Компонент 2 - „Закупуване на електробуси“. Предвиждат се закупуване на 4 броя електробуси от 8 метра, 2 броя електробуси от 10,5 метра, както и двойни зарядни станции на стойност 2 745 000 лв. с ДДС. Към бюджета са прибавени и всички други разходи, необходими за пускане на електробусите в движение като така стойността на целия компонент възлиза на 2 749 080 лв. с ДДС. Текущото състояние на подвижния състав, който обслужва обществения транспорт, е незадоволително в няколко насоки. Преобладаващият брой автобуси са произведени през 90-те, което води до извода, че технологията, която те ползват е далеч от съвременната за опазване на околната среда и намаляване на шумовото замърсяване. Съществен фактор, който намалява мотивацията и желанието на потребителите да ползват услугите на градския транспорт е неудобството, несигурността и дискомфорта при возене. Такива остарели превозни средства, които се движат непрекъснато, предполагат значителни средства по поддръжка и ремонт, които са нецелесъобразни с оглед на възможностите, които автобусите разполагат. Закупуването на 6 броя нови електробуси пряко разрешава разгледаните по-горе проблеми. С оглед опазването на околната средата, електробусите са най-доброто решение, тъй като замърсяването, което произтича от тяхната експлоатация е в пъти по-малко в сравнение с текущото състояние. Това е и икономически по-целесъобразно решение в дългосрочен план, тъй като разходите по ремонт и поддръжка ще бъдат значително по-ниски и разходите по експлоатация са по-ниски в сравнение с цените на горивата към настоящия момент.

При изпълнението на тази дейност има две възможности:

1. Закупените 6 бр. електробуси да се отдадат под наем на частния превозвач и по този начин да се допълни състава на автопарка обслужващ линия 12, 13 и 1, които към момента се обслужват от по 2 бр., а са най-натоварени от линиите в града, както и да се обнови останалия автопарк.

2. Общината да създаде търговско дружество, което да е превозвач и придобият актив да го използва за извършване на услугата, като наеме или закупи със собствени средства автобусите от настоящия частен превозвач до 11 бройки, за да може

само общинското дружество да поддържа услугата. В този случай, подходящо за етап 2 ще бъде закупуването на допълнителен подвижен състав така че общината да разполага с изцяло подновен собствен автопарк. В този случай, би могло, в случай, че общината не разполага с подходящ изцяло общински терен за депо, да наеме или закупи настоящото от частния превозвач.

Компонент 3 – Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт – 179 200 лв. с ДДС. За да се облекчи движението на линиите на градския транспорт по основните булеварди се препоръчва разработването и въвеждането на информационна система за управление на градския транспорт, чрез която да се следи и управлява движението на автобусите с цел избягване на струпването им на определени точки в града в един и същ момент. Подобна система ще донесе на общината и други две основни ползи: 1. Ще позволи бърза реакция при аварии и спешни случаи свързани с интегрирания градски транспорт в града. 2. Чрез монтирането на табла на спирките на обществения градски транспорт ще се предоставя на пътниците точна и навременна информация за това кога ще дойде следващия автобус, което ще им позволи много по-добре да планират времето си за пътуване. За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на 23 броя електронни информационни табла на спирките, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.

Компонент 4 - „Рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт“. Облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. Съобразявайки се с наличния одобрен бюджет на общината за интегриран градски транспорт се препоръчва монтирането на нови 23 броя нови спирки с лека конструкция без място за реклама в централните части на града и по продължението на по-натоварените линии. Предвидената цена на една спирка с дейностите по монтажа й е 2850 лв. с ДДС или общо за компонента – 65 550 лв. с ДДС.

Допълнителни съпътстващи разходи в тази алтернатива, които включват:управление на проекта, одит, публичност на стойност 79 436,43 лв. с ДДС.

При тази Алтернатива № 3 Консултантът счита, че се адресират едни от най-актуалните проблеми на града и на условията за предоставяне на качествен интегриран градски транспорт, както и че по най-ефективен начин се извършват първоначални стъпки за създаване на интегриран градски транспорт като в максимална степен предвидените мерки са съобразени с техническото и инфраструктурното състояние към момента. Нещо повече, Алтернатива № 3 е основна алтернатива, която Консултантът предлага защото при нея се наблюдава в най-висока степен синергичен ефект от публичните инвестиции в интегрирания модел за развитие на общината в тази посока. Освен това се наблюдава приемственост при разписването на различни инвестиционни процедури, които ще подпомогнат и доразвият създадената вече подобрена среда от публичните власти в община Казанлък. Алтернативата включва и най-голям брой и всеобхватни мерки за интегриран градски транспорт, като по този начин се счита, че се постига най-максимален ефект от направената инвестиция. В следващата таблица подробно са разписани инвестиционните компоненти на цялата Алтернатива № 3, включително със задължителните елементи за одит, публичност и управление на проекта.

Таблица 18 АЛТЕРНАТИВА-3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 1

Алтернатива 3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 1			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Рехабилитация на основни булеварди (бул. Розова долина – етап 1)			
бул. „Розова долина“ до кръгово с ул. „Бачо Киро“ 400 м х 12м ширина	5500	35	192500
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	10000	10000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	6075	6075
Общо			**208 575**
Компонент 2 Закупуване на електробуси			
Закупуване на електробуси (8 метрови)	4	400000	1 600 000
Закупуване на електробуси (10,5 метрови)	2	460000	920 000

Доставка и монтаж на двойни зарядни станции, включително захранване и узаконяване	3	75000	225 000
Разходи за регистрация на актив	6	680	4080
Общо			**2 749 080**
Компонент 3 Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт			
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000
Консултации и поддръжка на потребителите за 2 години след обучение + обучение на операторите	1	36000	36000
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	23	3400	78200
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	6	5500	33000
Общо			**179200**
Компонент 4 Рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт			
Доставка и монтаж на 23 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	23	2850	65 550
Общо			**65 550**
Компонент 5 Изготвяне на предпроектно проучване			
Изготвяне на подробно предпроектно проучване и финансов анализ на цялата система на градския транспорт	1	58800	58800
Общо			58800
Общо за Алтернатива 3			**3 261 205**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %		2%	55 440,49
Дейности по визуализация и публичност - до 1 %		1%	12 581,73
Одит по проекта - до 1 %		1%	11 414,22
Общо стойност на проекта:			**3 340 641,43**

За продължаване на предприетите мерки в първия етап като част от тази алтернатива се препоръчва пълното обновяване на автопарка с още 7 електробуса, рехабилитация на останалите спирки на градския транспорт, продължаване на ремонтните дейности за рехабилитация на бул „Розова долина“ и свързването му с околовръстния път, реконструкция на пешеходния подлез при Автогарата.

Таблица 19 АЛТЕРНАТИВА-3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 2

Алтернатива 3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" – етап 2			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Компонент 1 Ремонт на бул. "Розова долина" - 2 етап			
Реконструкция на бул. "Розова Долина" от кръстовището с ул. "Бачо Киро" до южния край на надлеза	10400	100.00	1,040,000.00
Ремонт на бул. "Розова Долина" от южния край на надлеза до връзка с околовръстен път (с дебелина 6 см)	3584	35.00	125,440.00
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	60,000.00	60,000.00
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	36,763.20	36,763.20
		Общо	**1,262,203.20 лв.**
Компонент 2 Закупуване на електробуси и зарядни станции			
Закупуване на 4 броя електробуси (8 метрови)	5	400,000.00	2,000,000.00
Закупуване на 2 електротобуси (10,5 метрови)	2	460,000.00	920,000.00
Закупуване на батерия, с включена цялата система за обслужване - зареждането на батерията, наблюдението и дистанционното управлени	7	75,000.00	525,000.00
Разходи за регистрация на актив	7	680.00	4,760.00
		Общо	**3,449,760.00 лв.**
Компонент 3 Информационна система за управление на градски транспорт			
Информационни табла за външен монтаж	54	3,400.00	183,600.00
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	7	5,500.00	38,500.00
		Общо	**222,100.00**
Компонент 4 Рехабилитация на спирките на градския транспорт			
Доставка и монтаж на нови спирки лека конструкция без място за реклама	40	2850	114000
		Общо	**114,000.00 лв.**
Компонент 5 Реконструкция на гаров пешеходен подлез			
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	8000	8000

Строителен надзор и оценка на съответствието	1	4740	4740
		Общо	**162,740.00 лв.**
Общо за ЕТАП 2а			**5,210,803.20 лв.**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %	2%		104,216.06
Дейности по визуализация и публичност - до 1 %	1%		52,108.03.
Одит по проекта - до 1 %	1%		52,108.03
		Общо	**208,432.13 лв.**
		ОБЩО	**5,419,235.33 лв.**

Възможностите за допълване на синергичния ефект и осигуряването на устойчивост на постигнатите резултати чрез изпълнението на инвестициите предложени като втори етап към алтернативите не обвързват община Казанлък с реализацията им в този обем и обхват, а дават визия за цялостна концепция за постигането на интегриран градски транспорт в Казанлък. Надграждането на резултатите постигнати от избраната проектна алтернатива в бъдеще ще зависи и от промените в търсенето и предлагането на услугите на обществения градски транспорт, приетите нови стратегически документи на общинско, областно и национално ниво, инвестиционната политика на общината, условията и изискванията на бъдещи финансирания.

IX. ИЗБОР НА ПРОЕКТЕН ВАРИАНТ

От така описаните три алтернативи на базата на мултикритериен анализ (икономически, технически, екологични и институционални аспекти) и на база рискове, които биха могли да окажат негативно влияние върху проекта или да застрашат успешното му изпълнение, се избира проектно решение за кандидатстване по процедурата и съответно за бъдещо изпълнение.

Приоритизиране. Мултикритериен анализ

Конвенционалният подход, използван за приоритизиране на проекти в транспортния сектор, обикновено се фокусира върху количествена оценка на финансовите и икономическите аспекти на инвестициите.

В съответствие с „Указания за изготвяне на предпроектно проучване за модернизация на градски транспорт" на ОПРР от 2013 г., приоритизирането се извършва въз основа на мултикритериен анализ (технически, екологичен, икономически,институционален и др.).

Мултикритериен анализ (МКА) е използван като средство за предварителна оценка, най-вече защото на този етап определянето на ефектите (разходи и ползи) е трудно за постигане. Друга причина за прилагането на МКА е фактът, че той позволява бързо, лесно и ефективно предварително определяне на приоритети, особено с различни (хетерогенни) или несъизмерими индекси или елементи и повече от всеки друг вид анализ, прави възможно постигането на компромис между различните елементи,които са важни за процеса на вземане на решения.

Основната характеристика на МКА е акцентът върху оценката за вземане на решения, предвид поставените цели, като оценката е направена въз основа на значимостта на различните критерии и тяхната относителна важност, според приноса на всеки от вариантите.

Предимства

МКА има много предимства пред един неформален първоначален избор, който не е подкрепен от анализ:

- МКА е отворен, прозрачен и ясен;
- изборът на цели, критерии и на взетите решения е важен и все пак се изключва използването на неприложими променливи;
- резултатите, получени при използването на цифрови скали и тегла, също са ясни и могат да се използват в съответствие с приетите прозрачни правила;
- оценката на въздействие и изпълнение може да осигури важно средство за комуникация, в рамките на взимането на решения от различните органи, а понякога и по-късно, между органите и обществеността;
- независимият одит и анализ на резултатите, дава възможност за използването им като източник за формиране на избора.

Недостатъци

МКА има следните недостатъци:

- в зависимост от избраните критерии и разпределението на тяхната тежест, може да се получат уязвими и атакуеми резултати, или пък относително малки разлики да доведат до големи различия в крайната оценка;
- липсва механизъм, който да отчита надеждно промяната и въздействието на отделните оценъчни компоненти във времето,през целия проектен хоризонт;
- значително ограничена е съизмеримостта, т.е показателите и резултатите, получени при прилагането на МКА за конкретния проект, трудно биха могли да бъдат сравнявани и/или използвани при друг подобен.

Предвид цитираните вече недостатъци, за да се получи максимално добро приложение на МКА, Консултантът се е стремил да направи следното:

- критериите да се дефинират ясно, прозрачно и да се подчинят на целите;
- показателите да бъдат относително просто измерими и по възможност съотносими;

- при възможност, да се предвидят показатели, отчитащи изменения във времето;
- да се избягват прекалено общи показатели с приблизително еднакво значение и/или тежест, както и такива с минимално въздействие или значение;
- да се избягват показатели, които биха се оценили трудно или ненадеждно;
- да се избягва комбинирането на оценки от цифров и символен тип.

Отделните оценъчни критерии са формулирани при съблюдаване на горецитираните указания и следните условия:

- приложимост и относимост към разглежданата проблематика;
- яснота и простота на интерпретиране;
- ориентираност към специфичните цели на проекта;
- степен на детайлност и измеримост, съобразена с етапността;
- възможност за оценка на директното и индиректното въздействие.

Критерии и индикатори

Подборът на критерии е подчинен на йерархичната структура и значението на по-важните и по-маловажни цели на проекта.Критериите са дефинирани по начин, чрез който да гарантират устойчивост и интегрираност за всеки един от резултатите.

Като отчита добрите практики на европейските страни, Консултантът предлага оценката да се извърши въз основа на очакваното положително (или негативно) въздействие на всеки компонент, от дефинираните критерии за оценка. Прилагайки това виждане, са формулирани следните критерии и индикатори:

„Транспортни критерии“ с индикатори, както следва:

- състояние на градския транспорт - средна скорост на ГТ, брой линии, пропътувани км, брой пътувания, спирки,информация, немоторизиран и социален транспорт, паркиране;

„Инфраструктурни критерии“ с индикатори, както следва:

- състояние на инфраструктурата - взаимодействие на инфраструктура и транспорт, възможност за подобряване на ефективността на услугата;

„Екологични критерии“ с индикатори, както следва:

- качество на околната среда - вредни емисии, шум, вибрации,зелени системи, влияние на глобалното затопляне, др.;
- енергийна ефективност - енергоспестяване, възобновяеми енергийни източници;
- алтернативни начини на придвижване - екологично чист,немоторизиран транспорт (велосипеден и пешеходен);

„Социално-икономически критерии“ с индикатори, както следва:

- качество на средата - повишаване на достъпността,мобилността, безопасността, качеството на услугата и обслужването на хора в неравностойно положение, намаляване на задръстванията, повече алтернативи срещу самостоятелното придвижване с автомобил, възможности за паркиране;
- икономически профил - спестени разходи за пътуванията и експлоатацията, икономически „зелен” растеж и по-добра транспортна ефективност, добро състояние на инфраструктурата и увеличаване на добавената стойност,възстановени разходи;

„Институционални критерии“ с индикатори, както следва:

- тип участници - община, граждани и бизнес, подобряване на комуникацията;
- нормативни документи - национално и регионално ниво,обвързаност;
- качество на изпълнението - административен капацитет,финансова устойчивост: гарантиран бюджет за целия жизнен цикъл на компонента, продължителност на жизнения цикъл,мониторинг и оценка.

Предварителната оценка на компонентите ~~ее~~ е извършена, като:

- се оценява възможността за положително, директно или индиректно въздействие на всеки компонент по отношение на всеки показател;
- отделните компоненти се приоритизират посредством крайна оценка, получена като сума от оценяването по отделните индикатори.

Така дефинираните критерии и техните индикатори за оценка,формират мултикритерийната рамка за първоначален избор и приоритизиране на проектните компоненти.

Таблица 20 Мултикритериен подход – Групи от критерии и Индикатори

	Групи от критерии				
	№ 1	**№ 2**	**№ 3**	**№ 4**	**№ 5**
	Транспортни	**Инфраструктурни**	**Екологични**	**Социално-икономически**	**Институционални**
Индикатори	средна скорост на МПС от ГТ	взаимодействие на инфраструктура и транспорт	вредни емисии във въздуха	достъпност до градската среда	брой общински служители ползващи обществения транспорт за пътуване от/до работното място
	брой линии	възможност за подобряване на ефективността на услугата	шум	мобилност в градска среда	брой граждани ползващи обществения транспорт за пътуване от/до работното място
	пропътувани километри		вибрации	брой обслужени хора в неравностойно положение	брой нормативни документи засягащи модернизацията на интегрирания градски транспорт
	брой пътувания		зелени системи на града	среден брой на задръстванията в 1 ден	размер на бюджета за целия жизнен цикъл на проекта

Групи от критерии			
брой спирки	енергоспестяване	брой паркинг места	размер на бюджета за различни компоненти на проекта
немоторизиран транспорт	енергийни източници в транспорта	средна продължителност на използването на 1 паркинг място за 1 ден	брой публични институции отговорни за реализацията на проекта
социален транспорт	брой велосипеди	спестени разходи за пътуванията с личен автомобил в градска среда	брой общински служители отговорни за реализацията на проекта
паркиране	друг немоторизиран транспорт за градска среда	добавена стойност от интегрирания градски транспорт	

Използването на подобен подход, при който още в началото са обхванати напълно основните цели дава възможност за прецизиране и детайлизиране на вече приложените критерии в следващите етапи и използването им за ефективен мултикритериен подход при подробната обосновка на инвестиционния пакет.

С оглед на минимизиране на затрудненията при оценката, Консултантът е възприел МКА да се извърши изцяло цифрово, като за отделните тегла и значимости не се допуска използването на символни оценки като „+”, „-” и подобни. По този начин се гарантира,че от една страна показателите са относително просто измерими и разбираеми, а от друга страна са еднозначни.

Всеки от предложените от консултанта критерии е измерим, оценими с възможност за дискусия, поне по отношение на степента на изпълнимост и въздействие на отделните компоненти.

Нормално при изпълнението на МКА обикновено се използва числов анализ в две стъпки - класиране по точки и претегляне:

Точкова оценка

Очакваните последици от изпълнението на всеки вариант, се илюстрират посредством **скала на цифрова оценка**, показваща силата на предпочитание за всеки вариант при всеки критерий. По-предпочитаните варианти са с по-висок резултат по скалата, а по-малко предпочитаните варианти по-нисък.

В настоящия МКА е възприето оценката да бъде по скалата от 0 до 10, където 0 означава действително и/или хипотетично най-малко предпочитаният вариант, а 10 се свързва с реално и/или хипотетично най-предпочитания вариант.

Тежест на оценка

За всеки критерий и индикатор се определят отделни тегловни коефициенти, които определят относителното изменение между двете крайности по вече избраната скала.

При създаването на последователна цифрова скала за оценка на критериите трябва да се гарантира, че чувството за посоката е една и съща във всички случаи, така че (нормалното) по-добро ниво на изпълнение да доведе до по-високи стойности.

В конкретния случай, поради относително малкия брой критерии и индикатори от една страна, и яснотата при оценката на въздействието от друга страна,

консултантът предлага използването на числова скала за оценката на компонентите от 0 до 100, където:

- 0 означава действително и/или хипотетично най-малко предпочитаният вариант;
- 100 е равносилно на реално и/или хипотетично най-предпочитания вариант.

Следващата стъпка е присвояване на тежести за всеки един от критериите, които отразяват относителното значение на избора.

Най-голяма тежест (35%) е дадена на социално-икономическите индикатори.

Като следващ по важност приоритет (20%), напълно естествено е възприето въздействието върху околната среда, в смисъл на ограничаване на вредните емисии и шума, повишаване на енергоспестяването и стимулирането на екологично чист транспорт, както и институционалното присъствие и регулативна намеса.

На следващо място по важност (15%) е определена транспортната интегрираност между различните видове транспорт. И на последно място е инфраструктурната значимост (10%) по отношение на матрицата от тежести.

Таблица 21 Тежести на критериите в мултикритериинния анализ

Групи критерии	Тежест
1. **Транспортни**	15
2. **Инфраструктурни**	10
3. **Екологични**	20
4. **Социално-икономически**	35
5. **Институционални**	20
Обща оценка	**100**

Трябва да бъде пояснено, че процедурата свързана с присвояване на тежести на отделните критерии се използва единствено, за да бъде направено сравнение и избор на алтернатива, без да се оценява в абсолютна стойност всяка отделна характеристика (например на околната среда). Именно тегловните коефициенти позволяват МКА да бъде по-обективен и насочен към създаването на максимално реалистична предварителна приоритизация.

Важно е да се отбележи, че именно заради това, че МКА има известни

недостатъци и определено е по-неточен от анализа „Ползи-Разходи", в конкретния случай се използва като допълващ, а не основен инструмент за приоритизиране на компонентите в ранната фаза на проекта. Това се прави най-вече с оглед улесняване и осигуряване на възможността за избор на бенефициента.

В настоящия „Анализ на алтернативите за модернизация" са заложени 3 алтернативи, които включват различни компоненти с различна стойност. Те са показани в следващата таблица.

Таблица 22 Видове алтернативи и стойност на алтернативите

Видове алтернативи	Стойност на алтернативите
Алтернатива 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт"	3 336 023,60 лв.
Алтернатива 2 "Инфраструктура за интегриран градски транспорт"	3 339 621,78 лв.
Алтернатива 3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт"	3 340 641,43 лв.

Трите алтернативи са оценени като нивата на съответствие и въздействие по критерии и компоненти, съгласно дефинираната вече скала, са представени графично като по абсцисата са нанесени компонентите, а ординатата представлява скалата.

За всеки критерий и индикатор са нанесени графично предполагаемите стойности на съответствие и въздействие на отделния компонент, които са определени от Консултанта.

Мултикритериен анализ Алтернатива №1

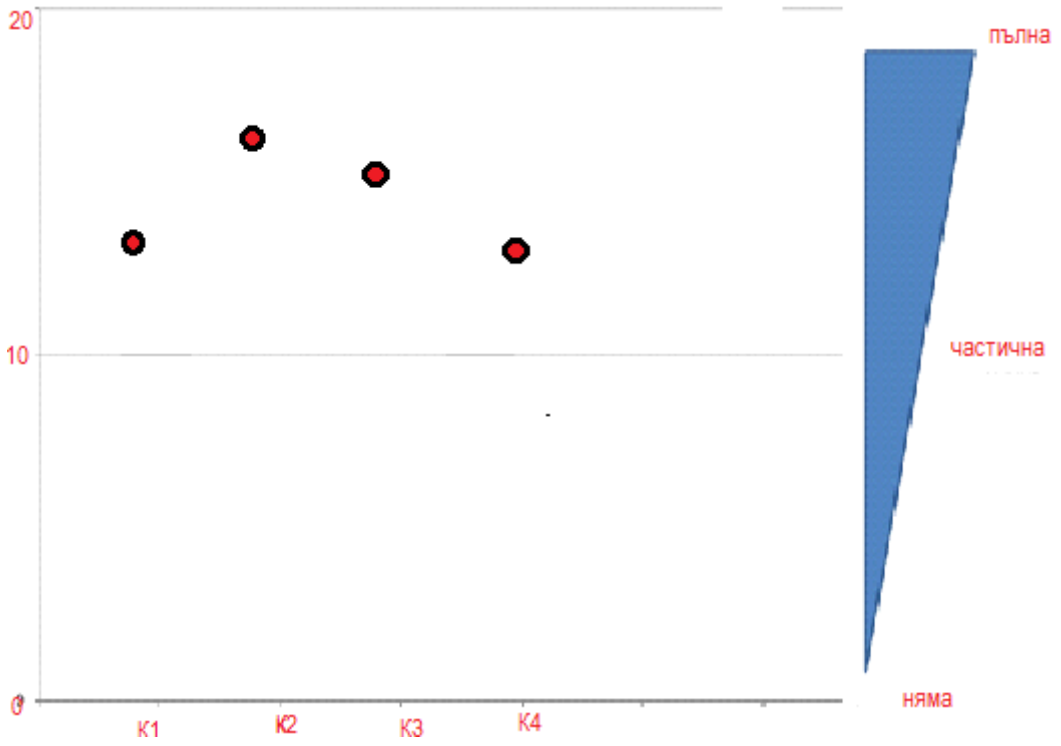
От описаното по-горе в Алтернатива №1 се съдържат следните компоненти:

- КОМПОНЕНТ № 1 - Рехабилитация на спирките на градския транспорт – К1
- КОМПОНЕНТ № 2 - Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт – К2
- КОМПОНЕНТ № 3 - Закупуване на подвижен състав – автобуси – К3

- КОМПОНЕНТ № 4 - Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането му към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез – К4

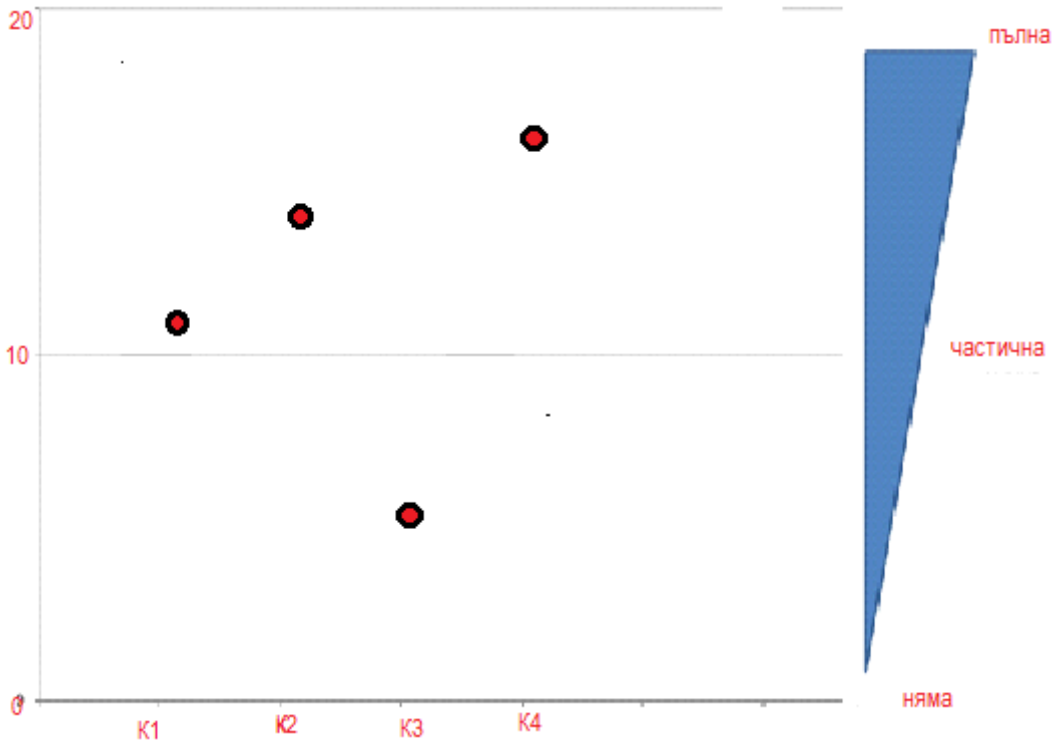
Всеки един от тези компоненти е оценен съгласно аспектите на мултикритериинния анализ като на базата на тази оценка е направена и средна оценка на алтернативата като цяло.

Фигура 19 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по транспортни критерии



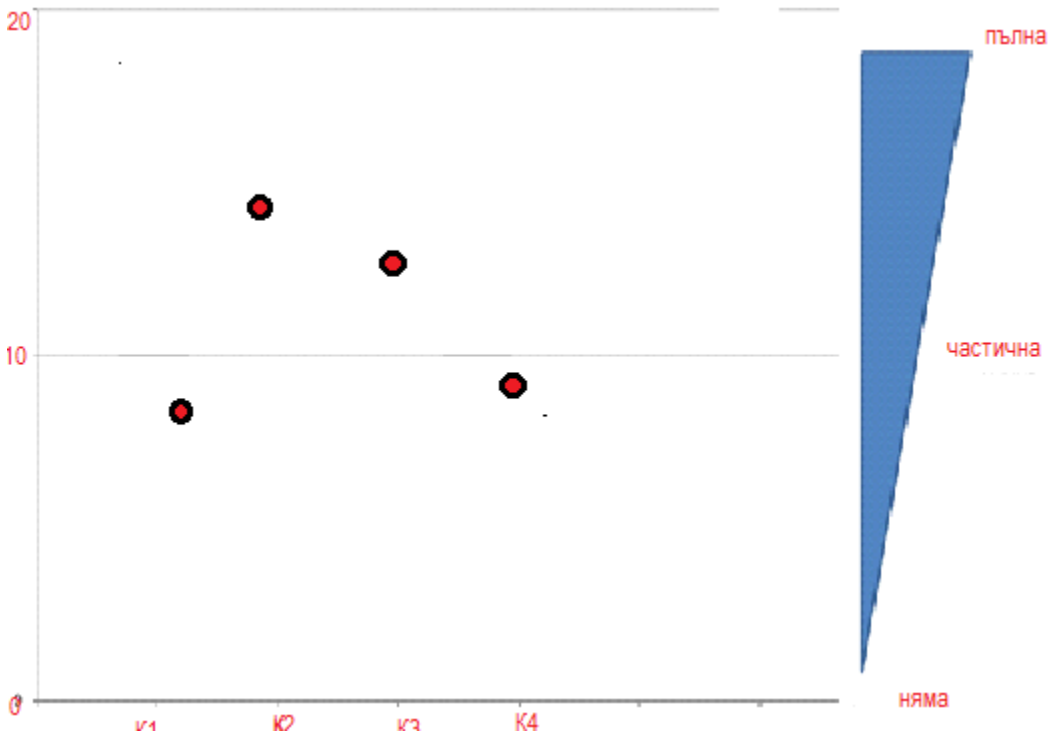
Предвидените в тази алтернатива компоненти отговарят на индикаторите заложени в транспортните критерии. Всички компоненти са обвързани с подобряване средната скорост на МПС от ГТ и увеличаване броя пътувания чрез увеличаване броя на потребители, които ще имат достъп до спирките на градският транспорт. Системата за управление на общинския транспорт обхваща цялата мрежа на градския транспорт и именно поради тази причина е оценена и най-високо.

Фигура 20 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по инфраструктурни критерии



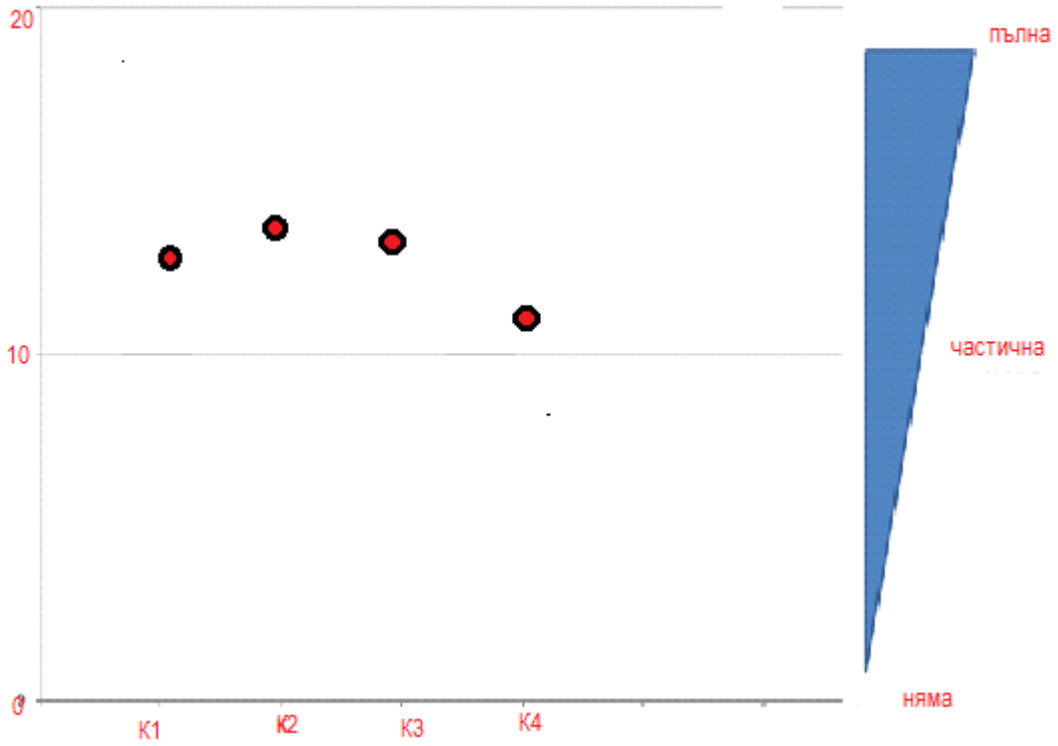
При инфраструктурните критерии компонентите на проектния вариант се оценяват на базата на два критерия - взаимодействие на инфраструктура и транспорт; възможност за подобряване на ефективността на услугата. Всеки един от компонентите се отразява положително на транспортната инфраструктура, като тук най-високо са оценени предвидените дейности по К2 и К4, тъй като те директно ще се отразят върху достъпа на превозните средства от градския транспорт.

Фигура 21 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по екологични критерии



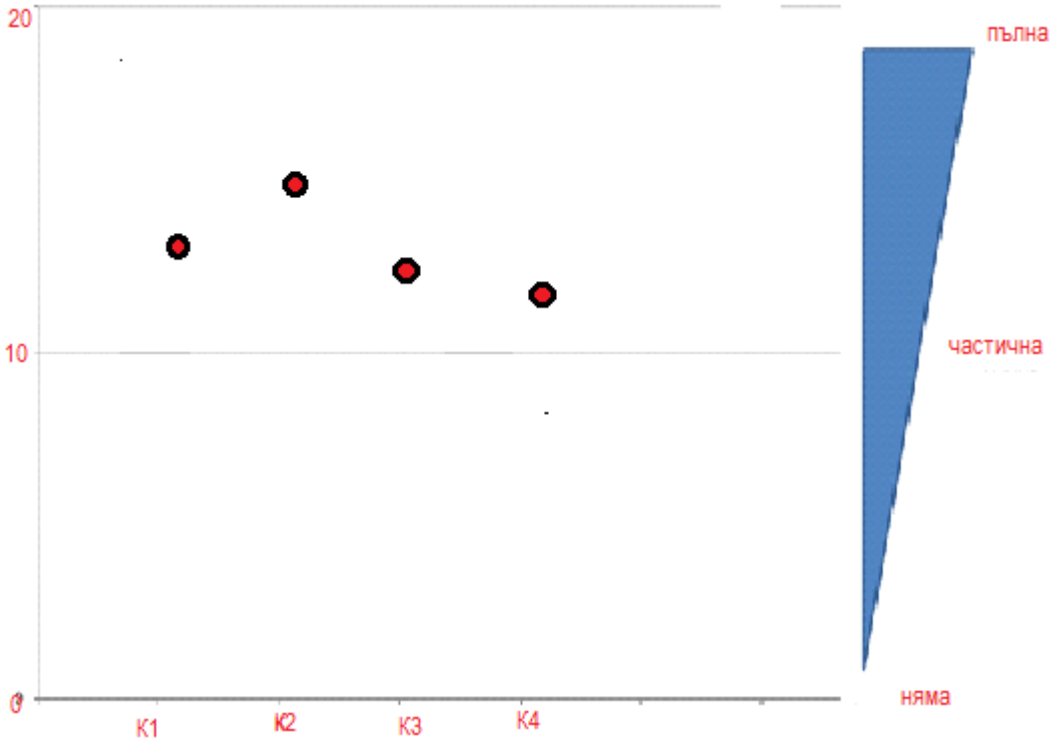
От екологичните критерии всички компоненти на алтернативата положително допринасят към заложените индикатори като известно намаляване на вредните емисии във въздуха, на шума и на вибрациите чрез мерките за рехабилитация на предвидените обекти. Може да се каже, че допринасянето към всички тези индикатори е в резултат от очакваното намаляване използването на лични автомобили и таксита при придвижването в града и стимулираното използване на алтернативни форми на транспорт – градски транспорт, велосипеди, пеша и други.

Фигура 22 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по социално-икономически критерии



Аналогично на транспортните критерии и при социално-икономическите критерии всяка една от предвидените мерки за осигуряване на безопасен и лесен достъп до градския транспорт допринася във висока степен към индикаторите включени в този критерии. Основен ефект ще се отрази върху - достъпността до градската среда, мобилността в градска среда, броя на обслужените хора в неравностойно положение, средния брой на задръстванията в 1 ден (системата за видео наблюдение), спестените разходи за пътуванията с личен автомобил в градска среда както и добавена стойност от интегрирания градски транспорт. Разликата в оценките и тук е резултат основно от районите, в които се намират обектите, броя на гражданите, които живеят там и броя на линиите от градския транспорт, които влизат в обхвата на тези обекти.

Фигура 23 Оценка на компонентите на Алтернатива №1 по институционални критерии



И при тази оценка основна разлика между отделните компоненти в техния обхват като се добавя и предвидения бюджет за всеки един от тях и отговорните институции. Отделните компоненти показват относително високи стойности и при тази група от критерии.

Сумарната обща оценка на Алтернатива №1 се формира от средната оценка на отделните компоненти в съответствие с тежестта на различните критерии.

Таблица 23 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №1

	транспортни критерии	инфраструктурни критерии	екологични критерии	социално-икономически критерии	институционални критерии
К1	12	10,3	8,2	11,8	12,3
К2	15,5	14,6	13,3	12,1	14,1
К3	14,2	5,8	12,4	11,9	11,8
К4	12	17,5	9,7	10,6	11,6
Средна оценка	13,42	10,76	10,9	11,6	12,45
Обща оценка					**59,13**

Мултикритериен анализ Алтернатива №2

От описаното по-горе в Алтернатива №2 се съдържат следните компоненти:

КОМПОНЕНТ № 1 - Изграждане на велоалеи – К1

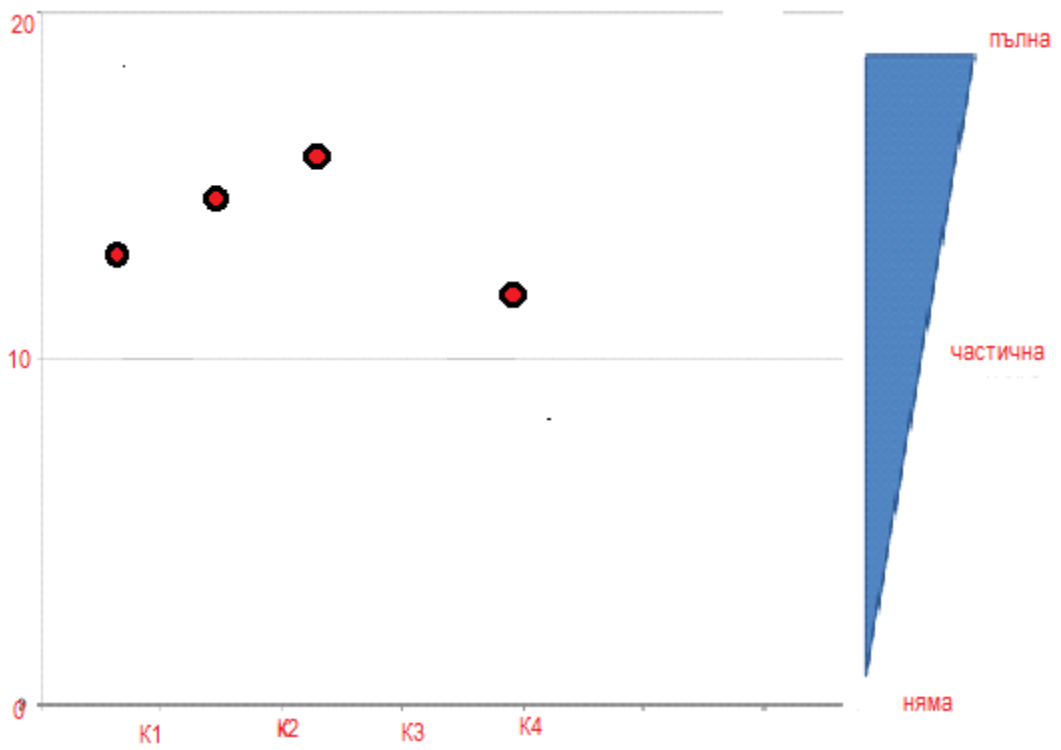
КОМПОНЕНТ № 2 – Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт – К 2

КОМПОНЕНТ № 3 – Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез – К3

КОМПОНЕНТ № 4 - Рехабилитация на спирки К4

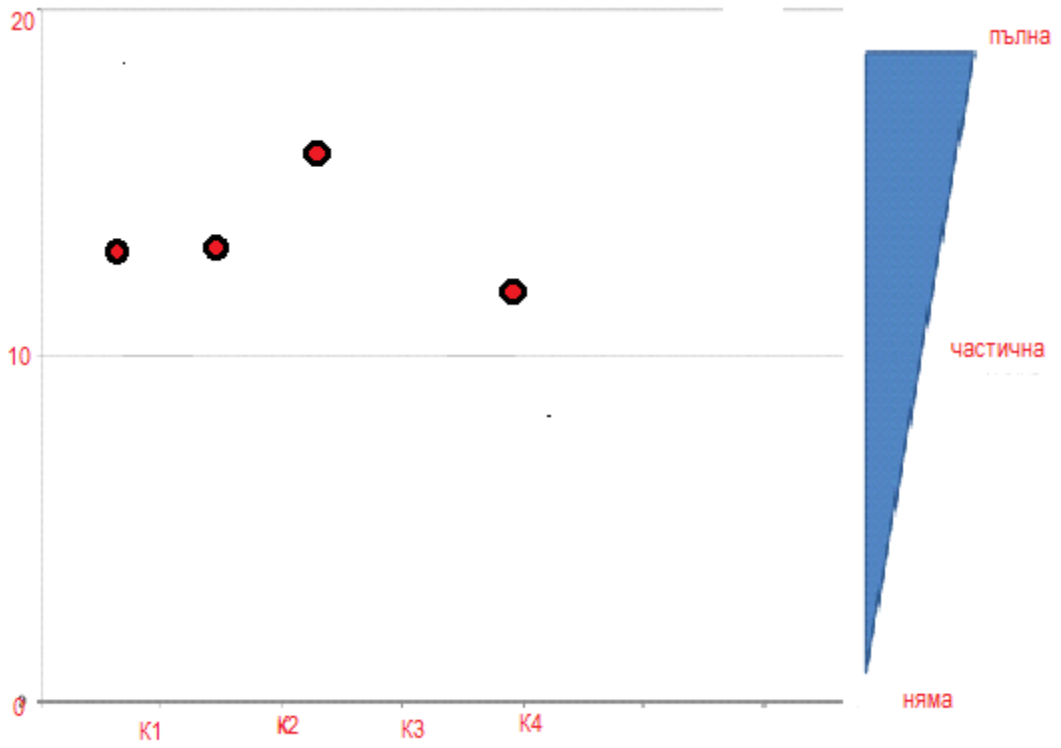
Всеки един от тези компоненти е оценен съгласно аспектите на мултикритериинния анализ като на базата на тази оценка е направена и средна оценка на алтернативата като цяло.

Фигура 24 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по транспортни критерии



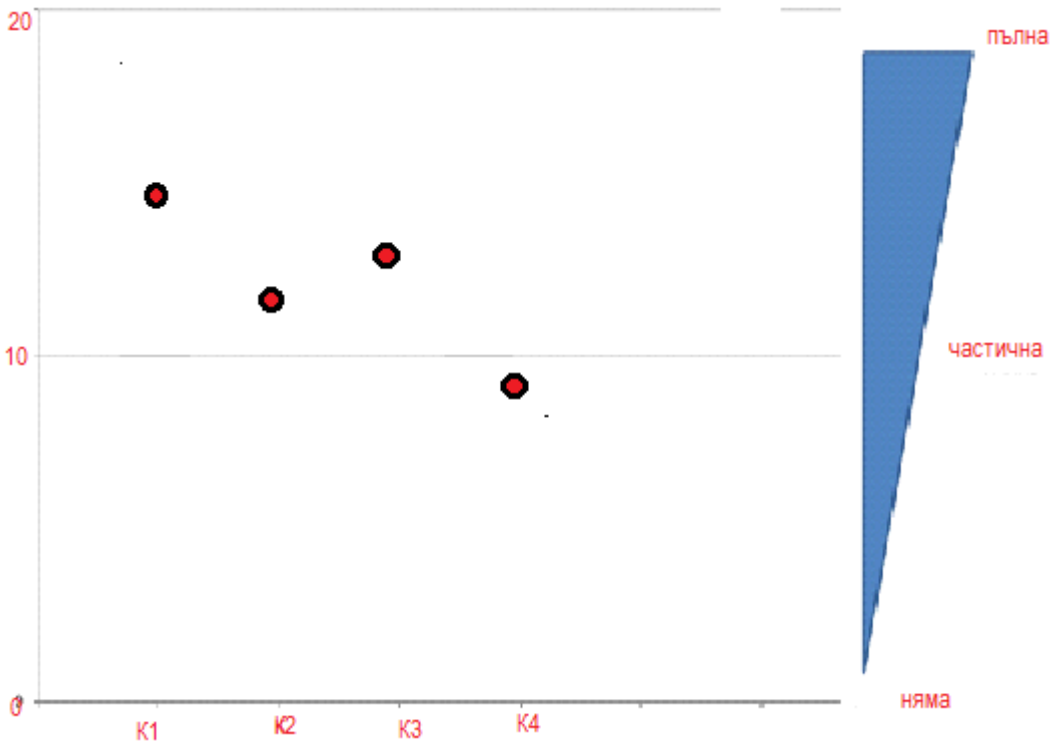
Предвидените в тази алтернатива компоненти отговарят в голяма степен на индикаторите заложени в транспортните критерии. Всички компоненти са обвързани с подобряване средната скорост на МПС от ГТ и увеличаване броя пътувания чрез увеличаване броя на потребители, които ще имат достъп до спирките на градският транспорт.

Фигура 25 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по инфраструктурни критерии



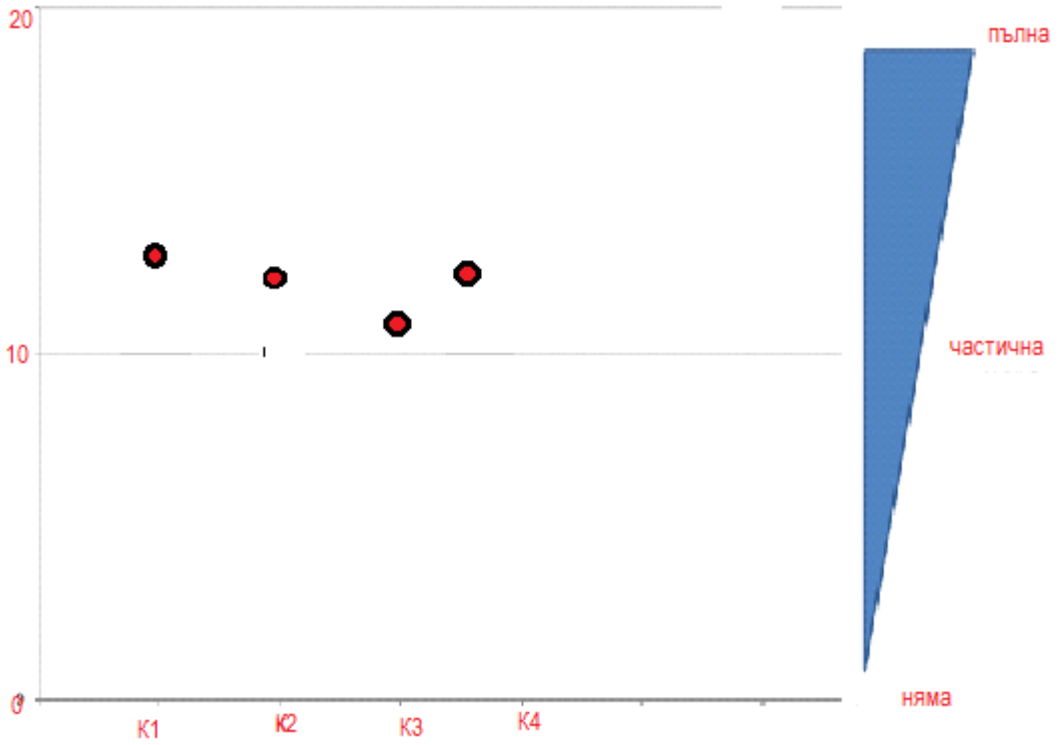
При инфраструктурните критерии компонентите на проектния вариант се оценяват на базата на два критерия - взаимодействие на инфраструктура и транспорт; възможност за подобряване на ефективността на услугата. Всеки един от компонентите се отразява положително на транспортната инфраструктура, като тук най-високо са оценени предвидените дейности по К3, тъй като те директно ще се отразят върху достъпа на превозните средства от градския транспорт.

Фигура 26 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по екологични критерии



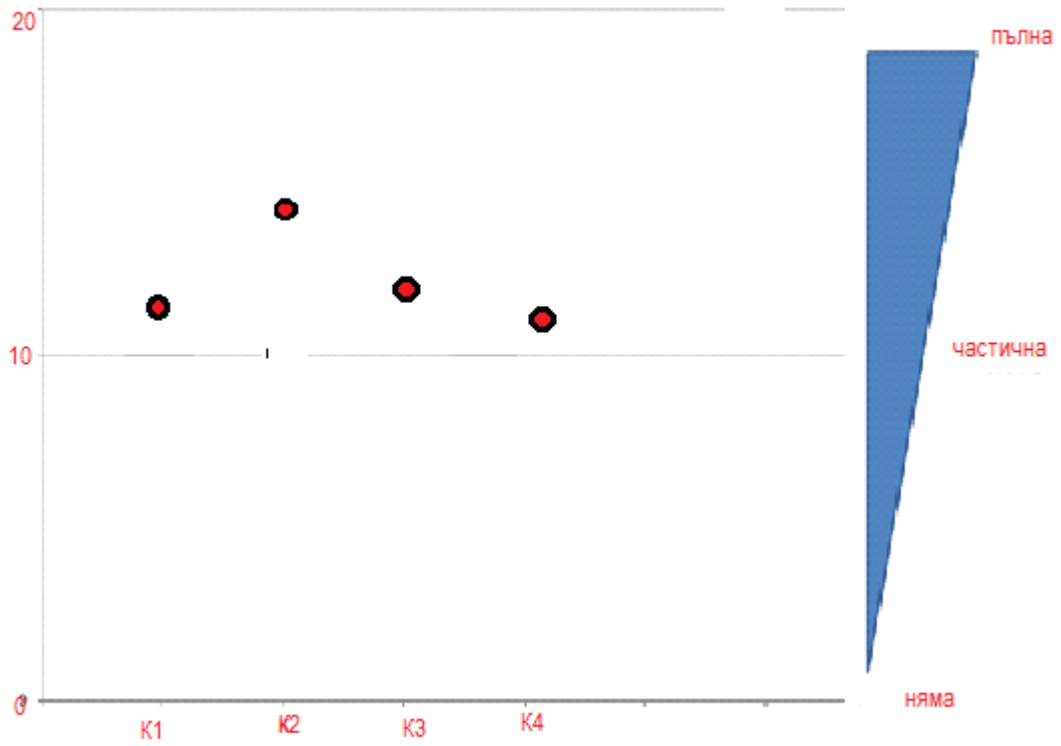
От екологичните критерии всички компоненти на алтернативата положително допринасят към заложените индикатори като известно намаляване на вредните емисии във въздуха, на шума и на вибрациите чрез мерките за рехабилитация на предвидените обекти. Може да се каже, че допринасянето към всички тези индикатори е в резултат от очакваното намаляване използването на лични автомобили и таксита при придвижването в града и стимулираното използване на алтернативни форми на транспорт – градски транспорт, велосипеди, пеша и други.

Фигура 27 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по социално-икономически критерии



Аналогично на транспортните критерии и при социално-икономическите критерии всяка една от предвидените мерки за осигуряване на безопасен и лесен достъп до градския транспорт допринася във висока степен към индикаторите включени в този критерии. Основен ефект ще се отрази върху - достъпността до градската среда, мобилността в градска среда, броя на обслужените хора в неравностойно положение, средния брой на задръстванията в 1 ден (системата за видео наблюдение), спестените разходи за пътуванията с личен автомобил в градска среда както и добавена стойност от интегрирания градски транспорт. Разликата в оценките и тук е резултат основно от районите, в които се намират обектите, броя на гражданите, които живеят там и броя на линиите от градския транспорт, които влизат в обхвата на тези обекти.

Фигура 28 Оценка на компонентите на Алтернатива №2 по институционални критерии



И при тази оценка основна разлика между отделните компоненти в техния обхват като се добавя и предвидения бюджет за всеки един от тях и отговорните институции. Отделните компоненти показват сравнително високи стойности и при тази група от критерии.

Сумарната обща оценка на Алтернатива № 2 се формира от средната оценка на отделните компоненти в съответствие с тежестта на различните критерии.

Таблица 24 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №2

	транспортни критерии	инфраструктурни критерии	екологичн и критерии	социално-икономически критерии	институци онални критерии
К1	13	13.1	14.7	12	11.1
К2	14.2	13.2	13.1	11.8	13.2
К3	15	15.8	13.8	10,3	11.8
К4	12.7	12.6	9.6	11.9	10.7
Средна оценка	13.73	13.68	12.8	11.5	11,7
Обща оценка					**63.41**

Мултикритериен анализ Алтернатива №3

От описаното по-горе в Алтернатива №3 се съдържат следните компоненти:

КОМПОНЕНТ № 1 - Рехабилитация на основни булеварди (бул. Розова долина – етап 1) – К1

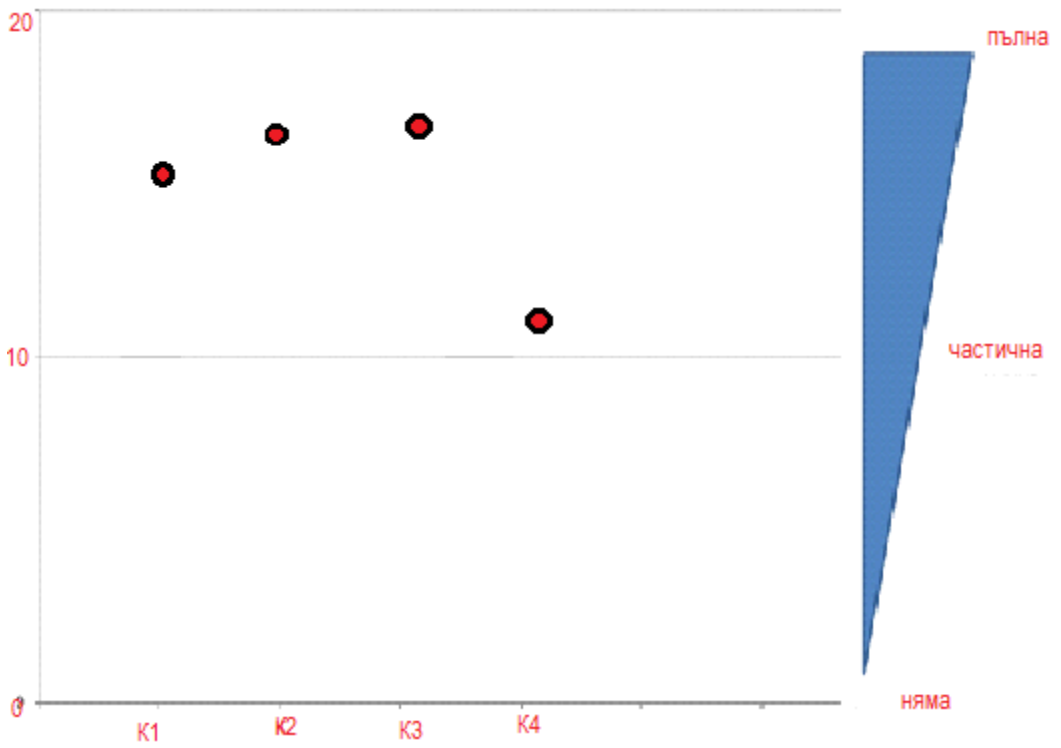
КОМПОНЕНТ № 2 - Закупуване на електробуси – К2

КОМПОНЕНТ № 3 – Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт – К3

КОМПОНЕНТ № 4 - ,Рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт – К4

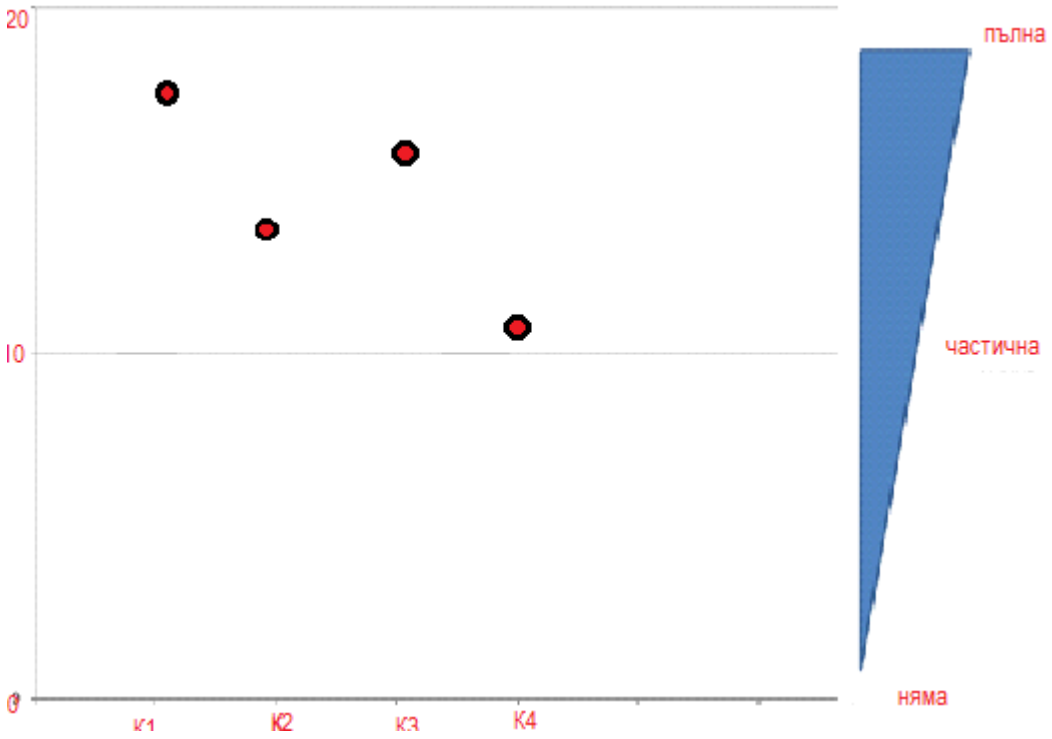
Всеки един от тези компоненти е оценен съгласно аспектите на мултикритериинния анализ като на базата на тази оценка е направена и средна оценка на алтернативата като цяло.

Фигура 29 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по транспортни критерии



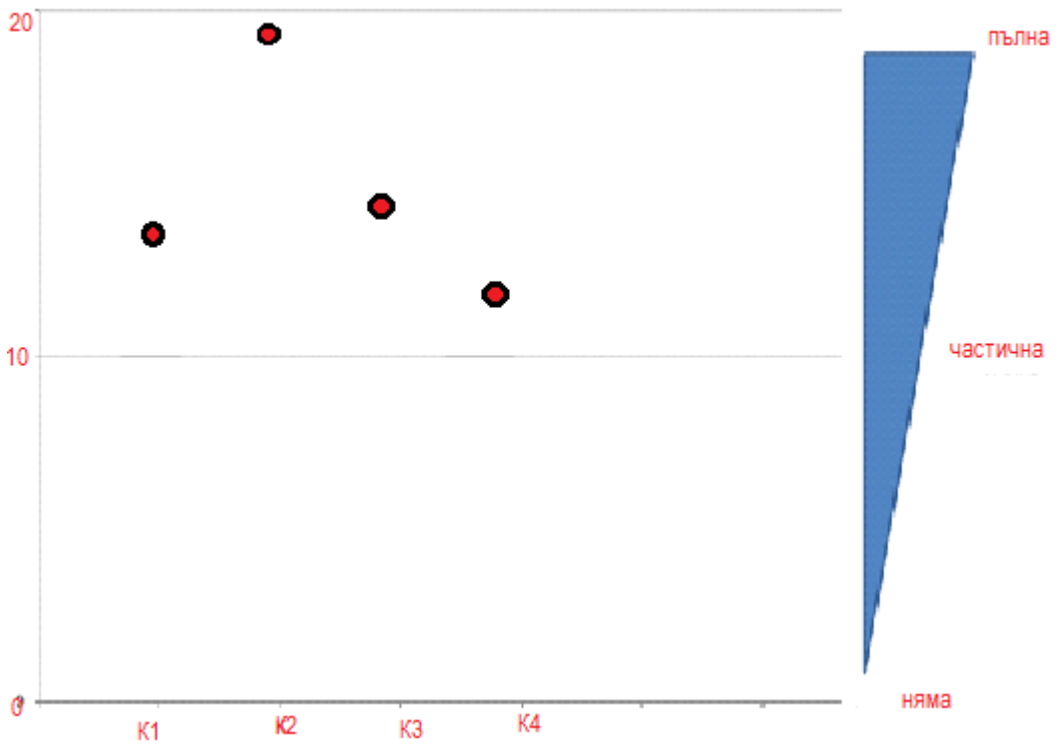
Предвидените в тази алтернатива компоненти отговарят в много висока степен на индикаторите заложени в транспортните критерии. Всички компоненти са обвързани с подобряване средната скорост на МПС от ГТ и увеличаване броя пътувания чрез увеличаване броя на потребители, които ще имат достъп до спирките на градският транспорт. Системата за управление на общинския транспорт обхваща цялата мрежа на градския транспорт и именно поради тази причина е оценена и най-високо.

Фигура 30 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по инфраструктурни критерии



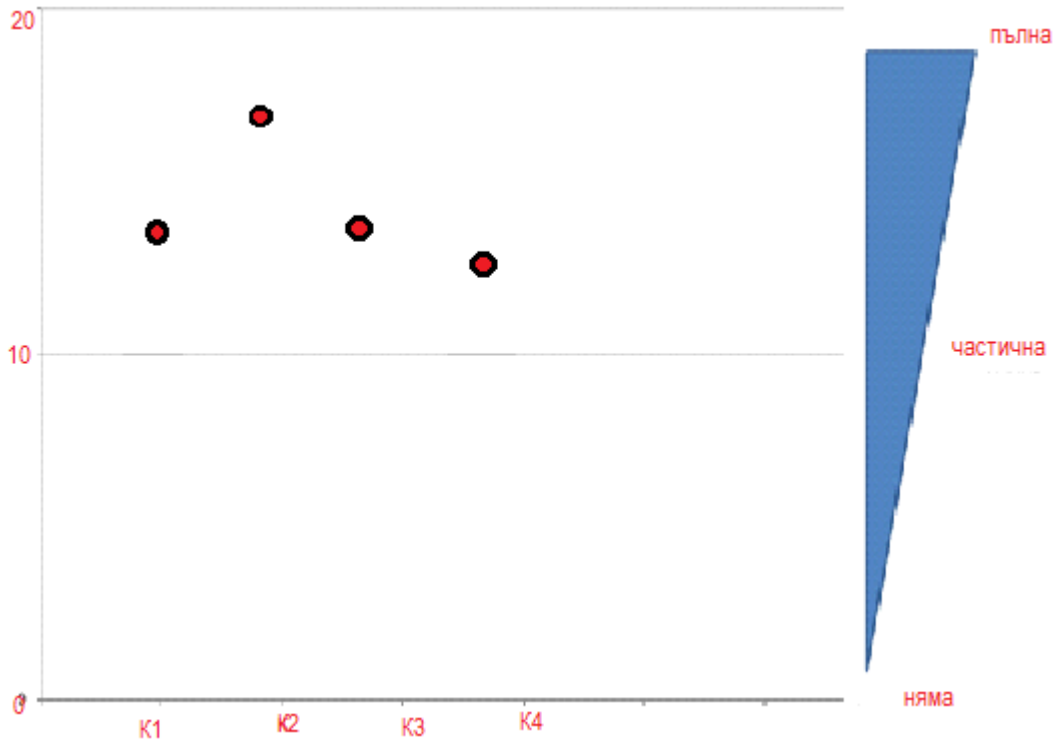
При инфраструктурните критерии компонентите на проектния вариант се оценяват на базата на два критерия - взаимодействие на инфраструктура и транспорт; възможност за подобряване на ефективността на услугата. Всеки един от компонентите се отразява положително на транспортната инфраструктура, като тук най-високо са оценени предвидените дейности по К1 и К3, тъй като те директно ще се отразят върху достъпа на превозните средства от градския транспорт.

Фигура 31 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по екологични критерии



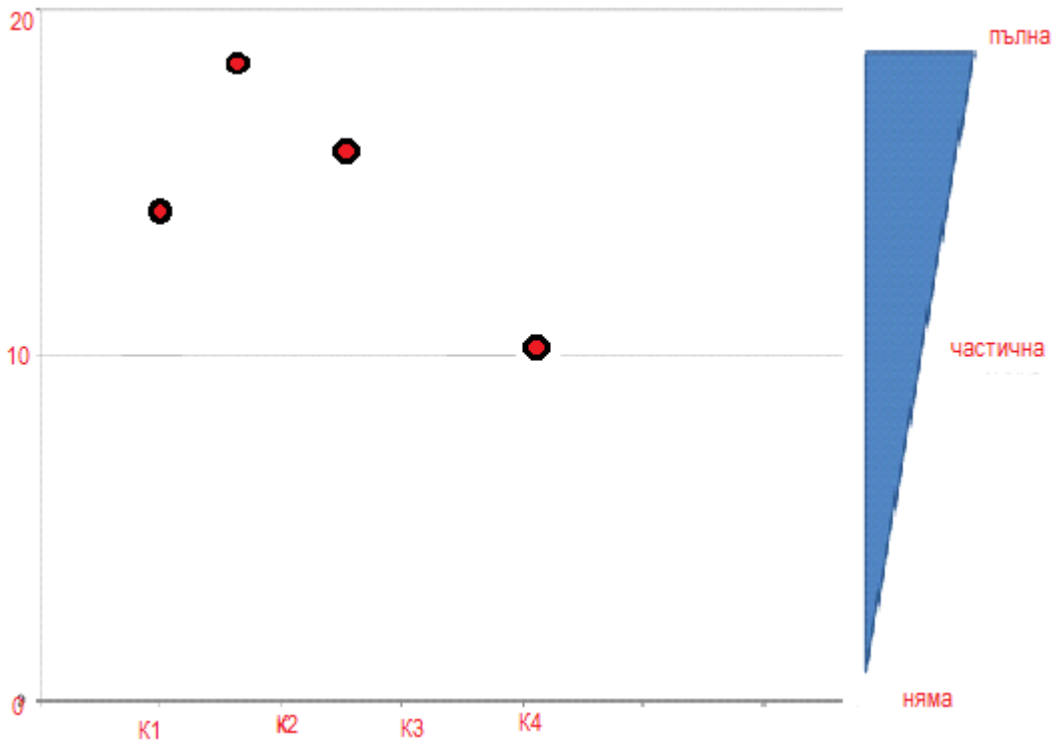
От екологичните критерии всички компоненти на алтернативата положително допринасят към заложените индикатори като допринасят значително за намаляване на вредните емисии във въздуха, на шума и на вибрациите чрез мерките за закупуване на електробуси и рехабилитация на предвидените обекти. Може да се каже, че допринасянето към всички тези индикатори е в резултат от изключително положителния екологичен ефект от обновяването на автопарка на обществения градски транспорт с електробуси, очакваното намаляване използването на лични автомобили и таксита при придвижването в града и стимулираното използване на алтернативни форми на транспорт – градски транспорт, велосипеди, пеша и други.

Фигура 32 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по социално-икономически критерии



Аналогично на транспортните критерии и при социално-икономическите критерии всяка една от предвидените мерки за осигуряване на безопасен и лесен достъп до градския транспорт допринася във висока степен към индикаторите включени в този критерии. Основен ефект ще се отрази върху - достъпността до градската среда, мобилността в градска среда, броя на обслужените хора в неравностойно положение, средния брой на задръстванията в 1 ден (системата за видео наблюдение), спестените разходи за пътуванията с личен автомобил в градска среда както и добавена стойност от интегрирания градски транспорт. Разликата в оценките и тук е резултат основно от районите, в които се намират обектите, броя на гражданите, които живеят там и броя на линиите от градския транспорт, които влизат в обхвата на тези обекти.

Фигура 33 Оценка на компонентите на Алтернатива №3 по институционални критерии



И при тази оценка основна разлика между отделните компоненти в техният обхват като се добавя и предвидения бюджет за всеки един от тях и отговорните институции. Отделните компоненти показват сравнително високи стойности и при тази група от критерии.

Сумарната обща оценка на Алтернатива №3 се формира от средната оценка на отделните компоненти в съответствие с тежестта на различните критерии.

Таблица 25 Изчисляване общата оценка по МКА на Алтернатива №3

	транспортни критерии	инфраструктурни критерии	екологичн и критерии	социално-икономически критерии	институци онални критерии
К1	15,4	18,5	13,7	12	14,8
К2	16,1	14,4	19,8	16,9	19,1
К3	16,2	16,3	14,1	12,1	16,3
К4	10,3	10,1	11,2	11,3	10
Средна оценка	14,5	14,83	14,7	13,08	15,05
Обща оценка					**72,06**

Оценка на рисковете свързани с предложените алтернативи

За пълнота на обосновката и целесъобразността на избора на една от предложените проектни алтернативи е направена оценка на риска като по различни компоненти са дадени точки от 0 – най-ниска вероятност от настъпване на риска, до 5 – най-висока вероятност от настъпване на риска.

Таблица 26 Оценка на рисковете свързани с предложените алтернативи

Рискове		**Алт. №1**	**Алт. №2**	**Алт. №3**
Риск свързан с графици за реализация	Забавяне на изпълнението	3	3	2
	Забавяне на доставки	3	3	1
	Спиране на работата по проекта	3	3	2
	Прекратяване на договора за изпълнение	3	3	2
	Искове за удължаване на графика	3	3	2
	Промени в обема на проекта (намаляване на изпълнението)	2	2	1
Риск свързан с финанси	Бюджетен дефицит	2	2	1
	Увеличаване стойността на проект	2	2	1
	Преразход на средства	2	3	1

Рискове		Алт. №1	Алт. №2	Алт. №3
	Финансови искове поради удължаване на графика	2	3	1
	Финансови искове поради забавени плащания	1	2	1
	Неправомерно използване на средства	0	0	0
	Недопустими разходи	0	0	0
	Неточно отчитане на напредък и плащания	0	0	0
Риск свързан с капацитет за изпълнение	Системи за управление и контрол	0	0	0
	Недостиг на квалифицирани кадри	3	3	2
	Недостиг на подготовка	3	3	2
	Недостиг на оборудване	3	3	2
	Недостиг на материали.	2	3	1
Риск свързан с изпълнение на строителството	Некачествено и/или непълно изпълнение	2	3	1
	Неспазване на технология	1	1	1
	Неспазване на процедури	1	1	1
	Неспазване екологични изисквания	2	2	1
	Неспазване на ЗБУТ	2	2	1
Риск свързан с	Неефективна координация	0	0	0
	Непоемане на отговорност	0	0	0
Риск свързан с обществено мнение	Негативно обществено мнение	1	1	3
Средна оценка		**25**	**30**	**18**

При оценката на риска Алтернатива №3 има най-ниски точки, тъй като включва в себе си компоненти, чието изпълнение не би следвало да представлява големи трудности, забавяния или затруднения. Другите две алтернативи включват повече строителни дейности, които се обвързват и с повече рискове свързани с качественото и

навременно изпълнение и пускане в експлоатация и съответно са оценени като по-рискови алтернативи.

Рисковете с висока оценка са външни за Възложителя рискове, чийто контрол и предотвратяване изискват повече мерки и усилия. Основавайки се на опита на Община Казанлък в изпълнението на проекти и по-конкретно именно инвестиционни проекти, се счита, че ще бъдат предприети необходимите действия за предотвратяване или минимизиране на всички идентифицирани рискове.

Именно поради опита на общината въпреки вероятността от възникване на рискове при изпълнението на предвидените дейности и на базата на мултикритерийния анализ се препоръчва изпълнението на Алтернатива № 3 като най-всеобхватна и реалистична за изпълнение алтернатива, която благодарение на синергичния ефект от отделните си компоненти ще има най-голяма полза за жителите и гостите на община Казанлък.

X. ИЗБРАН ПРОЕКТЕН ВАРИАНТ

На основата на наличната информация, извършените проучвания и анализи, Консултантът препоръчва един оптимален вариант на Община Казанлък – а именно, Алтернатива № 3, която е наречена "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт", тъй като тя най-пълно кореспондира на установените нужди на целевите групи и гражданите на общината. В резултат на обследването на алтернативите за модернизация Консултантът счита, че по този начин ще има оптималност при разпределянето на инвестицията в различни направление, по-добра ефективност на вложените публични средства, по-висока степен на удовлетворение на обществения интерес и нужди и като цяло по-добра възвращаемост на вложения публичен ресурс, високо положително отражение върху околната среда.

От резултатите на направените оценки по мултикритериалния анализ Алтернатива №3 има най-добри показатели, следвана от Алтернатива №2. Поради тази причина Консултантът препоръчва кандидатстването по процедура BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие“ по Приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г. с проектно предложение включващо компонентите на Алтернатива №3 и планиране на бъдещ проект, който да изпълни включените инвестиции във втория етап на Алтернатива №3.

Подробно представяне на избрания проектен вариант

1. Цели на проектното предложение

Проектното предложение ще бъде разработено въз основа на интегриран териториален подход, т.е. система от взаимосвързани действия, които целят трайно подобрение на икономическото, социалното и екологичното състояние на дадена територия.

Основна цел: Повишаване качеството на живот в гр. Казанлък, в т.ч. на околната среда, чрез подобряване на условията и повишаване на привлекателността на МГОТ в гр. Казанлък.

Специфични социално икономически цели на проекта:

− Опазване на околната среда чрез подобряване характеристиките на превозните средства, обслужващи обществения транспорт – замяна на остарелите и амортизирани превозни средства с нови, отговарящи на нормативните стандарти за вредни емисии;

− Подобряване безопасността на средата чрез осигуряване на обезопасени спирки и пешеходни връзки до спирките по един от основните булеварди в града;

− Подобряване скоростта и качеството на обслужване на обществения градски транспорт като по този начин се насърчи повече хора да предпочетат услугите му пред превоза с личен автомобил;

− Подобряване на достъпността – осигуряване на нископодови превозни средства за хора с увреждания, улесняващи достъпа до спирките на градския транспорт, звуково и визуално означаване на спирките.

2. Компоненти включени в проектния вариант

Компонент № 1

„Рехабилитация на основни булеварди (бул. Розова долина – етап 1) – 208 575 лв. с ДДС. В момента в града функционират 5 вътрешноградски автобусни линии, които покриват както линиите на автобусния транспорт – линия 1 и линия 13, така и действащите преди тролейбусни линии – 10, 11 и 12. Линиите на обществения градски транспорт основно покриват централната част на града, крайните квартали Васил Левски и Изток, както и част от северните райони на града. В някои от участъците по основните булеварди на града се препокриват две или три линии, докато южната част на града след ж.п. линията, в която се намират и големите предприятия и индустриалната зона, има връзка с обществения градски транспорт само по бул. „Розова долина“. В южната част на Казанлък се намират основните работни места в града и към нея ежедневно пътуват голяма част от жителите на града и околните села. Липсата на добра свързаност на тази част в системата на обществения градски транспорт е предпоставка много хора да използват личните си автомобили, за да стигнат до работните си места, което от своя страна увеличава натовареността на трафика, замърсяванията и шума в града.

Възможно решение на този недостатък на обществения градски транспорт в

рамките на бюджета на община Казанлък съгласно одобрена инвестиционна програма по схема „BG16RFOP001-1.024 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Казанлък“ е подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други. В резултат от изпълнението на тези дейности се очаква постигането на по-добро регулиране на движението по булеварда, решаване на проблема с неправилното паркиране, подобряване на асфалтовата настилка, което да намали повредите и амортизацията на автобусите, по-лесно и бързо преминаване на автобусите от линиите на градския транспорт и безопасно движение на пътниците при пресичането на булеварда. В съответствие с бюджета на тази алтернатива ще е възможно изпълнението на първия етап от рехабилитацията на булеварда - до кръговото с ул. "Бачо Киро".

Компонент 2

Закупуване на подвижен състав – електробуси. Отчитайки факта, че повечето от автобусите в движение са морално остарели, не отговарят на изискванията за евро сертификати, замърсяват значително околната среда и допринасят за високото ниво на шум в града, се препоръчва предприемането на мерки за постепенно обновяване на автопарка. Съгласно концепцията на тази алтернатива и разполагаемия бюджет на общината компонентът включва закупуване на 4 броя електробуси от 8 метра, 2 броя електробуси от 10,5 метра, както и двойни зарядни станции на стойност 2 749 080 лв. с ДДС. Към бюджета са прибавени и всички други разходи, необходими за пускане на електробусите в движение като така стойността на целия компонент възлиза на 2 749 080 лв. с ДДС.

Всеки един от закупените електробуси следва да отговаря на минимум следните технически изисквания:

1. Изисквания по предназначение:
    - Колесна формула – 4x2, като колелата на задния мост могат да бъдат и двускатни.
    - Двигател – захранване с електричество

- Предавателна кутия – не по-малко от 6 степенна, механична.
- Спирачна система със сервоусилвател, снабдена с антиблокираща система.
- Кормилно управление – с ляво разположение, предназначено за двупосочно движение, притежаващо сервоусилвател.
- Врата(и) за качване на пътници – разположена(и) от дясната страна по посока на движение.
- Наличие на климатична инсталация за салона на автобуса.
- Наличие на предпазна(и) въздухна(и) възглавница(и) за водача.
- Да е оборудван с предпазни колани за водача и пътниците.
- Всички стъкла на автобуса да бъдат травмообезопасени
- Изисквания по ергономичност, обитаемост и техническа естетика:
- Отоплителната система да осигурява в купето температура не по-ниска от 15С при температура на околната среда - 25С.
- Естествената вентилация в купето в съчетание с неговата топлоизолация трябва да предпазват пасажерите от прегряване. Да осигурява възможност за регулиране количеството на постъпващ свеж въздух.

2. Изисквания по експлоатация, удобство за техническо обслужване и ремонт:
   - Възможност за движение независимо от годишните времена и метеорологичните условия(температура на околния въздух от – 40 С до + 50 С.
   - Да осигурява удобство при диагностицирането, техническото обслужване и ремонта на автобуса.
   - Автобусът да има осветление в пътническия, двигателния и товарния отсеци.
   - Да има резервно колело и средства, осигуряващи неговото закрепване, сваляне и монтиране.
   - Да е оборудван с комплект инструменти и приспособления, осигуряващи извършването на ежедневно техническо обслужване.
   - Доставчикът да има изградена сервизна мрежа и/или договорни отношения със сервизи в страната за ремонт и обслужване на автобуси.

3. Изисквания за сертификация:
    - Валиден ЕО сертификат за съответствие, издаден от производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността, съгласно Наредба 60 от 24.04.2009 г. за одобряване типа на нови моторни превозни средства и техните ремаркета (ДВ, бр. 40 от 29.05.2009 г.)

4. Изисквания за транспортно-пригодност и съхранение:
    - Изделието да запазва работните си характеристики при температурен диапазон от минус 40С до плюс 50С.
    - Гарантирана защита на купето (каросерията) на автобуса от корозия, стареене и биологическо разрушаване – не по-малко от 6 години.
    - Възможност за извънгаражно съхранение на открити площадки за срок не по-малък от 6 години, като в процеса на съхранение да се изпълняват операциите по техническо обслужване, предвидени от производителя.

5. Изисквания за гаранции:

Не по-малко от 24 месеца или 200 000 км, което ще бъде изпълнено първо, считано от датата на подписване на приемо-предавателния протокол между доставчика и крайния получател при стриктно спазване на инструкциите за експлоатация.

Технически изисквания за доставка и монтаж на 3 броя двойни зарядни станции (включително захранване и узаконяване):

- Външна зареждаща колонка с корпус от полиуретен
- Два контакта с напрежение съответстващо на това на батериите на доставените електробуси
- Защита за външен монтаж
- Вандалозащита
- Дисплей за инструкции
- Консумация на kW в реално време
- Индикатори за състояние на готовност
- Отдалечен контрол и администриране

- Електромер
- Charge point protocol и XML протокол
- Работна температура – от -30 до +45С

Компонент 3

Информационна система за управление на градски транспорт – 179 200 лв. с ДДС. За да се облекчи движението на линиите на градския транспорт по основните булеварди се препоръчва разработването и въвеждането на информационна система за управление на градския транспорт, чрез която да се следи и управлява движението на автобусите с цел избягване на струпването им на определени точки в града в един и същ момент. Подобна система ще донесе на общината и други две основни ползи:

1. Ще позволи бърза реакция при аварии и спешни случаи свързани с интегрирания градски транспорт в града.

2. Чрез монтирането на табла на спирките на обществения градски транспорт ще се предоставя на пътниците точна и навременна информация за кога ще дойде следващия автобус, което ще им позволи много по-добре да планират времето си за пътуване.

За да се постигне интегриран и синергичен ефект с останалите препоръчани мерки за изграждане на интегриран градски транспорт в град Казанлък, се препоръчва и монтирането на 23 броя електронни информационни табла на спирки в централната част на града, които да показват на чакащите пътници кога ще дойде следващия автобус благодарение на създадената Информационна система за управление на градския транспорт.

Системата следва да е предназначена за подпомагане на общинските служби, екипи и граждани на Казанлък във всички фази на планиране, оптимизация и управление на транспортната инфраструктурата на територията на Община Казанлък, за постигане на цел – „Устойчив и достъпен публичен транспорт за гражданите и гостите на Община Казанлък“.

Информационната система следва да отговаря на следните общи изисквания:

- Максимална употреба на стандартни софтуерни приложения: да предоставя пазарни продукти и софтуерни инструменти, които са мощни и лесни за употреба.

- Отворена архитектура, която позволява бъдещо разширение
- Осигуряване и гарантиране на много сигурни начини за създаване, редактиране, съхранение и управление на данни.
- Управление на работни потоци: създаване на хомогенна среда, в която потребителските интерфейси и работните методи са еднородни.
- Потребителски интерфейси, базирани на роли - възможност за множество от приложения, отдели и потребители да имат свой собствен изглед към данните и да оперират само с данните, отнасящи се за тях.
- Поддръжка на потребители в отдалечени места с или без широколентови мрежови връзки. Дори когато всички данни се съхраняват и управляват на централно място, отдалечените потребители могат да имат бърз достъп за преглед и заявки и при необходимост дори достъп за редактиране.
- Интегрирана транспортна стимулационна среда, способна да генерира достоверни резултати от множество алтернативни транспортни сценарии
- Интегрирана 3D GIC/CAD/AM/FM среда в един единствен потребителски интерфейс и една единствена база данни, за управление на жизнения цикъл на активите в транспортната инфраструктура на Общината.

Информационната система следва да предлага следните основни функционални възможности:

1. Създаване и поддържане и усъвършенстване на достоверен симулационен компютърен модел на транспорта (микроскопична симулация) в рамките на града, върху гео-пространствена карта на съществуващите транспортни потоци, коридори и транспортна схема. За тази функция е необходимо следното:

Софтуерни продукти: 12,000
Хардуер, работна станция: 8,000
Инсталация, настройка: 2,000
Изготвяне на компютърен модел: 10,000
Общо: 32,000

Количества/Цел:

Софтуерни продукти – 1 пълен лиценз софтуер за 3D транспортна симулация

Хардуер –работна станция от висок клас за транспортна симулация

Инсталация и настройка – професионални услуги

Изготвяне на компютърен модел – въвеждане на транспортни коридори, сигнали и трафик потоци в гр. Казанлък, необходими за постоянна оптимизация на системата.

За функционирането на системата е необходимо допълнителното оборудване на автобусите и спирките от градския транспорт със следното

- Информационни табла за външен монтаж (по спирките) – 23 броя;
- Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите) – 6 броя

Избраният изпълнител следва също така да предостави обучение на операторите за работа с информационната система за управление на градския транспорт, както и консултации и поддръжка на потребителите за 2 години.

Компонент 4

Рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт Облагородяването на спирки от системата на градския транспорт с цел не само по-голяма привлекателност и подобряване облика на града, но и осигуряване безопасността и комфорта на пътниците, които слизат и се качват от тези спирки. Съобразявайки се с наличния одобрен бюджет на общината за интегриран градски транспорт се препоръчва монтирането на нови 23 броя нови спирки с лека конструкция без място за реклама в централните части на града и по продължението на по-натоварените линии. Предвидената цена на една спирка с дейностите по монтажа й е 2850 лв. с ДДС или общо за компонента – 65 550 лв. с ДДС.

Технически изисквания:

Новите автобусни спирки с навес ще са с правоъгълна форма с размери :

• 1500 мм х 3500 мм и височина 2300 мм до покривна конструкция;

Поставена на терена върху предварително монтирани метални основи в бетонни фундаменти. Изпълнена с олекотена конструкция, покрива е покрит с поликарбонатна каналчеста с UV-защита - без цвят в дъговидна форма. Навесът е отворен от пред, а от към гърба и двете страни е затворен с многослойни ламенирани стъкла 12 мм. - без цвят. Предвидена е дървена седалка за пейка.

За една автобусна спирка с навес е включено изпълнението на следните строително-монтажни работи:

• Направа на изкопни и строителни дейности за бетонни фундаменти: дълбочина 700 мм, ширина 500 мм със заработени метални основи;

• Доставка и монтаж на метални профили (100x60x3) прахово боядисани за изработването на стоманена конструкция;

• Доставка и монтаж на метални профили (50x50x3) прахово боядисани за изработването на конструкцията за пейка;

• Доставка и монтаж на многослойни ламенирани стъкла 12 мм- без цвят за задна стена и страници ;

• Доставка и монтаж за покрива на поликарбонатни плоскости каналчести с UV-защита - без цвят за покрива.

Вложените материали при изпълнението на поръчката трябва да отговарят на действащите БДС и EN за съответния им вид. Доказване качеството на вложените материали при изпълнението на поръчката ще се извършва чрез представяне на декларация за съответствие и сертификати за качество на всеки един от материалите, участващи в изпълнението на обществената поръчка.

• Минимален гаранционен срок на изпълнените строителни и монтажни работи за всяка автобусна спирка с навес да е съгласно чл.20, ал.4, т.5 на глава IV от Наредба №2 от 31.07.2003 год. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти - пет години.

Допълнителни съпътстващи разходи в тази алтернатива, които включват:управление на проекта, одит, публичност на стойност 79 436,43 лв. с ДДС.

3. Индикатори, които проектното предложение ще изпълни

Индикатор за резултат:	Прогнозна стойност
Пътувания с обществен градски транспорт по нови или подобрени линии на обществения транспорт (индивидуален индикатор);	Съгласно предоставена статистика за броя на пътниците по всички линии на годишна база, може да се изчисли, че средният приблизителен брой на пътуванията (отчитат се двупосочни) е около 180 000 пътувания. С изпълнението на настоящия проект се предвижда да се увеличи средният брой на пътуванията най-малко с 25 200, което е 14 %.
Намаляване на емисиите на парникови газове: Очаквано годишно намаляване на емисиите на парникови газове (градски транспорт) – тонове CO2 екв.;	Намалената употреба на лични автомобили с 14% ще резултира в спестяване на емисии от парникови газове поради увеличаване на броя на хората използващи обществения градски транспорт в гр. Казанлък. 14% (средно 25 200 пътувания) от превозените в повече пътници ще използват обществения градски транспорт вместо личните си автомобили) и, ако приемем, че средната дължина на едно пътуване с автомобил е 5 км => ще бъдат спестени приблизително 126 000 км годишно. Ако се приеме, че един автомобил производство 2008 г. отделя 157.8 г въглероден двуокис на един км, следва, че спестените емисии от парникови газове годишно са в размер ≈ 19‘88 t/г. CO2.
Обща дължина на нови или подобрени линии на градския транспорт – км;	27, 375 км.

4. Устойчивост

Като втори етап към тази алтернатива е възможно закупуването на още 7 електробуса, за да се обнови изцяло автобусния автопарк, както и довършване реконструкцията на бул. „Розова долина“и облагородяването на спирките от мрежата на обществения градски транспорт.

Други подходящи мерки за надграждане на постигнатите резултати от инвестицията за подобряване на услугите на градски транспорт в гр. Казанлък са:

- Поставяне на карти с маршрутите на градски транспорт на обновените спирки;
- Препрограмиране на светофарите с цел постигане на „зелена вълна“;
- При ремонта на бул. Розова долина да се усвои по-добре тротоарното пространство, за да се обособят и велоалеи;
- Оптимизиране маршрутите на градски транспорт с цел обхващане на по-крайни квартали и спиране движението на някои от автобусите в централната градска част;
- Преразглеждане на разписанията на автобусите с цел осигуряване на по-интензивни услуги през пиковете часове;

В допълнение към резултатите от нализа на алтернативите предложения за изпълнение проектен вариант отговаря и в най-голяма степен на следното:

- Съответства на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие на град Казанлък както и допринася за постигане на целите на описаните приложими стратегически документи - Общински план за развитие 2014-2020 г.; Областна стратегия за развитие Стара Загора 2014-2020 г.;
- Отговаря на целите на процедурата и на допустимите дейности по процедурата като залага изпълнението на следните социални и икономически цели:
  - Опазване на околната среда чрез подобряване характеристиките на превозните средства, обслужващи обществения транспорт – замяна на остарелите и амортизирани превозни средства с нови, отговарящи на нормативните стандарти за вредни емисии;
  - Подобряване безопасността на средата чрез осигуряване на обезопасени

спирки и пешеходни връзки;

- Подобряване скоростта и качеството на обслужване на обществения градски транспорт като по този начин се насърчи повече хора да предпочетат услугите му пред превоза с личен автомобил;
- Подобряване на достъпността – осигуряване на нископодови превозни средства за хора с увреждания, улесняващи достъпа до спирките на градския транспорт, звуково и визуално означаване на спирките.

- Всички предложени дейности за рехабилитация и реконструкция на улични мрежи и съпътстваща инфраструктура са обвързани със съществуващи маршрути на линиите на обществения градски транспорт;
- За избраните обекти не е необходимо изграждане на нови или реконструиране на съществуващи мрежи на подземната техническа инфраструктура в период до 5 години след одобряване на искането за окончателно плащане по проекта.
- При определянето на компонентите на алтернативата е използван интегриран подход, осигуряващ синергия между отделните компоненти на алтернативата така че цялостното въздействие на проектното предложение да превишава сбора от въздействието на отделните му съставни части, ако те бъдат осъществени поотделно.
- Изграждане на прилежаща инфраструктура, която не позволява неправомерното паркиране на автомобили и следователно осигурява по-лесен и бърз достъп и движение на превозните средства от мрежата на градския транспорт.
- Предложените мерки ще допринесат още повече към подобряване облика и имиджа на града пред туристите, предлагайки лесно достъпни и качествени услуги в градския транспорт. По този начин се очаква известна част от туристопотока да бъде пренасочена към избиране на алтернативни форми на придвижване – обществен градски транспорт, пеша, велосипеди.
- Предвидените дейности за улесняване и обезопасяване достъпа до спирките на градския транспорт пряко адресират и нуждите и проблемите на лицата с увреждания, залагайки изграждането на скосени тротоари по бул. „Розова долина“, както и закупуването на нископодови превозни средства за хора с увреждания, улесняващи достъпа до спирките на градския транспорт,

звуково и визуално означаване на спирките. Всички мерки са съобразени с изискванията на Наредба № 4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хора с увреждания.

- Предложения проектен вариант е съобразен с технологичното развитие на интегрирания градски транспорт в град Казанлък. Всички мерки предвиждат надграждане на вече изпълнени дейности за изграждане на интегриран градски транспорт като изцяло стъпват на постигнатото технологично развитие.

За да отговори на изискванията на Възложителя и програмата по ОПРР предложената проектна алтернатива ще бъде разгледана от правна гледна точка като в следващата част ще бъде направен подробен анализ на правната и институционална рамка, в която проектът ще се изпълнява и в която ще бъдат експлоатирани активите, закупени/изградени по проекта, както и ще предлага адекватен модел на експлоатация в пълно съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт. Проучването ще съдържа и план за възлагане на обществени поръчки за изпълнението на проекта.







ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

ЧАСТ:

ИЗГОТВЯНЕ НА ПРЕДПРОЕКТНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ЦЯЛАТА СИСТЕМА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

ДОКЛАД:

ПРАВЕН И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН АНАЛИЗ

Настоящият Доклад е изготвен в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ 250

ЦЕЛЕПОЛАГАНЕ 251

Отговорности 251

ОБХВАТ 252

Европейско законодателство 263

Национално законодателство 266

II. ОРГАНИЗАЦИЯ И СТРУКТУРИРАНЕ НА ДЕЙНОСТТА ПО ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ. 281

МОДЕЛИ И ФОРМИ 281

Структура на общината, част от общата администрация. 281

Самостоятелна общинска субструктура, играеща ролята на общинска транспортна агенция. 283

Самостоятелно търговско дружество от холдингов тип, натоварено от общината с всички изпълнителски функции. 283

Общинско предприятие 285

Общинско търговско дружество 286

III. ГРАЖДАНСКИ ДРУЖЕСТВА ИЛИ СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОРИ ЗА СЪВМЕСТНА ДЕЙНОСТ (ПО РЕДА НА ЗАКОНА ЗА ЗАДЪЛЖЕНИЯТА И ДОГОВОРИТЕ). 288

Управление на собствеността и активите 288

Бюджет, данъчни аспекти, кредитиране 289

Прекратяване на дейността, ликвидация и несъстоятелност 292

Придобиване на активи. 295

Транспортни оператори 296

ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ 298

Подвижен състав: 298

Общинска нормативна уредба *300*

Съществуващи договори. *301*

Процедури за възлагане на обществената услуга. *305*

Механизъм на компенсиране и субсидиране в Община Казанлък. *306*

ИЗВОДИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ 306

ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА НА АЛТЕРНАТИВА-3 " ЕКОЛОГИЧЕН И ИНОВАТИВЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ" 309

ПЛАН ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ В РАМКИТЕ НА ПРОЕКТ „ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК 313

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Градският транспорт на Казанлък е бил планиран като система за предоставяне на транспортни услуги на населението в обем и качество, съответстващи на равнището на градовете със сравним функционален клас по времето на социализма в България. Именно поради факта, че ситуацията в момента е съвсем променена, това налага да се промени и модернизира и системата на градския транспорт.

Част от превозите са били извършвани с тролейбусен транспорт, изграден през периода 1985-1987 година с лимитни капитални вложения и собствени средства на общината, след което е предаден за експлоатация и поддържане на Обединено автомобилно предприятие - Казанлък. През 1989 год. е регистрирана ДФ „Динамика", която поема активите, пасивите и другите права и задължения на автомобилно предприятие гр. Казанлък. През 1991 год. е регистрирана „Динамика" ЕООД, която поема всички активи и пасиви на ДФ „Динамика". През 1995 год. е съставен акт за държавна собственост за обект „Тролейбусен транспорт", като същия е предаден на „Динамика" ЕООД за оперативно управление, и на основание чл. 137, ал. 1, т. 7 от ТЗ стават собственост на търговското дружество. При обявяването на „Динамика" ЕООД в несъстоятелност съоръженията са продадени на „Кумакс инвест" ЕООД - Казанлък. Тролейбусните линии са били три и са функционирали до 1999 г., когато са заменени от автобусни линии. В община Казанлък няма информация дали спирането на тролейбусните линии е поради липса на рентабилност, т.к. доколкото дейността е осъществявана от самостоятелно търговско дружество, не са правени анализи на пътникопотока и актуалността на маршрутните линии. Към настоящия момент контактната мрежа е налице и се поддържа в изправност от собственика - „Кумакс инвест" ЕООД – Казанлък.

В община Казанлък няма специализирана управленска структура за управление на градския транспорт. Дейностите се съгласуват от малко на брой общински експерти – 2 броя служители на длъжност - Главен експерт „Транспорт" и Старши специалист „Транспортно обслужване" в отдел "Устройство на територията и транспорт", дирекция «Устройство на територията и транспорт" с функционална подчиненост на Заместник кмет по инфраструктура, строителство и транспорт при силна ангажираност на цялото общинско ръководство.

В настоящия документ се изследват възможностите и необходимостта от промяна на институционалната рамка за реализацията на нов, модерен интегриран градски транспорт в гр. Казанлък.

За тази цел подробно е разгледана настоящата институционална структура и е направен преглед на чуждия и българския опит за управление на обществените превози.

Целеполагане

Проучването има за цел да извърши преглед на действащото българско и европейско законодателство, и на съществуващите практики, за да формулира изводи и препоръки за приложимия модел за организация и структуриране на дейностите, свързани с масовия градски транспорт на територията на град Казанлък.

Изводите и препоръките в проучването изхождат от разбирането, че общината, като собственик на активите, и субект, натоварен със задължението да предоставя услуги по осъществяване на обществен превоз на пътници, носи отговорност за правилното функциониране на транспортните системи и усъвършенстване прилагането на транспортните политики. Реализацията на нейните отговорности изискват:

Отговорности

- ✓ подобряване на системата за планиране и управление;
- ✓ рехабилитацията и възстановяването на инфраструктурата;
- ✓ модернизиране и обновяване на подвижния състав;
- ✓ предлагане на качество и комфорт при пътуванията.

Изброените отговорности не е възможно да бъдат ефективно поети, без наличието на специализирана структура за интегрирано планиране, поддържане и управление на обществените превози в града.

Целта на този доклад е след извършване на задълбочен анализ да се предложи на Община Казанлък модел на такава структура за устойчиво управление и развитие на градския транспорт, включително посочване на всички конкретни действия и мерки, необходими за реализирането й.

Обхват

В глава 2 е посочена нормативната уредба, регулираща обществения транспорт.

В глава 3 се разглеждат институционалните аспекти на различни модели на управление и финансиране. Глава 4 включва подробно описание на съществуващата институционална рамка за управление на обществените превози в град Казанлък. Разгледано е разделението на отговорностите за реализиране на превозните услуги. Глава 5 съдържа преглед на международния опит и добри практики за управление на обществения транспорт. В глава 6 е разгледана организационната структура на градския транспорт в гр. София. Целта е да се провери доколко решенията, приложени в гр. София, може да бъдат използвани като насока за решаване на аналогични проблеми в гр. Казанлък. Въз основа на извършените анализи в глава 7 е предложен модел за институционална структура за управление на обществените превози в град Казанлък и са идентифицирани конкретни стъпки за реализирането на модела.

За нуждите на проекта и с цел формулиране на изводите и препоръките за организация и структуриране на дейностите, свързани с обществения превоз на пътници на територията на гр. Казанлък, са проучени:

А) правото на ЕС, включително:

- Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета;
- Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ, L 55/1 от 28 февруари 2011 г.);
- Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета;
- Директива 2009/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства;
- Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в

областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207/1 от 6 август 2010 г.) и др.;

Б). националното законодателство, включително:

- Закон за автомобилните превози, Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., в сила от 17.09.1999 г., изм. и доп., бр. 11 от 31.01.2002 г., изм., бр. 45 от 30.04.2002 г., изм. и доп., бр. 99 от 11.11.2003 г., в сила от 12.12.2003 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 95 от 29.11.2005 г., в сила от 1.03.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 85 от 20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 14.11.2006 г., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 42 от 29.05.2007 г., бр. 80 от 5.10.2007 г., в сила от 5.10.2007 г., доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп., бр. 41 от 1.06.2010 г., изм. и доп., бр. 17 от 25.02.2011 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 50 от 3.07.2012 г., в сила от 3.07.2012 г., доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., изм. и доп., бр. 99 от 14.12.2012 г., изм., бр. 103 от 28.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 23 от 8.03.2013 г., в сила от 8.03.2013 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 11 от 7.02.2014 г., в сила от 30.12.2013 г., изм. и доп., бр. 60 от 22.07.2014 г., изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., доп., бр. 60 от 7.08.2015 г., изм., бр. 81 от 20.10.2015 г., в сила от 1.04.2016 г. - бр. 100 от 18.12.2015 г., в сила от 20.11.2015 г.
- Закон за концесиите, Обн., ДВ, бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 53 от 30.06.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., доп., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., изм. и доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., доп., бр. 50 от 30.05.2008 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 67 от 29.07.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., в сила от 24.09.2009 г., изм. и доп., бр. 99 от

15.12.2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 103 от 29.12.2009 г., изм. и доп., бр. 52 от 9.07.2010 г., изм., бр. 54 от 16.07.2010 г., доп., бр. 50 от 1.07.2011 г., в сила от 1.07.2011 г., изм., бр. 73 от 20.09.2011 г., в сила от 20.10.2011 г., изм. и доп., бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.09.2012 г., доп., бр. 102 от 21.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., изм., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм. и доп., бр. 24 от 12.03.2013 г., в сила от 12.03.2013 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г.

- Закон за устройство на територията, Обн., ДВ, бр. 1 от 2.01.2001 г., в сила от 31.03.2001 г., изм., бр. 41 от 24.04.2001 г., бр. 111 от 28.12.2001 г., бр. 43 от 26.04.2002 г., изм. и доп., бр. 20 от 4.03.2003 г., бр. 65 от 22.07.2003 г., бр. 107 от 9.12.2003 г., изм., бр. 36 от 30.04.2004 г., изм. и доп., бр. 65 от 27.07.2004 г., изм., бр. 28 от 1.04.2005 г., в сила от 1.04.2005 г., изм. и доп., бр. 76 от 20.09.2005 г., бр. 77 от 27.09.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., бр. 94 от 25.11.2005 г., в сила от 25.11.2005 г., бр. 95 от 29.11.2005 г., в сила от 1.03.2006 г., изм. и доп., бр. 103 от 23.12.2005 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 29 от 7.04.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 34 от 25.04.2006 г., в сила от 1.01.2008 г. (*), бр. 37 от 5.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., бр. 76 от 15.09.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 79 от 29.09.2006 г., (*) изм., бр. 80 от 3.10.2006 г., в сила от 3.10.2006 г., бр. 82 от 10.10.2006 г., изм. и доп., бр. 106 от 27.12.2006 г., в сила от 28.01.2007 г., бр. 108 от 29.12.2006 г., бр. 41 от 22.05.2007 г., (*) изм., бр. 53 от 30.06.2007 г., в сила от 30.06.2007 г., изм. и доп., бр. 61 от 27.07.2007 г., в сила от 27.07.2007 г., бр. 33 от 28.03.2008 г., доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., изм., бр. 54 от 13.06.2008 г., бр. 69 от 5.08.2008 г., доп., бр. 98 от 14.11.2008 г., в сила от 14.11.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2009 г., бр. 17 от 6.03.2009 г., бр. 19 от 13.03.2009 г., в сила от 10.04.2009 г., изм., бр. 80 от 9.10.2009 г., бр. 92 от 20.11.2009 г., в сила от 20.11.2009 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., изм. и доп., бр. 15 от 23.02.2010 г., в сила от 23.02.2010 г., доп., бр. 41 от 1.06.2010 г., изм. и доп., бр. 50 от 2.07.2010 г., бр. 54 от 16.07.2010 г., в сила от 16.07.2010 г., бр. 87 от 5.11.2010 г., доп., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., бр. 35 от 3.05.2011 г., в сила от 3.05.2011 г., изм. и доп., бр. 54 от 15.07.2011 г., бр. 80 от 14.10.2011 г., в сила от 14.10.2011 г., доп., бр. 29 от 10.04.2012 г., в сила от 10.04.2012 г., бр.

32 от 24.04.2012 г., в сила от 24.04.2012 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., доп., бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.09.2012 г., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм. и доп., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., изм., бр. 77 от 9.10.2012 г., в сила от 9.10.2012 г., изм. и доп., бр. 82 от 26.10.2012 г., в сила от 26.11.2012 г., изм., бр. 99 от 14.12.2012 г., в сила от 14.12.2012 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 24 от 12.03.2013 г., в сила от 12.03.2013 г., доп., бр. 27 от 15.03.2013 г., изм. и доп., бр. 28 от 19.03.2013 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм., бр. 109 от 20.12.2013 г., доп., бр. 49 от 13.06.2014 г., изм. и доп., бр. 53 от 27.06.2014 г., изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 105 от 19.12.2014 г., бр. 35 от 15.05.2015 г., в сила от 15.05.2015 г., бр. 61 от 11.08.2015 г., доп., бр. 62 от 14.08.2015 г., в сила от 14.08.2015 г., изм. и доп., бр. 79 от 13.10.2015 г., в сила от 1.11.2015 г., бр. 101 от 22.12.2015 г.

- Законът за местното самоуправление и местната администрация, Обн., ДВ, бр. 77 от 17.09.1991 г., в сила от 17.09.1991 г., изм., бр. 24 от 14.03.1995 г., изм. и доп., бр. 49 от 30.05.1995 г., бр. 65 от 21.07.1995 г., изм., бр. 90 от 24.10.1996 г., доп., бр. 122 от 19.12.1997 г., изм., бр. 33 от 24.03.1998 г., бр. 130 от 5.11.1998 г., в сила от 6.12.1998 г., изм. и доп., бр. 154 от 28.12.1998 г., доп., бр. 67 от 27.07.1999 г., изм. и доп., бр. 69 от 3.08.1999 г., в сила от 3.08.1999 г., изм., бр. 26 от 29.03.2000 г., изм. и доп., бр. 85 от 17.10.2000 г., в сила от 17.10.2000 г., изм., бр. 1 от 2.01.2001 г., в сила от 31.03.2001 г., доп., бр. 28 от 19.03.2002 г., изм., бр. 45 от 30.04.2002 г., бр. 119 от 27.12.2002 г., в сила от 1.01.2003 г., изм. и доп., бр. 69 от 5.08.2003 г., в сила от 27.10.2003 г., бр. 19 от 1.03.2005 г., изм., бр. 34 от 19.04.2005 г., в сила от 1.06.2005 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 1.03.2007 г., изм. и доп., бр. 69 от 25.08.2006 г., бр. 61 от 27.07.2007 г., бр. 63 от 3.08.2007 г., в сила от 3.08.2007 г., бр. 54 от 13.06.2008 г., изм., бр. 108 от 19.12.2008 г., доп., бр. 6 от 23.01.2009 г., в сила от 1.05.2009 г., изм. и доп., бр. 14 от 20.02.2009 г., изм., бр. 35 от 12.05.2009 г., в сила от 12.05.2009 г., доп., бр. 42 от 5.06.2009 г., изм., бр. 44 от 12.06.2009 г., доп., бр. 15 от 23.02.2010 г., изм., бр. 97 от 10.12.2010 г., в сила от 10.12.2010 г., изм. и доп., бр. 9 от 28.01.2011 г., бр. 32 от 19.04.2011 г., в сила от 19.04.2011 г.; Решение № 4 от 4.05.2011 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 36 от 10.05.2011 г.; доп., бр. 57 от 26.07.2011 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в

сила от 1.02.2013 г., изм. и доп., бр. 1 от 3.01.2014 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 19 от 5.03.2014 г., в сила от 5.03.2014 г., изм., бр. 53 от 27.06.2014 г.;

- Закон за общинската собственост, Обн., ДВ, бр. 44 от 21.05.1996 г., в сила от 1.06.1996 г., изм., бр. 104 от 6.12.1996 г., в сила от 7.01.1997 г., бр. 55 от 11.07.1997 г., в сила от 11.07.1997 г., изм. и доп., бр. 22 от 24.02.1998 г., изм., бр. 93 от 11.08.1998 г., бр. 23 от 12.03.1999 г., бр. 56 от 22.06.1999 г., бр. 64 от 16.07.1999 г., изм. и доп., бр. 67 от 27.07.1999 г., в сила от 28.01.2000 г., изм., бр. 69 от 3.08.1999 г., в сила от 3.08.1999 г., изм. и доп., бр. 96 от 5.11.1999 г., изм., бр. 26 от 29.03.2000 г., доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., изм., бр. 120 от 29.12.2002 г., изм. и доп., бр. 101 от 16.11.2004 г., изм., бр. 29 от 7.04.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 63 от 3.08.2007 г., в сила от 3.08.2007 г., доп., бр. 92 от 13.11.2007 г., изм. и доп., бр. 54 от 13.06.2008 г., изм., бр. 70 от 8.08.2008 г., бр. 100 от 21.11.2008 г., в сила от 21.11.2008 г., бр. 10 от 6.02.2009 г., доп., бр. 17 от 6.03.2009 г., изм., бр. 19 от 13.03.2009 г., в сила от 10.04.2009 г., изм. и доп., бр. 41 от 2.06.2009 г., бр. 87 от 5.11.2010 г., бр. 15 от 18.02.2011 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., бр. 91 от 20.11.2012 г., изм., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г.; Решение № 6 от 15.07.2013 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 65 от 23.07.2013 г.; изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 109 от 20.12.2013 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 105 от 19.12.2014 г.
- Закон за движението по пътищата, Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., в сила от 1.09.1999 г., изм., бр. 1 от 4.01.2000 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.04.2002 г., в сила от 26.04.2002 г., бр. 76 от 6.08.2002 г., доп., бр. 16 от 18.02.2003 г., бр. 22 от 11.03.2003 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 85 от 28.09.2004 г., изм., бр. 115 от 30.12.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 79 от 4.10.2005 г., бр. 92 от 18.11.2005 г., в сила от 18.11.2005 г., изм., бр. 99 от 9.12.2005 г., в сила от 10.06.2006 г., доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., изм. и доп., бр. 103 от 23.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 34 от 25.04.2006 г., в сила от 1.01.2008 г. (*), бр. 61 от 28.07.2006 г., изм., бр. 64 от 8.08.2006 г., (*) бр. 80 от 3.10.2006 г., в сила от 3.10.2006 г., бр. 82 от 10.10.2006 г., доп., бр. 85 от

20.10.2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 22 от 13.03.2007 г., бр. 51 от 26.06.2007 г., (*) изм., бр. 53 от 30.06.2007 г., в сила от 30.06.2007 г., бр. 97 от 23.11.2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., изм. и доп., бр. 69 от 5.08.2008 г., бр. 88 от 10.10.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., бр. 74 от 15.09.2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. и доп., бр. 75 от 18.09.2009 г., изм., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., изм. и доп., бр. 54 от 16.07.2010 г., изм., бр. 98 от 14.12.2010 г., в сила от 14.12.2010 г., бр. 100 от 21.12.2010 г., в сила от 1.07.2011 г., изм. и доп., бр. 10 от 1.02.2011 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., изм., бр. 48 от 24.06.2011 г., в сила от 24.06.2011 г.; изм. с Решение № 1 от 1.03.2012 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 20 от 9.03.2012 г.; изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 54 от 17.07.2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., бр. 75 от 2.10.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 68 от 2.08.2013 г., в сила от 2.08.2013 г., изм. и доп., бр. 53 от 27.06.2014 г., изм., бр. 107 от 24.12.2014 г., в сила от 1.01.2015 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 19 от 13.03.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г., изм., бр. 79 от 13.10.2015 г., в сила от 1.08.2016 г., доп., бр. 92 от 27.11.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г., бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.

- Закон за пътищата, Обн., ДВ, бр. 26 от 29.03.2000 г., изм. и доп., бр. 88 от 27.10.2000 г., в сила от 27.10.2000 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., бр. 47 от 10.05.2002 г., изм. и доп., бр. 118 от 20.12.2002 г., в сила от 1.01.2003 г., бр. 9 от 31.01.2003 г., в сила от 31.01.2003 г., изм., бр. 112 от 23.12.2003 г., в сила от 1.01.2004 г., изм. и доп., бр. 6 от 23.01.2004 г., изм., бр. 14 от 20.02.2004 г., в сила от 20.02.2004 г., бр. 88 от 4.11.2005 г., изм. и доп., бр. 104 от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 64 от 8.08.2006 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм. и доп., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 43 от 29.04.2008 г., бр. 69 от 5.08.2008 г., изм., бр. 12 от 13.02.2009 г., в сила от 1.01.2010 г. (*) - изм., бр. 32 от 28.04.2009 г., доп., бр. 41 от 2.06.2009 г., в сила

от 1.07.2009 г., изм. и доп., бр. 42 от 5.06.2009 г., бр. 75 от 18.09.2009 г., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., изм., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г., доп., бр. 87 от 5.11.2010 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., изм. и доп., бр. 39 от 20.05.2011 г., бр. 55 от 19.07.2011 г., изм., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., изм. и доп., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм., бр. 44 от 12.06.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., изм. и доп., бр. 47 от 22.06.2012 г., изм., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., изм. и доп., бр. 16 от 25.02.2014 г., изм., бр. 53 от 27.06.2014 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., изм. и доп., бр. 10 от 6.02.2015 г., в сила от 6.02.2015 г., изм., бр. 14 от 20.02.2015 г., бр. 37 от 22.05.2015 г., доп., бр. 61 от 11.08.2015 г., в сила от 1.11.2015 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г.

- Закон за обществените поръчки, Обн., бр. 34 от 19.04.2005 г., в сила от 1.06.2005 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., доп., бр. 18 от 28.02.2006 г., изм., бр. 33 от 21.04.2006 г., изм. и доп., бр. 37 от 5.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм., бр. 79 от 29.09.2006 г., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 94 от 31.10.2008 г., в сила от 1.01.2009 г., доп., бр. 98 от 14.11.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., изм. и доп., бр. 24 от 31.03.2009 г., изм., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., изм. и доп., бр. 52 от 9.07.2010 г., изм., бр. 54 от 16.07.2010 г., бр. 97 от 10.12.2010 г., в сила от 10.12.2010 г., доп., бр. 98 от 14.12.2010 г., бр. 99 от 17.12.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., бр. 43 от 7.06.2011 г., в сила от 15.06.2011 г., изм., бр. 73 от 20.09.2011 г., в сила от 20.10.2011 г., изм. и доп., бр. 93 от 25.11.2011 г., в сила от 26.02.2012 г., бр. 33 от 27.04.2012 г., изм., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 82 от 26.10.2012 г., доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 35 от 22.04.2014 г., изм. и доп., бр. 40 от 13.05.2014 г., в сила от 1.07.2014 г., доп., бр. 8 от 30.01.2015 г., бр. 12 от 13.02.2015 г., изм., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 17 от 6.03.2015 г., в сила от 6.03.2015 г., доп., бр. 35 от 15.05.2015 г., в сила от 15.05.2015 г., изм. и доп., бр. 79 от 13.10.2015 г.
- Закон за публичните финанси, Обн., ДВ, бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., изм., бр. 95 от 8.12.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.

- Закон за общинския дълг, Обн., ДВ, бр. 34 от 19.04.2005 г., в сила от 1.06.2005 г., изм., бр. 105 от 29.12.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 37 от 5.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., бр. 80 от 5.10.2007 г., доп., бр. 93 от 28.10.2008 г., изм., бр. 110 от 30.12.2008 г., в сила от 1.01.2009 г., изм. и доп., бр. 99 от 17.12.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., доп., бр. 35 от 3.05.2011 г., в сила от 3.05.2011 г., изм. и доп., бр. 93 от 25.11.2011 г., в сила от 26.02.2012 г., бр. 99 от 16.12.2011 г., в сила от 1.01.2012 г., доп., бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., изм. и доп., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г., бр. 61 от 11.08.2015 г.
- Закон за публично-частното партньорство, Обн., ДВ, бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., изм., бр. 87 от 9.11.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., доп., бр. 102 от 21.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., изм., бр. 15 от 15.02.2013 г., в сила от 1.01.2014 г.
- Закон за чистотата на атмосферния въздух, Обн., ДВ, бр. 45 от 28.05.1996 г., в сила от 29.06.1996 г., попр., бр. 49 от 7.06.1996 г., изм., бр. 85 от 26.09.1997 г., изм. и доп., бр. 27 от 31.03.2000 г., бр. 102 от 27.11.2001 г., в сила от 1.01.2002 г., изм., бр. 91 от 25.09.2002 г., в сила от 1.01.2003 г., бр. 112 от 23.12.2003 г., в сила от 1.01.2004 г., бр. 95 от 29.11.2005 г., в сила от 1.03.2006 г., изм. и доп., бр. 99 от 8.12.2006 г., в сила от 9.01.2007 г., изм., бр. 102 от 19.12.2006 г., изм. и доп., бр. 86 от 26.10.2007 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., изм. и доп., бр. 52 от 6.06.2008 г., бр. 6 от 23.01.2009 г., в сила от 24.02.2009 г., изм., бр. 82 от 16.10.2009 г., в сила от 16.10.2009 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп., бр. 41 от 1.06.2010 г., изм. и доп., бр. 87 от 5.11.2010 г., в сила от 6.12.2010 г., изм., бр. 88 от 9.11.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., доп., бр. 35 от 3.05.2011 г., в сила от 3.05.2011 г., изм. и доп., бр. 42 от 3.06.2011 г., изм., бр. 32 от 24.04.2012 г., в сила от 24.04.2012 г., бр. 38 от 18.05.2012 г., в сила от 1.07.2012 г., бр. 53 от 13.07.2012 г., в сила от 13.07.2012 г., бр. 54 от 17.07.2012 г., в сила от 17.07.2012 г., бр. 77 от 9.10.2012 г., в сила от 9.10.2012 г., изм. и доп., бр. 102 от 21.12.2012 г., в сила от 21.12.2012 г., изм., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г., бр. 14 от 20.02.2015 г., изм. и доп., бр. 101 от 22.12.2015 г., в сила от 22.12.2015 г.,
- Закон за защита от шума в околната среда, Обн., ДВ, бр. 74 от 13.09.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 41 от 2.06.2009 г., в сила от 2.06.2009 г., изм., бр. 98 от 14.12.2010 г., в

сила от 1.01.2011 г., доп., бр. 32 от 24.04.2012 г., в сила от 24.04.2012 г., изм., бр. 66 от 26.07.2013 г., в сила от 26.07.2013 г., бр. 98 от 28.11.2014 г., в сила от 28.11.2014 г.

- Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата, Приет с ПМС № 36 от 1996 г., обн., ДВ, бр. 25 от 22.03.1996 г., в сила от 1.06.1996 г., попр., бр. 72 от 23.08.1996 г., доп., бр. 32 от 18.04.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм., бр. 46 от 12.06.2007 г., в сила от 12.06.2007 г., бр. 34 от 1.04.2008 г., в сила от 1.04.2008 г., доп., бр. 44 от 9.05.2008 г., изм., бр. 53 от 10.06.2008 г., бр. 45 от 16.06.2009 г., бр. 63 от 16.08.2011 г., в сила от 16.08.2011 г., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., изм. и доп., бр. 13 от 17.02.2015 г., в сила от 18.05.2015 г.
- Правилник за прилагане на Закона за пътищата, Приет с ПМС № 245 от 24.11.2000 г., обн., ДВ, бр. 98 от 1.12.2000 г., в сила от 1.12.2000 г., изм. и доп., бр. 42 от 27.04.2001 г., изм., бр. 62 от 13.07.2001 г., изм. и доп., бр. 18 от 28.02.2006 г., изм., бр. 54 от 4.07.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 93 от 17.11.2006 г., бр. 79 от 9.09.2008 г., в сила от 9.09.2008 г., изм., бр. 13 от 17.02.2009 г., бр. 45 от 16.06.2009 г., бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 7.08.2012 г., бр. 60 от 22.07.2014 г., в сила от 22.07.2014 г., бр. 57 от 28.07.2015 г., в сила от 28.07.2015 г.
- Правилник за прилагане на Закона за обществените поръчки, Приет с ПМС № 150 от 21.06.2006 г., обн., ДВ, бр. 53 от 30.06.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм., бр. 84 от 19.10.2007 г., в сила от 19.10.2007 г., изм. и доп., бр. 3 от 13.01.2009 г., в сила от 1.01.2009 г., изм., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г., изм. и доп., бр. 86 от 2.11.2010 г., доп., бр. 27 от 1.04.2011 г., изм. и доп., бр. 17 от 28.02.2012 г., в сила от 26.02.2012 г., попр., бр. 20 от 9.03.2012 г., изм. и доп., бр. 104 от 16.12.2014 г., в сила от 16.12.2014 г., изм., бр. 100 от 18.12.2015 г.
- Правилник за прилагане на Закона за концесиите, Приет с ПМС № 161 от 29.06.2006 г., обн., ДВ, бр. 54 от 4.07.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., попр., бр. 59 от 21.07.2006 г., изм., бр. 84 от 19.10.2007 г., в сила от 19.10.2007 г., бр. 3 от 12.01.2010 г., изм. и доп., бр. 21 от 15.03.2011 г., в сила от 15.03.2011 г.
- Наредба № 2 от 15.03.2002г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Загл. изм. - ДВ, бр. 44 от 2011 г.), Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 32 от 29.03.2002 г., в сила от 29.03.2002 г., изм. и

доп., бр. 32 от 8.04.2003 г., изм., бр. 45 от 2.06.2006 г., в сила от 1.06.2006 г., изм. и доп., бр. 44 от 10.06.2011г.;

- Наредба № 2 от 31.03.2006г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници, Издадена от министъра на финансите, обн., ДВ, бр. 32 от 18.04.2006 г., в сила от 1.01.2006 г., отменена с Наредба за отменяне на Наредба № 2 от 2006 г. и Наредба № 3 от 2005 г., обн. ДВ., бр. 57 от 28 юли 2015 г. в сила от 01.08.2015 г.
- Наредба №3 от 4.04.2005г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони, Издадена от министъра на финансите, обн., ДВ, бр. 33 от 15.04.2005 г., отменена с Наредба за отменяне на Наредба № 2 от 2006 г. и Наредба № 3 от 2005 г., обн. ДВ., бр. 57 от 28 юли 2015 г. в сила от 01.08.2015 г.
- Наредба № 33 от 3.11.1999г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 101 от 23.11.1999 г., в сила от 23.11.1999 г., изм. и доп., бр. 50 от 20.06.2000 г., изм., бр. 95 от 21.11.2000 г., изм. и доп., бр. 36 от 12.04.2001 г.; изм. с Решение № 219 от 10.01.2002 г. на ВАС на РБ - бр. 8 от 22.01.2002 г., в сила от 22.01.2002 г.; изм. и доп., бр. 40 от 19.04.2002 г., бр. 108 от 19.11.2002 г.; изм. с Решение № 1043 от 7.02.2003 г. на ВАС на РБ - бр. 16 от 18.02.2003 г., в сила от 18.02.2003 г.; изм., бр. 46 от 6.06.2006 г., изм. и доп., бр. 13 от 11.02.2011 г., бр. 52 от 10.07.2012 г., доп., бр. 69 от 11.09.2012 г., в сила от 12.12.2012 г.
- Наредба №2 от 29.06.2004г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 86 от 1.10.2004 г., в сила от 1.10.2004 г., попр., бр. 93 от 19.10.2004 г., изм. и доп., бр. 56 от 24.07.2015 г., в сила от 24.07.2015 г.
- Наредба №7 от 22.12.2003г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 3 от 13.01.2004 г., в сила от 13.01.2004 г., изм. и доп., бр. 10 от 28.01.2005 г.; изм. с Решение № 653 от 21.01.2005 г. на ВАС на РБ - бр. 11 от 1.02.2005 г., в сила от 1.02.2005 г. ; изм. и

доп., бр. 51 от 21.06.2005 г., в сила от 21.06.2005 г.; изм. с Решение № 7028 от 18.07.2005 г. на ВАС на РБ - бр. 63 от 2.08.2005 г., в сила от 2.08.2005 г. ; изм. и доп., бр. 41 от 22.04.2008 г., изм., бр. 76 от 5.10.2012 г., бр. 21 от 1.03.2013 г., в сила от 1.03.2013 г.

- Наредба № 4 от 1.07.2009г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 54 от 14.07.2009 г., в сила от 14.07.2009 г., доп., бр. 54 от 15.07.2011 г.;
- Наредба № Із-1971 от 29.10.2009г. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар, Издадена от министъра на вътрешните работи и министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 96 от 4.12.2009 г., в сила от 5.06.2010 г., попр., бр. 17 от 2.03.2010 г.; изм. с Решение № 13641 от 15.11.2010 г. на ВАС на РБ - ДВ, бр. 101 от 28.12.2010 г.; изм. и доп., бр. 75 от 27.08.2013 г., бр. 69 от 19.08.2014 г., в сила от 19.08.2014 г., бр. 89 от 28.10.2014 г., изм., бр. 8 от 30.01.2015 г., в сила от 30.01.2015 г.
- Наредба №1 от 17.01.2001г. за организиране на движението по пътищата, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 13 от 10.02.2001г.;
- Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 13 от 10.02.2001 г., изм. и доп., бр. 18 от 5.03.2004 г., изм., бр. 54 от 14.07.2009 г., в сила от 14.07.2009 г., изм. и доп., бр. 34 от 12.05.2015 г., в сила от 18.05.2015 г.
- Наредба №17 от 23.07.2001г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 72 от 17.08.2001 г., изм. и доп., бр. 18 от 5.03.2004 г., бр. 35 от 15.05.2015 г., в сила от 18.05.2015 г.
- Наредба №18 от 23.07.2001г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 73 от 21.08.2001 г., изм. и доп., бр. 18 от 5.03.2004 г., бр. 109 от 14.12.2004 г., изм., бр. 54 от 14.07.2009 г., в сила от 14.07.2009 г., изм. и доп., бр. 35 от 15.05.2015 г., в сила от 18.05.2015 г.;

- Наредба №3 от 16.08.2010г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците, Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 74 от 21.09.2010 г., изм. и доп., бр. 34 от 12.05.2015 г., в сила от 18.05.2015 г. и други.;

Европейско законодателство

Регламент (ЕО) № 1370/2007

Най-важният документ, касаещ обществените превози, е Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.

Новият Регламент влезе в сила от 03.12.2009 г. и поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ:

- **уводни разпоредби** (цел и обхват на договора; дейности на превозвача; финансови отговорности; общо транспортно планиране);
- **права и задължения на превозвача** (обществени превозни услуги; превозни средства; безопасност; качество на услугите; тарифен план; продажба на билети и билетни системи; информация за пътувания; маркетингови дейности; контрол на пътниците; обезщетения);
- **права и задължения на възложителя** (плащания за превозни услуги, формула за изчисление на плащанията; контрол на законовите и договорни задължения; транспортна инфраструктура и мерки за контрол на движението; оплаквания от пътници);
- **общи разпоредби** (срок; надзор и управление на договора; корпоративна информация; контрол и одит; фактуриране и плащане; изменения на договора; форс мажорни обстоятелства; разрешаване на спорове; прекратяване);
- **приложения към договора** (референтен план за обслужване; експлоатационен план; подвижен състав, технически и екологични изисквания; показатели за

качество на услугите; показател за удовлетвореност на клиентите; тарифен план; стимули и санкции; формула за индексация на цените; първоначална цена на км пробег; списък на обектите за продажба на билети).

Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. По-специално, по този регламент сключването на договори за обществени услуги между органа и оператора почти навсякъде е задължително. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Това се регламентира в чл. 5 т. 2, а също при определени условия и в чл. 5 т. 4., която обаче изрично е определена в Закон за автомобилните превози като неприложима (чл. 19 ал. 3). Въпреки това, тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на **вътрешния оператор.**

Основни понятия, използвани в регламента са:

- **компетентен орган:** всяка публична власт или група от обществени органи в една или повече държави-членки, които могат да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район, или всеки орган, на който е предоставено такова право;
- **задължение за извършване на обществена услуга:** изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да се гарантира услугите от общ интерес по отношение на пътническите превози, които даден оператор, ако изхожда само от своите търговски интереси, не би поел или не би гарантирал в една и съща мярка или при същите условия без право на възнаграждение;
- **обществена поръчка за услуги:** всички споразумения, сключени между един или повече транспортни оператори с един или повече компетентни органи за всички права и задължения на въпросната услуга.

Директива 2009/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства има за основа да стимулира пазара за чисти и енергийно ефективни превозни средства, с цел намаляване на вредните емисии в транспортния сектор.

Тя изисква възлагащите органи, възложителите, както и определени оператори да вземат предвид въздействията върху живота на енергията и околната среда, включително потреблението на енергия и емисиите на CO2 и на определени замърсители, при покупката на пътни превозни средства, с цел да насърчава и стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства и подобряването на приноса на транспортния сектор за околната среда, климата и енергийната политика на Общността. Въвежда се изискване, че органите и операторите ще вземат разхода на енергия и въздействието върху околната среда под внимание при покупка на превозно средство. Що се отнася до приложното поле, директивата обхваща пътните превозни средства, закупени от възлагащи органи и възложители, независимо от това дали тези органи и лица са публични или частни. Освен това, директивата обхваща покупката на пътни превозни средства, използвани за извършване на обществени услуги за пътнически превоз в рамките на обществена поръчка за услуги, като държавите-членки имат свободата да изключат малки покупки с цел да се избегне ненужната административна тежест. В съответствие с Директива 2007/46/ЕО и с цел да се избегне ненужната административна тежест, държавите-членки могат да освобождават органите и операторите от изискванията, определени в директивата при закупуване на превозни средства, проектирани и конструирани за специално ползване. Държавите-членки трябва да гарантират, че от 4 декември 2010г. всички възлагащи органи, възложители и оператори в обхвата на директивата, при закупуване на пътни превозни средства, ще вземат под внимание въздействието върху околната среда на базата на оценка, която трябва да включва най-малко следните критерии: (а) потребление на енергия; (б) емисиите от CO2, и (в) емисии на NOx, NMHC и прахови частици.

Държавите-членки трябва да приложат една от следните опции:

(А) чрез определяне на технически спецификации за енергийните и екологичните характеристики в документацията за покупка на пътни превозни средства на всеки от разглежданите въздействия, както и всички допълнителни въздействия върху околната среда; или

(Б) чрез включване на енергетиката и околната среда в решението за покупка, при която:

- в случаите, когато се прилага процедурата за обществена поръчка, това се извършва с помощта на тези последици, като критерии за възлагане; и
- в случаите, когато тези въздействия са в парично изражение, те трябва да бъдат използвани в методиката за изчисляване на експлоатационните разходи за включване в

решението за покупка.

Национално законодателство

Закон за автомобилните превози

Законът е в сила от 17.09.1999г. Законът урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи; превозите за собствена сметка; контрола при осъществяването на превозите и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари. Относно обществения превоз на пътници по автобусни линии изискването е той да се извършва съгласно утвърдените транспортни схеми – републиканска, областни и общински.

Общинските транспортни схеми включват следните видове автобусни линии:

- градски основни и допълнителни - за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план;
- междуселищни - за превози, свързващи две или повече населени места в границите на общината.

Общинските транспортни схеми се утвърждават от съответните общински съвети. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано с Министъра на регионалното развитие с наредба определя условията и реда за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси.

Законът третира взаимодействието между маршрутите на линиите от областните транспортни схеми и на линиите от републиканската транспортна схема, както и регламентира интервалите между часовете на тръгване.

Съгласно чл. 19, ал. 1 и 2 от Закона, превозите по автобусни линии се възлагат на лицензирани превозвачи чрез конкурс и след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.), когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за

извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга.

Законът изисква превозвачите да изпълняват възложените им автобусни линии и разписания в съответствие с изискванията и на Закон за движението по пътищата, подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на тях, и постигнатите договорености с възложителя. Превозите по автобусни линии се извършват само от превозвачи, сключили договор с възложителя.

Подзаконови нормативни актове

Следните подзаконови нормативни актове имат пряко отношение към обществените превози:

Наредба 2 от 15.03.2002 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили.
По смисъла на наредбата с нея се определят условията и редът за утвърждаване на транспортните схеми и за осъществяване на обществените превози на пътници с автобуси и леки автомобили, както и процедурата по разпределението и възлагането на превозите по транспортни схеми.

В глава втора от Наредбата, раздел I, се регламентира процедурата по разпределението и възлагането на превозите по транспортни схеми. В съответствие с чл. 16в, ал. 1, Общинският съвет възлага превозите по автобусни линии след проведена процедура по реда на Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент № 1370/2007 г. на Европейския парламент и на Съвета, когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга. Общинският съвет може чрез пряко възлагане да сключи договор с лицензиран превозвач, само ако лицето има статут на вътрешен оператор – чл. 16г, ал.

1. Съгласно раздел II от Наредбата, чл. 17, ал. 3, Общинският съвет взема решение за възлагане на превозите чрез конкурс и делегира изпълнението на своите функции относно провеждането на конкурса на кмета. Подробно е разписан реда и условията за провеждане на конкурса, който се открива със заповед на кмета на

Общината, в която задължително се определят предметът и основанието на конкурса; изискванията към кандидатите; мястото и крайният срок за подаване на предложенията; датата, мястото и часът на отваряне на предложенията; други специфични изисквания. Съставът на Комисията за провеждане на конкурса се определя с решение на Общинският съвет и се назначава със заповед на кмета на общината. За провеждане на всеки конкурс общинските съвети утвърждават критерии и начин за оценка и класиране на кандидатите, в които се включват изисквания за екологичност на превозните средства; допълнителни услуги в превозните средства (това изискване не се отнася за превози по градски линии); цени и социални облекчения; оборудване на превозните средства за превоз на трудноподвижни лица; други, изискващи се по преценка на общинския съвет.

С последното изменение на наредбата се въведоха много по- задълбочени и отговорни процедури по обосноваването на транспортните схеми. Особено внимание е обърнато на определянето на очакваните пътникопотоци, за да се аргументира конфигурирането на маршрутните автобусни линии. Подробно са разписани задълженията на превозвачите, изискванията към водачите и техните задължения, изискванията към автобусите, документите за извършване на превози.

Особено подробно в цял нов текстови блок (нов Раздел I с чл. 16в-16ж) са разработени проблемите на възлагане на извършването на обществената услуга за превоз на пътници. Новите текстове са изцяло подчинени на изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Транспонират се нормите на Регламент (ЕО) № 1370/2007, свързани с възлагането на обществената услуга чрез обществена поръчка или концесия, както и пряко възлагане на вътрешен оператор. Вътрешен оператор е лице с правен статут на лицензиран превозвач, над което общинският съвет, а при група от няколко общински съвета възложители - поне един от тях, упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения, както и вътрешният оператор или всяко лице, върху което този оператор упражнява какъвто и да е контрол, осъществяват дейността си за обществен превоз на пътници в рамките на територията на съответната община; с изключение на изходящи линии или други второстепенни елементи на тази му дейност, навлизащи в територии на съседни общини, и не участва в конкурентни конкурси за предоставяне на обществени превози на пътници, организирани извън

територията на общината; вътрешният оператор може да участва само в конкурси не по-рано от две години преди изтичане на пряко възложената му услуга при условие, че е било взето окончателно решение тази услуга да се възлага с конкурс и на вътрешния оператор не е възложена пряко друга услуга за обществен превоз на пътници. При сключване на договор с вътрешен оператор се въвеждат задължителни реквизити на договора, отнасящи се до механизми за предотвратяване на свръхкомпенсиране, определяне на механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставяне на услугите; механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети, които могат или да останат у превозвача, или да бъдат изплатени на общинския съвет или поделени между тях; норми и изисквания към качеството на услугата, ако има такива. Компенсацията следва да не надвишава сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху направените разходи и реализираните приходи в изпълнение на задълженията за обществена превозна услуга, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават у вътрешния оператор и разумна печалба. Също така много подробно са третирани различните възможности за срочност на договорите за обществен превоз.

Чл.16ж, ал.1 от Наредба №2/2002 г. изисква всеки общински съвет, възложил задължение за обществен превоз на пътници, да публикува веднъж годишно отчет, отговарящ на изискванията на чл.7, пар. 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

НАРЕДБА за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.03.2015 г., обн., ДВ, бр. 51 от 7.07.2015 г.

В Наредбата са предвидени две категории държавни помощи в областта на обществен превоз на пътници:

- **първата категория** помощи се определя за **компенсиране** на пътуванията с ценови облекчения за категории лица, определени в закон или акт на Министерски съвет.
- **втората категория** помощи са **субсидии,** предвидени нерентабилни

автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони.

Компенсации

Компенсациите, предоставени от държавния бюджет и получени от правоимащите лица чрез общините, за да заплатят за съответното пътуване, *са изражение на социална политика* за определени категории лица, *а не на държавна помощ* за превозвача, изпълняващ договор за обществена услуга.

Правоимащи лица:

1. ветераните от войните, които пътуват безплатно, в съответствие с чл. 4, т. 4 и 5 от Закона за ветераните от войните, както следва:

а) с абонаментна карта – по основните градски линии по вътрешноградския транспорт във всички градове в страната и по автомобилния транспорт по утвърдените транспортни схеми в областта, в която са регистрирани с постоянен адрес;

б) с билет – един път годишно с автомобилен транспорт по направления, по които няма железница – отиване и връщане по свободно избран маршрут; носителите на "Орден за храброст" имат право на 3 такива пътувания;

2. военноинвалидите и военнопострадалите по чл. 4, т. 1 и 4 от Закона за военноинвалидите и военнопострадалите, които пътуват безплатно, в съответствие с чл. 17, ал. 1 от същия закон, както следва:

а) с абонаментна карта – по основните градски линии по вътрешноградския транспорт във всички градове в страната и по автомобилния транспорт по утвърдените транспортни схеми в общината, където живеят;

б) с билет – два пъти в годината – отиване и връщане по свободно избран маршрут в страната;

3. децата до 7 навършени години, които пътуват с карта за безплатно пътуване по вътрешноградския транспорт и с билет с нулева стойност по междуселищния автомобилен транспорт, в съответствие с чл. 1, ал. 2 от Постановление № 66 на Министерския съвет от 1991 г. за определяне минимални размери на намаленията на превозните цени по автомобилния транспорт на някои групи граждани (обн., ДВ, бр. 33 от 1991 г.; изм. и доп.,

бр. 15 от 2000 г., бр. 13 от 2004 г., бр. 16 от 2008 г. и бр. 104 от 2011 г.) (Постановление № 66 на МС от 1991 г.);

4. децата от 7 до 10 навършени години, които пътуват с 50 на сто намаление от цените на билетите за пътуване по междуселищния автомобилен транспорт, в съответствие с чл. 1, ал. 2 от Постановление № 66 на МС от 1991 г.;

5. учениците в дневна форма на обучение и студентите редовно обучение, включително докторантите в редовна форма на обучение, учащи в училищата, висшите училища и научните организации, включени в Регистъра на средните училища и детските градини и в Регистъра на акредитираните висши училища на Министерството на образованието и науката, които пътуват с минимално намаление на цената на абонаментна карта по основни градски линии – 30 на сто, а по междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми – 20 на сто, спрямо определената редовна цена по действащата тарифа на съответния превозвач, в съответствие с чл. 1, ал. 1, т. 1, буква "а" и т. 2, буква "а" от Постановление № 66 на МС от 1991 г.;

6. лицата, получаващи пенсия по условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възрастта по чл. 68, ал. 1 – 3 от същия кодекс, които пътуват с минимално намаление на цената на абонаментна карта по основни градски линии и по междуселищни автобусни линии от общинските и областните транспортни схеми – 20 на сто спрямо определената редовна цена по действащата тарифа на съответния превозвач;

7. служителите, пътуващи безплатно във вътрешноградския транспорт при изпълнение на служебните си задължения, когато това е предвидено в закон;

8. децата и учениците, които подлежат на задължителна подготовка или на задължително обучение в населено място, в което няма детска градина или училище, осъществяващи предучилищна подготовка в съответната подготвителна група или обучение в съответния клас, с осигурен безплатен транспорт до детска градина или училище в най-близкото населено място на територията на общината или на съседна община в съответствие с чл. 26, ал. 3 и 4 от Закона за народната просвета;

9. многодетните майки, които пътуват безплатно един път в годината по

автобусния транспорт в страната – отиване и връщане по свободно избран маршрут, в съответствие с чл. 8г, ал. 1 от Закона за семейни помощи за деца. Наредбата въвежда ред и условия за изготвяне и контрол на отчетните документи и компенсиране на стойността по категории правоимащи.

Субсидии

Субсидирането се налага поради малкия брой на пътниците, при което превозът по такива маршрути не е рентабилен!

1. На субсидиране подлежат превозвачите, извършващи превози по междуселищни автобусни линии, посочени от съответната община, които съдържат като спирка в маршрута си едно или повече населени места от тази община, отговарящи едновременно на следните условия:

А) брой жители – до 500 души;

Б) населеното място да е включено в списъка по приложение № 2 към чл. 3, ал. 1 от Наредба № 14 от 2003 г. за определяне на населените места в селски и планински райони или да е в състава на община, включена в списъка – приложение № 8 към Наредбата.

2. На субсидиране по междуселищна автобусна линия подлежат превозвачите, извършващи превози между:

А) най-отдалеченото по маршрута населено място от същата община, отговарящо на условията посочени по т. 1, и общинския център;

2. най-отдалеченото по маршрута населено място, отговарящо на условията по т. 1, и най-близкия общински център по маршрута на линията, когато маршрутът не прави връзка с центъра на общината;

3. населени места на територията на общината, когато поне едно от тях отговаря на условията по т. 1 и маршрутът не прави връзка с общински център.

3. На субсидиране подлежат вътрешноградските пътнически превози по утвърдена транспортна схема, където има организирани такива, без превозите по междуселищните линии, в чертите на града.

Субсидии се разпределят за пробега, необходим за осигуряване на по две транспортни връзки дневно, всяка от тях за отиване и връщане – до 730 двупосочни курса годишно. Общият размер на субсидиите се определя въз основа на сумарния пробег по участъците от маршрутите на територията на общината.

Субсидии за пътнически превози се предоставят на превозвачите чрез бюджетите на общините до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществени услуги. Нетният финансов ефект се определя като резултат от разходите, извършени във връзка със задължението за извършване на обществена услуга, наложено от компетентен орган и съдържащо се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило, намалени с всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното задължение за извършване на обществена услуга, намалени с тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното задължение за извършване на обществена услуга, увеличени с разумна печалба в размер. При осъществяване на други дейности извън дейността по предоставяне на компенсирани превозни услуги при определянето на нетния финансов ефект в разходите се включва и съответната част от непреките разходи, определена, като общият размер на непреките разходи се умножи по съотношението между приходите, реализирани съгласно въпросните задължения за извършване на обществени услуги, и всички приходи на превозвача, представени в Отчета за приходите и разходите или в Отчета за всеобхватния доход. В непреките разходи не се включват разходите, свързани с допълнителни възнаграждения на административно-управленския персонал, финансовите разходи и разходите от липси на материални запаси, дарения, преоценки и обезценки на активи и провизии.

Разумната печалба е в размер до 5 на сто от общия размер на преките и съответната част от непреките разходи за дейността по предоставяне на субсидирани пътнически превозни услуги, когато такава е предвидена в договорите с превозвачите. Разходите за санкции и неустойки на превозвачите не се включват при определянето на нетния финансов ефект.

Субсидии се предоставят само на превозвачи, с които съответната община има сключени договори, отговарящи на изискванията на Регламент № 1370/2007. С договорите се регламентират задължително следните условия:

1. параметрите, въз основа на които се изчислява субсидията;
2. естеството, обемът и обхватът на каквито и да било предоставени изключителни права, както и срокът на действие на договора;

3. механизмите за определяне на разходите, които са пряко свързани с предоставянето на услугите, като разходи за персонал, енергия, инфраструктурни такси, поддръжка и ремонт на превозни средства за обществения транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз, както и на частта от непреките разходи, свързани с предоставянето на услугите;

4. механизмите за разпределяне на приходите от продажба на превозни документи, които или могат да останат в оператора на обществени услуги, или да бъдат изплатени на компетентния орган, или да бъдат поделени между тях;

5. размерът на разумната печалба;

6. задължението на кметовете на общините и на превозвачите да осъществяват ефективен контрол по редовността на пътниците по субсидирани линии във вътрешноградския и междуселищния транспорт.

Договори за обществени услуги и търгуване.

Регламент 1370/2007 установява задължително съдържание на обществени поръчки за услуги и общи правила, което също следва да бъде съобразено при подготовката на договорите за възлагане на обществен превоз. В този смисъл с регламента се изисква:

1. Обществените поръчки за услуги и общите правила:

- ясно да определят задълженията по обществената услуга, които трябва да изпълни операторът, както и географската област, за която се отнасят предварително по обективен и прозрачен начин.
- да се установят предварително, по обективен и прозрачен начин: параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, ако има такава, и естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права, така че да се предотврати свръхкомпенсиране. При обществени поръчки за услуги, възложени в съответствие с член 5, параграфи 2, 4, 5 и 6 от Регламента, тези параметри се определят така, че да не е възможно изплащането на компенсация да надвиши сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху направените разходи и реализираните приходи при изпълнение на

задълженията за обществени услуги, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават в оператора, и разумната печалба;

- да определи начина за разпределяне на разходите, свързани с предоставянето на услугата. Тези разходи могат да включват по-специално разходи за персонал, енергия, такси за инфраструктурата, поддръжка и ремонт на превозните средства за обществен транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършването на обществените транспортни услуги, фиксирани разходи и подходяща възвръщаемост на капитала.

  ДОУ трябва да определят начина за разпределение на приходите от продажбата на билети, които могат да остават при оператора на обществената услуга, да се изплащат на компетентните власти или да се поделят между двете страни.

  2. Обществените поръчки за услуги и общите правила определят механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети, които или могат да останат в оператора на обществени услуги, или да бъдат изплатени на компетентния орган, или поделени между тях.

  3. Срокът на обществените поръчки за услуги е ограничен и не може да надвишава 10 години за междуградските и градските автобусни превози. Срокът на обществени поръчки за услуги, свързани с няколко вида транспорт, се ограничава до 15 години, ако железопътният или друг вид релсов транспорт представлява над 50 % от стойността на въпросните услуги.

  4. При необходимост, предвид условията на амортизация на активите, срокът на обществена поръчка за услуги може да бъде удължен най-много с 50%, ако операторът предоставя активи, които са едновременно значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от обществената поръчка за услуги, и преимуществено свързани с услугите по превоз на пътници, обхванати от договора.

  5. Без да се засяга действието на националното и общностното право, включително колективни споразумения между социални партньори, компетентните органи могат да изискат от избрания оператор на обществени услуги да предостави на персонала, нает по-рано за извършване на услугите, правата, с които същият персонал би се ползвал в случай на прехвърляне по

смисъла на Директива 2001/23/ЕО. Когато компетентните органи изискват операторите на обществени услуги да спазват определени социални стандарти, тръжните документи и обществените поръчки за услуги изброяват засегнатия персонал и дават прозрачни подробности за договорните му права и условията, при които заетите лица се смятат за свързани с услугите.

6. Когато в съответствие с националното право компетентните органи изискват от операторите на обществени услуги да спазват определени норми за качество, тези норми се включват в тръжните документи и в обществените поръчки за услуги.

Тръжни условия

Регламентът изисква тръжните условия за ДОУ, да отговарят на следните изисквания:

- когато компетентните власти, съгласно националното законодателство, изискват от операторите на обществени услуги да отговарят на определени стандарти за качество, тези стандарти трябва да бъдат включени в тръжните документи в договорите за обществена услуга.
- тръжните документи и ДОУ трябва да определят по прозрачен начин дали (и ако да, до каква степен) се допуска използването на подизпълнители.

ДОУ трябва да се сключват в съответствие с правилата, заложени в Регламент 1370/2007 на ЕС. Все пак договорите за услуги или договорите за обществена услуга по смисъла на Директива 2004/17/ЕС или Директива 2004/18/ЕС за обществени пътнически транспортни услуги с автобус или трамвай трябва да се възлагат в съответствие с процедурите, предвидени в тези директиви, където такива договори не са под формата на концесионни договори за услуги, според определението от същите Директиви.

Тръжните документи и обществените поръчки за услуги показват по прозрачен начин дали, и ако да, до каква степен, се допуска подизпълнение. Ако се осъществява подизпълнение, операторът, на когото е възложено управлението и изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз в съответствие с настоящия регламент, е длъжен да извърши самостоятелно голяма част от обществените услуги за пътнически превоз. Обществена поръчка за услуги, която включва едновременно планирането, структурирането и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, може

да позволи на оператора на тези услуги цялостно подизпълнение на същите. Обществената поръчка за услуги определя условията, приложими към дейностите по подизпълнение, в съответствие с националното и общностното право.

Регламентът изрично предвижда, освен ако националното право не забранява това, всеки компетентен местен орган, независимо дали е индивидуален орган или представлява група от органи, предоставящ интегрирани обществени услуги за пътнически превоз, може да реши сам да извършва такива услуги или пряко да възложи обществени поръчки за услуги на правно обособено образувание, върху което компетентният местен орган или при наличие на група от органи — поне един компетентен местен орган, упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения.

Всеки компетентен орган, който прибягва до трето лице, различно от вътрешен оператор, възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура, с изключение на случаите, посочени в параграфи 4, 5 и 6 от Регламент 1370/2007. Избраната тръжна процедура е открита за всички оператори, следва да е справедлива и да спазва принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. След подаването на тръжни оферти и евентуален предварителен подбор, процедурата може да включва провеждане на преговори, в съответствие с тези принципи, с цел определяне на най-подходящия начин за удовлетворяване на специфични или сложни изисквания.

Следва да се има предвид, че не всички изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 са въведени в Закона за автомобилните превози (ЗАП) и в Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси.

В чл.19, ал.1 от ЗАП изрично е предвидено, че: **„Превозите по автобусни линии се възлагат на лицензирани превозвачи чрез конкурс.“, а ал. 2 -** Превозите по автобусни линии се възлагат след проведена процедура по Закона за концесиите или по Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007, **когато** възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга.

Чл.19, ал.3 от ЗАП изрично предвижда забрана за възлагане на поръчки при условията на чл. 5, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 , а именно: чрез пряко възлагане на услугите по осъществяване на пътнически превози.

Действащото българско законодателство изисква превозвачите да изпълняват възложените им автобусни линии и разписания в съответствие с изискванията на ЗАП, Закона за движението по пътищата, подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на тях, и постигнатите договорености с възложителя. Превозите по автобусни линии се извършват само от превозвачи, сключили договор с възложителя.

Извън описаните случаи, превозите по утвърдени транспортни схеми се възлагат чрез конкурс, за линиите от общинските транспортни схеми - от съответния общински съвет.

Изискването за провеждане на конкурс се прилага за превозите:

по нови линии или курсове;

- за които сключените договори са изтекли или са прекратени по съответния ред;
- когато поради удължаването на маршрута на съществуваща линия тя преминава съответно от общинската в областната транспортна схема или от областната в републиканската транспортна схема, а при съкращаване на маршрута на съществуваща линия тя преминава съответно от републиканската в областната транспортна схема или от областната в общинската транспортна схема.

Общинският съвет взема решение за възлагане на превозите и делегира изпълнението на своите функции относно провеждането на конкурса на кмета. Решението за възлагане на превозите по съществуващи автобусни линии се взима преди изтичането на срока на договорите, с които е възложено изпълнението на превозите, а когато договорите са прекратени по съответния ред - не по-късно от шест месеца от датата, на която са прекратени.

Конкурсът се провежда по решение на общинския съвет и се открива със заповед на кмета на общината, в която се определят:

- наименованието, адресът и телефонът;
- предметът и основанието на конкурса;
- изискванията към кандидатите;
- мястото и крайният срок за подаване на предложенията;
- датата, мястото и часът на отваряне на предложенията;
- други специфични изисквания, като брой необходими и брой резервни автомобили в процентно съотношение.

Общинският съвет определя с решение състава на комисията за провеждане на

конкурса и оценка на постъпилите предложения.

Кметът на общината със заповед назначава комисията в изпълнение на решението на ОС. Комисията се състои най-малко от петима членове, в т. ч. един правоспособен юрист и специалисти, притежаващи необходимата професионална квалификация и практически опит за оценяване на предложенията. В комисията се включват представители на общината, Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", КАТ - Пътна полиция, браншовите организации в областта на автомобилния транспорт.

Общинските съвети определят градските и междуселищните линии и курсовете по тях, които ще бъдат обявени за изпълнение с автобуси за превози на трудноподвижни лица, при спазване на норматив за относителен дял на тези курсове, както следва:

- за превози по градски линии - 35 % от общия брой курсове;
- за превози по междуселищни линии - 35 % от общия брой курсове по линиите от общинската транспортна схема, междуобщинските и междуобластните линии от квотата на общината.

Общият брой на автобусите за превоз на трудноподвижни лица при изпълнение на курсовете е най-малко 10 % от всички автобуси за превоз по основните и допълнителните линии.

Цената при този вид договори не е цена, заплащана от Възложителя на Изпълнителя за изпълнението на договорните задължения (каквато хипотеза е налице при другите видове договори за обществени поръчки например с предмет по ЗЗД). Възнаграждението за превозвача се комулира от продадените билети за превоз на пътниците, като именно стойността на единичния билет е договорната цена. Същата може да бъде променяна само при условия, определени в договора и след сключен анекс, отразяващ писмено съгласието на двете страни по него.

В случай на прекратяване на договора, Наредба №2/2002 предвижда възможност за минимизиране на риска за възложителя, респ. за обслужваните пътници, като в чл. 29 са определени условията за това. При необходимост от спешно осигуряване на превозвач по съществуващи линии по изключение съответният областен управител може да разреши за срок не повече от шест месеца превозите да се възлагат без конкурс от кмета на съответната община до провеждането на такъв в следните случаи:

- при едностранно прекратяване на договора за възлагане на превозите от страна на превозвача;

- при прекратяване на договора за възлагане на превозите от изправната страна поради виновно неизпълнение от другата страна на задълженията по него;
- при прекратяването на правата на превозвача, произтичащи от лицензията на основанията, предвидени в чл. 11 от Закона за автомобилните превози;
- при обжалване на заповедта за избор на изпълнител, когато срокът на договора за възлагане на превозите е изтекъл.

II. ОРГАНИЗАЦИЯ И СТРУКТУРИРАНЕ НА ДЕЙНОСТТА ПО ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ.

Модели и форми

По отношение на организацията и структурирането на дейността по осигуряване обществен превоз на пътници са приложими различни модели и форми, включително:

- чрез структура на общината – общинско предприятие;
- чрез еднолични търговски дружества, общинска собственост;
- чрез частни превозвачи;
- смесена форма: чрез частни превозвачи и еднолични търговски дружества, собственост на общината;
- голяма общинска структура от холдингов тип, която управлява всички технически системи, свързани с общинската собственост.

Структура на общината, част от общата администрация.

Предимство на този модел е простотата. Проблемът е, че колкото и пестеливо да е структурирано такова звено, обемът на работата ще наложи ангажирането на многобройни тясно специализирани експерти и изпълнителен персонал, със статута на общински служители.

Ще възникне и въпросът за нейните функции. Логично би било тя да управлява и целия инвестиционен процес за транспортната инфраструктура, както и дейностите по организация и безопасност на движението.

Формирането на специализирано общинско звено, на административно управленско ниво е неизбежно. Структурирането му следва да обезпечи най-важните общински функции, а именно формирането и прилагането на транспортната политика като елемент на комплексната система на териториалното управление. В Устройствения правилник за организацията и дейността на Общинската администрация в Община Казанлък, функциите, свързани с транспортната политика са възложени на Заместник-кмет по инфраструктура, строителство и транспорт със следните функции - съгласува маршрутните разписания за автобусните линии. За дирекция -“ Устройство на територията и транспорт“, отдел „Устройство на

територията и транспорт", регламентираните функции са разписани така - организира дейността за обществен превоз на пътници – транспортна схема, конкурси, договори и разрешения; извършва разпределение на средствата за компенсиране на безплатни пътувания и издаване на разрешения за паркиране. Към настоящия момент в община Казанлък са ангажирани 2 броя служители на длъжност - Главен експерт „Транспорт" и Старши специалист „Транспортно обслужване" в отдел "Устройство на територията и транспорт", дирекция «Устройство на територията и транспорт" с функционална подчиненост на Заместник кмет по инфраструктура, строителство и транспорт. В преките задължения на лицето, заемащо длъжността „Главен експерт" се включва (но не само) дейности по анализ и разработка на предложения за транспортната схема на общината, подготовка на предложения за откриване на конкурси за възлагане на превози от утвърдените транспортни схеми, организиране на конкурси за възлагане превозите от утвърдените транспортни схеми, подготовка на предложения за изменения и допълнения в областната транспортна схема, изготвяне на анализи и предлагане на мерки за подобряване организацията на транспорта, подготовка на договори за възлагане превози на пътници, контрол за изпълнение на поетите от превозвачите задължения, подготовка на документи за разпределение на целевите субсидии за автобусните превози и средства за компенсиране на безплатни пътувания, контрол по спазване на нормативната уредба. Функциите на старшия специалист са свързани с таксиметровия превоз, вътрешно ведомствения транспорт и имат по-скоро технически характер – водене на преписки на физически и юридически лица, извършващи превоз, стопанисващи леки автомобили и извършващи таксиметров превоз на пътници и подготовка на документи, изготвяне на пропуски за „Еко- зона" и за товаро-разтоварна дейност на товарните МПС в централната градска част, обработка на документите на общинския автопарк и отчета за разходите на ГСМ за дейността му, организация и контрол на техническото състояние и надеждност на МПС, периодична преценка за наложителни ремонти на МПС и за организацията на текущите ремонти, заявка и отчитане на необходимите средства за резервни части и консумативи на МПС и стопански разходи и др. С оглед подготовката и изпълнението на един бъдещ инвестиционен проект в областта на транспортната инфраструктура на Общината, Консултантът счита, че следва внимателно да бъде анализирана наличната численост и функционална компетентност с оглед на ангажиране на допълнителен капацитет и евентуално обособяване на нова структурна административна единица (сектор, отдел) за изпълнение на бъдещите функции по управление, администриране и

контрол.

Самостоятелна общинска субструктура, играеща ролята на общинска транспортна агенция.

Такъв е статутът на столичния „Център за градска мобилност" ЕООД. Този модел функционира много добре в София. Следва да се отбележи, че центърът за градска мобилност е със статута на търговско дружество.

Статутът на структурата може да бъде дефиниран и по смисъла на Закон за общинската собственост. В този случай ще се касае за общинско предприятие. За формирането и управлението на общинските предприятия в българските общини има богата практика.

Функциите на една такава структура са управленски и оперативни. В случаите, когато са необходими действия по експлоатацията, поддържане и ремонт, или модернизиране на производствената инфраструктура звеното трябва да прибягва до услугите на външни изпълнители, обикновено с всички задължителни процедури на обществените поръчки.

Самостоятелно търговско дружество от холдингов тип, натоварено от общината с всички изпълнителски функции.

Дружеството следва да обслужва общината във всички аспекти на реализирането на транспортната политика, включително и да разработва и предлага общинските документи в тази област. То е отговорно за проучването на транспортните потребности и за комплексния мониторинг на системата. Проблем е, че дружеството трябва да работи по всички аспекти на транспортния процес: транспортната инфраструктура (улици, паркинги, светофари), на градския транспорт и на транспортния процес (организация и безопасност на движението). Това означава разнообразна технологична специализация на звената и структурите.

От друга страна то би обслужвало операторите във всички аспекти на превозния процес, където техните интереси се припокриват: центъра за управление, транспортната инфраструктура, спирките, информационните и енергийни системи и пр. Дружеството ще извършва всички услуги (и тези за общината) срещу заплащане.
Общината и големите превозвачи би следвало да са представени в неговите

управителни органи.

Предимство на този модел е възможността определени дейности на градския транспорт, особено инвестиции и оперативни разходи да се финансират от печелившите дейности на градското стопанство. Това е един от най-разпространените модели в напредналите страни. Прилагането на такъв механизъм е сложно и зависи от конкретната национална нормативна уредба. В българските условия няма такъв практически опит.

При разглеждане на различните модели, следва да се направи разграничение между дейностите по управление на транспортната политика на общината, от една страна, и дейностите по транспортното обслужване на населението и техническата експлоатация на подвижния състав, от друга страна.

В този смисъл, настоящия доклад има за цел да акцентира върху две основни възможностите за избор на управленска структура: чрез създаване на общинско предприятие или чрез учредяване на еднолично търговско дружество, собственост на общината.

Съгласно чл.51, ал.1 от ЗОС, Общината може да осъществява стопанска дейност чрез **търговски дружества с общинско участие в капитала** или чрез граждански дружества по Закона за задълженията и договорите (ЗЗД). Общината може да осъществява самостоятелно стопанска дейност и чрез **общински предприятия**, създадени по реда на ЗОС. Общината може да участва в осъществяването на различните форми стопанска дейност със свободни парични средства, с изключение на целевите субсидии от държавния бюджет, както и с имоти и вещи или вещни права. С ал. 4 на чл. 51 от ЗОС се въвежда ограничението, че Общината може да участва само в такива форми на стопанска дейност, в които отговорността й не надвишава размера на дяловото й участие и не може да участва в търговски дружества като неограничено отговорен съдружник.

Друго ограничение е предвидено в чл. 51а, ал. 1 и 2 от ЗОС, според които Общината и търговските дружества с повече от 50 на сто общинско участие в капитала може да учредяват или да участват в търговски дружества, чийто капитал не е изцяло тяхна собственост, само когато останалите съдружници/акционери са определени по реда на чл. 33 - 39 от Закона за публично-частното партньорство. Също така, Общината и търговските дружества с повече от 50 на сто общинско участие в капитала може да участват в граждански дружества или да сключват договори за съвместна дейност само с лица, определени по реда на чл. 33 - 39 от Закона за публично-частното партньорство.

Изключение се прави за съдружници/акционери – държавата, общините, публичноправните дружества, публичните акционерни дружества, или когато те са определени по реда на ЗПСК, ЗК или друга законова процедура.

Общинските търговски дружества и общинските предприятия се управляват в съответствие с Наредба № 19 за общинските търговски дружества, общинските предприятия и за реда за упражняване на правата на собственост върху общинската част на капитала на търговските дружества.

Общинско предприятие

По смисъла на ЗОС, **общинското предприятие** е форма за осъществяване на самостоятелна дейност от общината, с което се обозначава нейно **специализирано звено** за управление на общинско имущество, за задоволяване потребности на населението, осигуряване изпълнението на общински дейности и свързаните с това доставки на стоки и извършване на услуги.

Общинското предприятие има определена **икономическа и правна самостоятелност, но то не представлява самостоятелно ЮЛ**, за разлика от търговските дружества. То се създава с **решение на Общинския съвет (ОС) и осъществява дейността си въз основа на правилник, приет от ОС** - Наредба № 19 за общинските търговски дружества, общинските предприятия и за реда за упражняване на правата на собственост върху общинската част на капитала на търговските дружества.

С решението за образуване на общинско предприятие, Общинския съвет приема и утвърждава Правилник за дейността му, в който се утвърждава предмета на дейност, името на предприятието, седалището му, структурата и числения състав на предприятието, както и индивидуализираното имущество, което ще се управлява от предприятието. Също с решение на ОС общинското предприятие може да бъде преобразувано и закрито.

Общинските предприятия осъществяват дейности в конкретни направления, изброени в чл.53 от ЗОС: *управление, изграждане, поддържане, ремонт и реконструкция на обекти, мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура и други имоти - общинска собственост, както и предоставяне на свързаните с тях услуги за населението и предоставяне на други услуги или осъществяване на други*

*местни дейности, необходими за задоволяване на потребностите на общината или на нейното население**, които се финансират от бюджета на общината**, определени от общинския съвет.*

Съгласно ЗОС, на общинското предприятие не могат да се възлагат функции, представляващи част от административно-техническото обслужване на населението на общината. Директорите на общинските предприятия се назначават от кмета на общината по ред, определен от Общинския съвет.

Общинското предприятие е второстепенен разпоредител с бюджет.

Общинско търговско дружество

Друга форма за осъществяване на стопанска дейност от страна на общината е чрез търговски дружества, регистрирани по Търговския закон, като самостоятелни юридически лица (ЮЛ). В община Казанлък са създадени регистри на търговските дружества с общинско участие, на общинските предприятия, на юридическите лица с нестопанска цел и на гражданските дружества, в които участва общината. Те се водят от Дирекция „Устройство на територията и стопанска политика".

Съгласно чл.61 от ТЗ, общинските търговски дружества, които са изцяло собственост на общината (т.нар. „публични търговци" по см. на ТЗ), могат да бъдат еднолично дружество с ограничена отговорност или еднолично акционерно дружество. По отношение на учредяването, регистрацията, осъществяване на търговска дейност, прекратяване и заличаване на едноличните търговски дружества, изцяло собственост на общината, се прилагат общите правила на ТЗ и Закона за търговския регистър (ЗТР), като Наредба № 19 предвижда някои специални изисквания - съгласуване на определени решения с кмета – чл. 19, ал. 1 и чл. 30, ал. 1, особени правила при сключване на някои видове договори (раздел шести), възлагането на управлението и контрола на ЕТД (пряк избор от ОС или чрез конкурс) и определяне на възнагражденията, задължения за писмени отчети на органите за управление и контрол.

Възможно е общината да осъществява стопанска дейност и чрез търговски дружества с общинско участие. Това е форма, позволяваща на общината да участва, не като едноличен собственик, а като съдружник или акционер в смесени търговски дружества. Решението за участие на Община Казанлък като съдружник и акционер в

търговските дружества се вземат от Общинския съвет, като в него се посочват условията, представителите на общината в Общото събрание и управителните и контролни органи и правомощията им – чл. 9 от Наредба № 19. Най - често това става чрез внасянето на имот – частна общинска собственост като апортна вноска. В съответствие с чл. 8 от Наредба № 19, при непарична вноска от страна на община Казанлък в дружества с ограничена отговорност и в акционерни дружества, Общински съвет – Казанлък взема решение относно оценката след заключението на вещите лица по Търговския закон.

В Наредба № 19 не е намерила отражение разпоредбата на чл. 51а от ЗОС, ограничаваща свободата на избор на съдружници/акционери от ОС и въвеждаща изискването същите да са определени по реда на ЗПЧП.

Възможно е преобразуването на общински предприятия в еднолични търговски дружества с общинско участие, за което също се изисква решение на ОС.

Преобразуването на общинско еднолично дружество с ограничена отговорност в общинско еднолично акционерно дружество и обратно се извършва по решение на ОС и съгласно правилата, предвидени в ТЗ. Прекратяването на едноличните търговски дружества с общинско участие се извършва по решение на ОС.

Органи на общинските еднолични търговски дружества с ограничена отговорност са :

- едноличният собственик на капитала;
- управителят, назначен след провеждане на конкурс.

Органи на общинските еднолични акционерни дружества са:

- едноличният собственик на капитала;
- съветът на директорите, при едностепенна система на управление, или надзорният и управителният съвет – при двустепенна система на управление.

ОС упражнява правата на едноличния собственик на капитала в едноличните търговски дружества с общинско участие в рамките на неговите правомощия и определя конкретните правомощия на Кмета по отношение на тях. В търговските дружества, в които общината е акционер или съдружник, представителите на общината в общото събрание на съдружниците или акционерите се избират от Общинския съвет.

Органите на другите търговски дружества, в които общината е съдружник или акционер, се формират при условията и по реда на ТЗ и съгласно дружествените

договори, респ. уставите на тези дружества.

III.ГРАЖДАНСКИ ДРУЖЕСТВА ИЛИ СКЛЮЧВАНЕ НА ДОГОВОРИ ЗА СЪВМЕСТНА ДЕЙНОСТ (ПО РЕДА НА ЗАКОНА ЗА ЗАДЪЛЖЕНИЯТА И ДОГОВОРИТЕ).

В съответствие с чл. 51а, ал. 2 от ЗОС, Общината може да участва в граждански дружества или да сключват договори за съвместна дейност само с лица, определени по реда на чл. 33 - 39 от Закона за публично-частното партньорство. Законовата разпоредба не е намерила отражение в действащата Наредба № 19. Съгласно редакцията на разпоредбата на чл. 4, решенията за създаване, преобразуване и прекратяване на граждански дружества се извършва от ОС. Не са предвидени други норми, регламентиращи специфични правила и изисквания за тези дружества, както и за сключването на договори за съвместна дейност. Същите не са ЮЛ.

Управление на собствеността и активите

Една от съществените разлики между търговските дружества и общинските предприятия е в предоставеното общинско имущество за дейността им. ***С решението на ОС за създаване на общинското предприятие се определя предоставеното за дейността му имущество***, което се управлява и стопанисва от предприятието, съобразно правилника за организацията на дейността му.

Предоставеното на търговските дружества общинско имущество става собственост на ЮЛ и губи статута си на общинска собственост. Търговско качество по смисъла на ТЗ могат да придобият и общинските предприятия, за които ОС вземе решение за преобразуването им в еднолични търговски дружества, въз основа на предоставеното им общинско имущество.

В съответствие с чл. 358 от ЗЗД, внесените пари, заместими вещи и вещи, които се унищожават чрез употреба в гражданското дружество, са обща собственост на съдружниците. Всяка друга вещ, включително и недвижимите имоти се счита внесена за общо ползуване, ако не е уговорено друго. Обикновено в договора за учредяване на дружеството се определят всички правоотношения между съдружниците по повод образуваното дружество в съответствие с действащото законодателство.

Бюджет, данъчни аспекти, кредитиране

Общинско предприятие

Общинските предприятия се финансират от бюджета на общината. Всички бюджетни средства за общинските предприятия се използват съгласно предназначението, одобрено от ОС. Приходите от стопанската дейност, осъществявана от общинските предприятия постъпват в общинския бюджет.

С цел подпомагане на бюджетите на общините и осигуряване на самоиздръжка на някои местни дейности и услуги, след влизането в сила на ЗОС, се създадоха еднолични търговски дружества с общинско участие. Съществено за отчетността при общинските предприятия са следните основни моменти:

- общинските предприятия са второстепенни разпоредители с бюджетни кредити и получените приходи следва да се превеждат по бюджетната сметка на общината;
- общинските ***предприятия не са юридически лица, поради което не са данъчно задължени лица. За тяхната облагаема дейност данъчно задължено лице е общината***.

Общинско търговско дружество

През последните няколко години се наблюдава тенденция на увеличаване дела на еднолични търговски дружества в процедура на ликвидация и същевременно създаване на общински предприятия, като правоприемник на ликвидираните търговски дружества. Причина за промяната на правно-организационната форма от търговското дружество в общинско предприятие при запазване предмета на дейност, структурата и числеността на персонала, се дължи на недобрите финансови резултати и по-точно натрупаните загуби през годините на управление на едноличните търговски дружества.

По отношение на счетоводното обслужване и данъчното третиране на едноличните търговски дружества, собственост на общината, приложими са общите правила на действащото законодателство, включително: Закона за счетоводството, Закона за корпоративното подоходно облагане, Закона за данък върху добавената стойност и др.

Общинският съвет, упражняващ правомощията на едноличния собственик на капитала в общинските еднолични търговски дружества с ограничена отговорност, приема годишния отчет и баланса, взема решение за разпределение на печалбата и за изплащане на дивиденти – при едноличните дружества с ограничена отговорност,

съгласно чл. 21 и 27 от Наредба № 19.

Липсват обаче аналогични разпоредби относно гражданските дружества по ЗЗД.

Кредитиране

Условията и редът за поемането на общински дълг и за издаването на общински гаранции, както и видовете общински дълг се уреждат в Закона за общинския дълг (ЗОД). Съгласно чл.2, ал.1 от закона, всички финансови задължения, поети от името и за сметка на общината при спазване изискванията на ЗОД, съставляват общински дълг и представляват задължение на общината. Същевременно, ***дългът на търговските дружества с общинско участие в капитала не са общински дълг*** по смисъла на ЗОД.

Общински дълг се поема с решение на общинския съвет и се формира от:

- емисиите на общински ценни книжа;
- дълга, поет с договори за общински заеми;
- дълга на общинските предприятия по чл. 52 от ЗОС;
- изискуемите общински гаранции;
- безлихвените заеми, отпуснати по реда на Закона за публичните финанси за временен недостиг на средства по бюджетите на общините;
- безлихвените заеми от централния бюджет за финансиране на разходи до възстановяването им по одобрени проекти по програми, съфинансирани от Европейския съюз;
- финансов лизинг и останалите форми на дълг съгласно Регламент на Съвета (ЕО) № 479/2009 от 25 май 2009 г. за прилагане на Протокола за процедурата при прекомерен дефицит, приложен към Договора за създаване на Европейската общност (ОВ, L 145/1 от 10 юни 2009 г.). ЗОД допуска общината да поема дългосрочен дълг за:
- финансиране на инвестиционни проекти в полза на местната общност;
- рефинансиране на съществуващ дълг;
- предотвратяване и ликвидиране на последиците от форсмажорни обстоятелства;
- осигуряване на плащания по изискуеми общински гаранции;
- общински проекти за публично-частно партньорство.

Допустимо е и поемане на краткосрочен дълг от общината за финансиране на:

- предоставяне на публични услуги при временен недостиг на средства, възникнал по време на изпълнението на бюджета;
- капиталови разходи, средствата за които предстои да бъдат осигурени от бюджетни приходи, помощи или влязъл в сила договор за дългосрочен дълг;
- неотложни разходи за предотвратяване и ликвидиране на последиците от форсмажорни обстоятелства;
- плащания по изискуеми общински гаранции.

ЗОД дефинира изрично и източниците за обслужване на общинския дълг, а именно:

- собствените приходи на общината;
- общата изравнителна субсидия;
- държавните трансфери за делегирани от държавата дейности, без тези за екологични обекти, за инвестиционни проекти в случаите, когато няма неразплатени разходи за тези дейности.

Съгласно чл.13 от ЗОД, кметът на общината внася предложенията за поемане на дългосрочен и краткосрочен дълг, които се разглеждат и одобряват от общинския съвет. ОС приема решение за поемане на дълг, като определя максималния размер на дълга, изразен чрез номиналната му стойност; валутата на дълга; вида на дълга; начина на обезпечаване; условията за погасяване; максималния лихвен процент, такси, комисиони и други.

Процедурата за избор на финансова институция и на финансов посредник се провежда по реда на Закона за обществените поръчки, на основание чл.19 от ЗОД.

А) Общинско предприятие.

Общинското предприятие няма качеството на юридическо лице и по тази причина то ***не е и кредитоспособно***. Общинското предприятие представлява организационна структура – част от общинската, по отношение на която ***не са приложими правилата за кредитиране на търговските дружества***. При необходимост от финансиране на дейности, осъществявани от общинско предприятие, кредитополучател следва да бъде общината, като условията и реда за финансиране следва да отговарят на изискванията на ЗОД.

Б) Общинско търговско дружество

Общинските търговски дружества (ЕООД и ЕАД) могат да поемат задължения по договори за кредит, след решение на ОС. Съгласно чл.21, ал.1, т.13 и

т.16 и чл.27, ал.1, т.12 от Наредбата № 19, ОС дава съгласие за предоставяне на обезпечения в полза на трети лица и за учредяване на ипотека или залог върху дълготрайни активи на дружеството (ЕООД/ЕАД); ОС дава съгласие за сключването на договори за продажба и отдаване под наем на ДМА, на стойност над 2000 лв.

Изборът на финансираща институция от еднолично търговско дружество, собственост на общината, следва да се извърши чрез провеждане на процедура по възлагане на обществена поръчка, съгласно ЗОП, с оглед предоставяне услуга по осигуряване на банков кредит.

В.) Гражданско дружество.

Същото е неперсонифицирано и няма юридическа правосубектност. Внасянето на пари, вещи и имоти, следва да отговарят на изискванията на ЗОД (при финансиране с парични средства) или да бъдат извършвани при спазване на изискванията на ЗОС и Наредба № 15 за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество (за имоти и движими вещи).

Прекратяване на дейността, ликвидация и несъстоятелност

Общинско предприятие.

Както създаването на общинското предприятие, така неговото преобразуване и закриване изисква решение на ОС – чл. 19 от Наредба № 19. При общинското предприятие не се провежда процедура по ликвидация и по обявяване в несъстоятелност – тя е приложима само по отношение на търговските дружества, действащи при условията и по реда на ТЗ.

Гражданско дружество.

Прекратява се след решение на ОС – чл. 4 от Наредба № 19. Основанията за прекратяване обикновено се съдържат в договора за учредяване на дружеството.

Общинско търговско дружество.

По отношение на общинските еднолични търговски дружества, при провеждане на процедури по ликвидация и несъстоятелност, приложими са общите правила на ТЗ, а именно:

- по реда на Глава VII от ТЗ „Ликвидация“ (чл.266 – чл.274);

- по реда на Част IV от ТЗ „Несъстоятелност“ (чл.607 – чл.760).

Ликвидация.

След прекратяване на търговското дружество се извършва ликвидация. Срокът, в който трябва да завърши ликвидацията, се определя от ОС. Ликвидаторите се вписват в търговския регистър, където се представят нотариално заверени съгласия с образци на подписите им. Ликвидаторите носят същата отговорност за дейността си по ликвидацията както управителите и другите изпълнителни органи на търговските дружества. Ликвидаторите са длъжни, като обявят прекратяването на дружеството, да поканят неговите кредитори да предявят вземанията си. Поканата се отправя писмено до известните кредитори и се обявява в търговския регистър.

Съгласно чл.268, ал.1 от ТЗ, ликвидаторите са длъжни да довършат текущите сделки, да съберат вземанията, да превърнат останалото имущество в пари и да удовлетворят кредиторите. Те могат да сключват нови сделки само ако това се налага от ликвидацията. Ликвидаторите представляват дружеството и имат правата и задълженията на изпълнителния му орган.

Имуществото, което остава след удовлетворяване на кредиторите, се разпределя между съдружниците, съответно между акционерите. Имуществото на дружеството се разпределя само ако са изминали шест месеца от деня, в който поканата до кредиторите е обявена в търговския регистър. Когато са уредени всички задължения и остатъкът от имуществото е разпределен, ликвидаторите искат заличаване на дружеството.

Несъстоятелност.

Търговската несъстоятелност е съдебно производство на универсално принудително изпълнение за удовлетворяване кредиторите на длъжник (обикновено търговец), който е неплатежоспособен или свръхзадължен. Институтът на търговската несъстоятелност е уреден нормативно в Търговския закон (чл. 607 - 760). Търговската несъстоятелност е и основно средство за преструктуриране на икономиката, заедно с преобразуването (превръщане от един вид юридическо лице в друг, сливане, вливане, разделянето и отделянето) и прекратяването с ликвидация.

Производството по търговска несъстоятелност е особен вид съдебен процес, в който са съчетани характеристики на трите вида граждански процес - исковия, изпълнителния и обезпечителния.

Преобладават характеристиките на изпълнителния процес и поради това търговската несъстоятелност обикновено се определя като производство за универсално принудително изпълнение.

Търговската несъстоятелност представлява своеобразен колективен изпълнителен процес, в който могат да участват всички кредитори на длъжника и да бъдат предявени всички вземания срещу него - както по търговски, така и по граждански сделки. От друга страна, особено когато молбата за откриване на производство по търговска несъстоятелност е подадена от кредитор на длъжника, производството по търговската несъстоятелност има приоритетно състезателен характер, т.е. има характеристики на исков процес.

Когато молбата по търговската несъстоятелност е подадена от самия длъжник и евентуално има предложен план за оздравяване, тогава преобладават охранителните характеристики в производството и е налице едно охранително производство.

В производството по търговска несъстоятелност се защитават интересите на няколко групи субекти и поради това се разглеждат различни интереси:

- приоритетно се защитават интересите на кредиторите на длъжника, като проявлението на тази защита може да се открие във всички фази и институти на търговската несъстоятелност;
- интересите на самия длъжник, чрез предоставената възможност да се иска откриване на производството, да се предлага оздравителен план, както и чрез предоставянето на редица права в производството;
- интересът на работниците и служителите на длъжника чрез служебното включване на техните вземания в производството.

Често не се прави разграничение и двата правни института - търговската несъстоятелност и ликвидацията, се смесват. Ликвидацията винаги е доброволно производство, докато търговската несъстоятелност е задължително принудително производство. При ликвидацията принципно имуществото на длъжника е достатъчно за удовлетворяването на кредиторите, а при търговската несъстоятелност това не е така. Ликвидацията протича предимно като едностранно охранително производство, а търговската несъстоятелност е състезателно производство и следователно правомощията на съда са по-широки, отколкото са в производството по ликвидация. При ликвидацията търговецът запазва възможността да се разпорежда с имуществото си, докато при търговската несъстоятелност тази възможност е ограничена, а в някои случаи може дори да бъде напълно отнета. Съществуват и различия в правния статут

на ликвидатора и на синдика. Производството по търговска несъстоятелност е уредено предимно с императивни правни норми, а при ликвидацията регламентацията е преимуществено диспозитивна.

Придобиване на активи.

Друг много важен аспект, който трябва да се разгледа в конкретния случай при проекта за интегриран градски транспорт е ***придобиването на нови превозни средства (което обикновено е свързано с инвестирането на значителни по обем финансови средства)*** и произтичащите данъчни задължения при този процес. Решението на този въпрос, до голяма степен предопределя и бъдещата структура, и модел на управление.

Има два основни начина за обновяване на подвижния състав:

- закупуване от общината и в последствие предоставяне за ползване от транспортните оператори;
- закупуване и ползване от самите транспортни оператори.

Разглеждаме по-подробно първия случай, защото от една страна при него може да бъде използвано съфинансиране от страна на ЕС, а от друга при закупуването и ползването на превозни средства от страна на външни оператори - усилията на общината в тази насока се свеждат единствено до дефиниране на критериите, на които трябва да отговарят превозните средства.

При варианта, в който имаме **общинско предприятие**, то не е юридическо лице и поради това, не е и данъчно задължено лице. За неговата облагаема дейност данъчно задълженото лице е общината – т.е. няма никаква промяна по отношение на режима на ДДС или в конкретния случай при закупуване на превозни средства ДДС-то ще се счита за допустим, но не и възстановим разход по проекта. Все пак, остава възможността Общината или Общинското предприятие да предостави активите (превозните средства) на транспортните оператори под наем или друг начин на възмездно ползване срещу възнаграждение. В този случай, за Общинското предприятие или Общината това ще е независима икономическа дейност и ще е налице възможността за приспадане на данъчен кредит.

В случая, когато имаме **общинско търговско дружество** е налице хипотезата, при която активите (подвижния състав) стават собственост (част от капитала) на Общинското търговско дружество и то има възможност да ползва данъчен кредит по

общия ред, а не по регламента на ОПРР. При този случай отпада необходимостта от възмездно предоставяне в последствие на ползването на активите, но възниква въпросът ***дали вкараните в общинското търговско дружество инвестиции не попадат в категорията „държавна помощ“.***

Тази възможност (включването на новия подвижен състав като актив) обаче, е интересна, само ако общинското търговско дружество извършва впоследствие и превозите. В противен случай ОТД трябва отново да отдава по някакъв начин придобитите превозни средства на външните оператори за ползване.

И двата начина се прилагат в страната:

- **първият с отдаване на активите под наем или друг начин на възмездно ползване срещу възнаграждение** от общината на оператора е приложен в **гр. Бургас**;
- **вторият с увеличаване на капитала на общинското търговско дружество** е приложен в **гр. София**;

В конкретната ситуация на Община Казанлък, доколкото към момента няма учредено търговско дружество или общинско предприятие, а дейността по осъществяване на превозната услуга се извършва от превозвачи – търговски дружества, то активите следва да бъдат отдадени под наем или по друг начин на възмездно ползване по реда на Наредба № 15 – отдаване под наем на вещи – частна общинска собственост се извършва чрез публични търгове или публично оповестени конкурси по реда на Глава шеста, след определяне на наемна цена от независим оценител, притежаващ сертификат за правоспособност по Закона за независимите оценители – чл. 76б. В този случай, за Общината това ще е независима икономическа дейност и ще е налице възможността за приспадане на данъчен кредит. С оглед минимизиране на рисковете, независимо от избрания вариант препоръчваме

Независимо от това кой от посочените варианти ще предпочете Община град Казанлък, **препоръчваме взетото решение да бъде съгласувано с Дирекция Данъчна политика към МФ.**

Транспортни оператори

Както се загатва в предходната точка, в зависимост от това каква е формата на транспортния оператор, това също може да окаже значение, както при придобиването на активите, така и при управлението и организацията на превозите.

Най-общо:

- съгласно регламент 1370/2007 - „оператор на обществени услуги“ означава което и да е обществено или частно предприятие или група от такива предприятия, които извършват обществени услуги за пътнически превоз, или който и да е обществен орган, който предоставя обществени услуги за пътнически превоз;
- според Наредба №2 на МТИТС - физически и юридически лица, регистрирани като търговци, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България.

Доколкото определението на регламента е по-общо, то съгласно нашата наредба, като изключим частните физически и юридически лица, ако транспортния оператор е общински, то той задължително трябва да е търговец – т.е общинско търговско дружество, което притежава съответния лиценз за извършване на обществен превоз.

Друг важен аспект касаещ вида на оператора е ***начина на възлагане на задължението за извършване на транспортна услуга***. Общинският съвет може, чрез пряко възлагане да сключи договор само с „вътрешен оператор“. А съгласно регламента „вътрешен оператор“ означава юридически обособено образувание, над което компетентният местен орган, или при наличие на група от обществени органи — поне един компетентен местен орган упражнява контрол сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения.

Към момента, най-често в страната (обикновено с решение на Общинския съвет) действащите местни общински търговски дружества, които извършват обществени транспортни услуги се избират за вътрешен оператор, а общинско предприятие или звено поема ролята на „контролиращ компетентен местен орган“, който в нашата наредба е задължение на общинските съвети.

Коментар: За общинската администрация е по-лесно да възложи пряко задължението за изпълнението на обществена услуга, като избере общинско търговско дружество за „вътрешен оператор“, но този подход крие и известни рискове, а именно:

- предоставяне на обществени услуги с недостатъчно високо качество;
- неефективно управление на общинското търговско дружество.

Тези рискове са толкова по-големи, колкото по-ниска е степента на контрол от страна на Общинския съвет, а и допълнително се увеличават поради ексклузивните права на „вътрешния оператор“.

Конкретно за гр. Казанлък към настоящия момент в рамките на общината не функционира лице, което да има качеството на вътрешен оператор, като транспортната

услуга се извършва от юридически лица – превозвачи. В случай, че се пристъпи към създаване на вътрешен оператор, важен момент е да се осигури наистина сериозен и ефективен контрол от страна на Общинския съвет върху „вътрешния оператор“ така, че да не се налага впоследствие да се пристъпва към ликвидация или несъстоятелност на търговското дружество, поради лошото му и неефективно управление или към загуба на бюджетни средства, в случай че бъде създадено общинско предприятие.

Общ преглед на текущото състояние

След проведените срещи с Община Казанлък, и получаването на наличната информация, екипът направи преглед и анализ на текущата практика при управлението и организирането на обществения транспорт.

Системата на обществения транспорт в гр. Казанлък е организирана като автобусен транспорт. Автобусните превози към настоящия момент се осъществяват от „Кумакс инвест“ ЕООД, гр. Казанлък, ЕИК 123077640 по сключен договор № Д 06-52/28.09.2011г., за срок от пет години, считано от септември 2011 г. В предмета на договора е включено изпълнението на обществен превоз на пътници по вътрешноградски линии № 1, 10, 11 и 12 от утвърдената общинска транспортна схема. Изпълнението на обществен превоз по вътрешноградски вътрешноградски линии с № 13 и 13-Ф се извършва също от „Кумакс инвест“ ЕООД, гр. Казанлък, като съдружник в консорциум „Обединение на автобусните превозвачи от Община Казанлък“ ДЗЗД, в съответствие с договор № № Д 06-129/10.09.2012г , сключен за срок от 10 години.

Обща характеристика на автобусните линии са големите интервали на следване – в повечето случаи 30, 45 минути или 1 час.

Подвижен състав:

Собственик на подвижния състав е превозвачът.

Общественият превоз се осъществява от автобуси с категория М2 Клас А; М3 класове I и II.

Автобуси с категория М2 Клас А са с 12 места за правостоящи и 12 места за седящи, с една врата, без евросертификат.

Автобуси с категория М3 класове I и II – от 44 до 49 места за седящи пътници и от 46 до 54 - за правостоящи, същите са с 2 или 3 врати.

Всички автобуси са с двигатели на Mercedes.

Техническата и търговската експлоатация на подвижния състав се извършва изцяло от превозвачите. Те са на практика и отговорни за качеството на транспортното обслужване.

Планирането на мрежата на градския транспорт се извършва от общината и се свежда до операторите. Този процес се легитимира чрез транспортната схема, която включва всички градски маршрути, включително и автобусните.

Стопанисването на спирките на градския транспорт се извършва от Общината. Всички аспекти и осигуряването на приемливо ниво на обслужване са отговорност на операторите. Те следят формирането и спазването на разписанията, в зависимост от транспортните потребности. Те също така се очаква да предоставят на пътниците превозни средства с достатъчен капацитет и комфорт. Цените на билетите са посочени в приложение към договорите. Цената на абонаментните карти се формира от превозвача и съгласно сключения договор не е предмет на съгласуване или контрол от страна на Общината. Не е регламентирана продажбата на билети в и извън превозните средства.

Отговорност на превозвачите е системата за контрол и отчетност, както контролът на редовността на превозните документи.

Превозвачите обобщават и представят на общината информацията за пропътуваните разстояния.

Техническото поддържане на превозните средства, както и тяхното почистване са отговорност на операторите.

Общината получава и реагира на оплакванията на обществеността.

Тя ръководи и всички дейности по контрола на качеството на транспортните услуги. Финансирането на превозната дейност освен с продажбата на превозни документи се извършва и по реда на Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили на Министъра на транспорта, Наредба № 2 от 31.03.2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници, издадена от министъра на финансите и Наредба № 3 от 4 април 2005 г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други

райони, издадена от министъра на финансите. Последните две наредби са отменени, считано от 01.08.2015 г.

Общинска нормативна уредба

Към настоящия момент на територията на Община Казанлък не действа наредба, приета от Общинския Съвет, която да урежда отношенията, свързани с осъществяването на обществен превоз на пътници. В Наредба № 30 за движението на превозните средства на територията на община Казанлък, в глава Трета – Обществен транспорт са уредени задължения на транспортните фирми и изисквания към превозните средства. В Наредба № 21 за реда и условията за разполагане на преместваеми обекти за търговски и други обслужващи дейности на територията на Община Казанлък е разписан реда за поставяне и премахване на обслужващи транспорта преместваеми обекти - навеси за спирки на масовия градски транспорт, павилиони за обслужване на масовия градски транспорт, пейки и други. Специфичният характер на тази дейност и нейната подробна регламентация, чрез общностното право и националното законодателство, принципно не налага приемането на отделен нормативен акт от ОС – Казанлък, който да преуреди свързаните с обществения превоз на пътници отношения, но от друга страна винаги има специфични особености на града или пропуски в националните подзаконови нормативни актове, които се уреждат посредством издаването на общински наредби.

Възможности за подобряване на качеството на извършваните обществени превози могат да се търсят в ***засилването на контрола върху масовия градски транспорт***, върху операторите, които предоставят тази услуга и непосредствено върху лицата – изпълнители на отделните дейности (водачи, контрольори и др.). В този смисъл препоръчително е Община Казанлък да предвиди механизми за постоянен контрол и прилагане на мерки по предотвратяване на нередности или отстраняване на последиците при нарушения. Въпреки че за прилагането на Наредба №2/2002 г. следят контролните органи на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" и съставят актове за установяване на административни нарушения, общинската администрация, чрез своя структура, може да осъществява допълнителни контролни функции, включително – по изпълнението на конкретни задължения, съгласно договорите за обществен превоз на пътници, от позицията на Възложител.

Съществуващи договори.

Дейностите по осигуряване обществен превоз на пътници на територията на гр. Казанлък се осъществяват по силата на Договори за възлагане на обществен превоз, сключени по реда на Наредба №2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси.

Действащите договори към настоящия момент са следните:

а) Договор за възлагане на обществен превоз № Д 06-52/28.09.2011г., сключен с Кумакс инвест“ ЕООД, гр. Казанлък, ЕИК 123077640. Договорът е за срок от пет години, считано от септември 2011 г. В предмета на договора е включено изпълнението на обществен превоз на пътници по вътрешноградски линии № 1, 10, 11 и 12 от утвърдената общинска транспортна схема. Договорът е сключен в резултат на проведен Конкурс за възлагане на превози, проведен при условията и по реда на чл.26, ал.4 от Наредба №2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Договорът е сключен за срок от 5 години и с него Община Казанлък възлага извършването на обществен превоз на пътници съгласно маршрутни разписания от утвърдената транспортна схема, представляваща приложение към договора.

б) Договор за възлагане на обществен превоз № Д 06-129/10.09.2012г сключен с „Кумакс инвест“ ЕООД, гр. Казанлък, като съдружник в консорциум „Обединение на автобусните превозвачи от Община Казанлък“ ДЗЗД с предмет осъществяване на превоз по междуселищни линии, включително и 2 вътрешноградски линии с № 13 и 13-Ф.

Договорът е сключен в резултат на проведен Конкурс за възлагане на превози, проведен при условията и по реда на чл.26, ал.4 от Наредба №2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. Договорът е сключен за срок от 10 години.

Задълженията на Изпълнителя по действащите договори могат да бъдат обобщени в следните основни групи:

- Да изпълнява стриктно превозите, предмет на настоящия договор, по маршрут, спирки, разписания и особености, съгласно приложените маршрутни разписания, предмет на конкурса.
- Да не извършва едностранни промени при изпълнение на маршрутното разписание,

възложено с настоящия договор, както и да не прекратява или ограничава самоволно договореното транспортно обслужване.

- Да отговаря на всички изисквания за извършване на обществен превоз на пътници, съгласно ЗАвтП, ЗДП, Наредба № 2 / 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и Наредба № 33 / 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Наредбите на Общински съвет Казанлък и действащото законодателство.

- Да притежава и да води всички нормативно изискващи се документи за превоз на пътници.

- Да спазва всички изисквания, свързани с безопасността на движението.

- Да поддържа висока култура на обслужване, хигиена на превозните средства и приличен външен вид на обслужващия персонал. Да ползва отоплителната инсталация на автобусите при спадане температурата в салона на автобуса под 10 градуса по Целзий.

- Да поддържа и подобрява техническото състояние на автобусите с цел осигуряване на по-добра комфортност при пътуване.

- Да поставя и поддържа в изправност необходимия брой обозначителни табели, указващи обслужвания маршрут, съгласно Наредба № 2 /15.03. 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществен превоз на пътници с автобуси.

- Да извършват предложените при участието му в конкурса допълнителни услуги в превозните средства, както следва: няма (попълва се при наличие на предложение от участника в конкурса)

- Ежемесечно да представя на възложителя справки за отчетените икономически показатели, изпълнения пробег, издадени абонаментни карти за превозите, предмет на договора и друга информация, свързана с дейността по договора, по искане на възложителя.

- Да допуска проверка по спазването на маршрута и разписанието от Възложителят, при което се съставя констативен протокол.

- Превозвачът е длъжен да спазва договорените с Възложителя цени на билети, задълженията и ангажиментите си по настоящия договор.

- Да поставя на видно за пътниците място в превозните средства таблица с

цените на билетите за пътуване. Да не допуска превоз на пътници без документ за платена превозна цена (билет или абонаментна карта).

- Да организира издаване на абонаментни карти за пътуване за възложените с настоящия договор превози и да прилага регламентираните намаления в цените на абонаментните карти, съгласно действащото законодателство и поетите ангажименти.
- Да извършва превоз на правоимащите по намалени цени или безплатни абонаментни карти, съгласно действащото законодателство.
- Не по-късно от 10 календарни дни преди изтичане срока на валидност на лиценза за превоз на пътници да удостовери пред Възложителя, че е кандидатствал за преиздаването му и не по-късно от датата на изтичането му да депозира нотариално заверено копие на преиздадения лиценз.
- Да извършва възложените превози от свое име и на своя отговорност и да не преотстъпва дадените му права на други лица.
- Писмено и незабавно да уведомява Възложителя за всички възникнали пречки за изпълнение на превозите, предмет на договора, както и за прекратяването на юридическото лице.
- Да не допуска други плащания от пътниците извън цената на билета.

Правата на Възложителя могат да бъдат обобщени по следния начин:

- спазването на предоставените за изпълнение маршрутни разписания;
- качеството на обслужване в превозните средства;
- състоянието на маршрута;
- възникнали аварии и пътно-транспортни произшествия;
- техническата изправност и годност на превозните средства;
- проверка на билетите и картите на пътниците, като за всяка проверка попълва специална форма.

В тежест на Възложителя са установени следните задължения:

- Да предостави за изпълнение обществения превоз на пътници по автобусните линии с маршрут и разписание, съгласно утвърдени маршрутни разписания, представляващи неразделна част от настоящия договор и представляващи Приложение № …...
- Да следи чрез контролните си органи за изпълнение на задълженията на превозвача по договора и при констатирани нарушения да налага или да сезира

контролните органи да налагат предвидените санкции в Закона за движение по пътищата, Закона за автомобилните превози, Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, наредбите на Общински съвет Казанлък и настоящия договор.

- Да изплаща на превозвача полагащите му се средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, получени от държавния бюджет, в сроковете, предвидени в нормативната уредба.
- Да изплаща на превозвача полагащите му се средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт получени от държавния бюджет, в сроковете, предвидени в нормативната уредба.
- Да информира своевременно и писмено Превозвача за евентуални промени в маршрутните разписания и автобусните спирки. Уведомлението да се извършва не по-късно от 7 дни преди промяната.

Важна част от сключените договори за обществен превоз на пътници са клаузите, които уреждат условията и реда за осъществяване на контрол върху изпълнението, прекратяване на договора и налагане на санкции за неизпълнение. В Глава IV. Контрол и Санкции е предвидено:

- за всеки неизпълнен курс от действащото разписание по вина на Превозвача, доказан с подписан протокол или подадена справка от упълномощените от Възложителя лица, Превозвачът заплаща на Възложителя неустойка както следва:

- за линиите от вътрешноградския транспорт – в размер на 50 (петдесет) лв.;

- за линиите от междуселищния транспорт в рамките на областта – в размер на 200 (двеста) лв.;

- за линиите от републиканската транспортна схема в размер на 500 (петстотин) лв.

- за всеки курс, осъществен в нарушение на маршрутното разписание по вина на Превозвача и доказан с подписан протокол или подадена справка

от упълномощените от Възложителя лица, Превозвачът заплаща на Възложителя неустойка както следва:

- за линиите от вътрешноградския транспорт – в размер на 20 (двадесет) лв.;
- за линиите от междуселищния транспорт в рамките на областта – в размер на 100 (сто) лв.;
- за линиите от републиканската транспортна схема в размер на 200 (двеста) лв.

Същевременно, в чл.19 от Договора е предвидена и неустойка за Изпълнителя за всяко едно констатирано неизпълнение на задълженията му, както следва:

- При нарушение на разписанието, дължащо се на временни задръствания и транспортна непроходимост на маршрута или част от него, на станало пътно-транспортно произшествие не по вина на Превозвача, на неосигурено снегопочистване и опесъчаване на маршрута, неустойка по настоящия член не се дължи и Възложителят го приема за точно изпълнен.
- За всяко констатирано неоснователно отклонение от маршрута, или подминаване на спирка без автобусът да спре и да даде на възможност на пътниците да се качат или слязат, установено от упълномощени от Възложителя лица, Превозвачът заплаща неустойка на Възложителя в размер на 50 (петдесет) лв.
- За всяко констатирано нарушение на културата на обслужване, чистотата, осветлението, отоплението на превозните средства и други, предвидени в договора, Превозвачът заплаща неустойка на Възложителя в размер на 50 (петдесет) лв.
- За всеки нерегламентиран курс, извършен не по утвърденото маршрутно разписание, без разрешението на Възложителя, Превозвачът заплаща неустойка в размер на 100 (сто) лв.

Процедури за възлагане на обществената услуга.

На консултантът не бяха представени документи относно начина на възлагане на обществената услуга. Според Възложителя това се е случило чрез провеждането на конкурс по реда на раздел II – възлагане на превози по транспортни схеми чрез

конкурс от Наредба 2 от 15.03.2002 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили. В съответствие с изискванията на РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007, в сила от 03.12.2009 г., услугите за осъществяване на обществени превози се извършва чрез обществена поръчка или концесия.

Механизъм на компенсиране и субсидиране в Община Казанлък.

Поради непредставяне на сключените договори и приложенията към тях, Консултантът не може да вземе отношение относно действащия механизъм за компенсиране и субсидиране, както и спазване на нормативните изисквания за включването на такива клаузи и механизми в сключените договори.

Изводи и предложения

Основните изводи и заключения в резултат на извършения анализ на текущото състояние могат да се систематизират в следното:

- Договорите за извършване на обществените услуги за превоз трябва да бъдат сключени в съответствие с действащата нормативна уредба – по реда на ЗОП или ЗК.
- Договорните отношения на операторите трябва да бъдат преразгледани през призмата на РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 – договорите в момента не кореспондират с последните изисквания.
- В сключваните договори следва да намерят отражение механизмите за избягване на схвъркомпенсиране и уреждане на паричните взаимоотношения с оглед императивните изисквания на НАРЕДБА за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.03.2015 г., обн., ДВ, бр. 51 от 7.07.2015 г.

- В договорите да се избягват текстове, които „вменяват" на изпълнителите и възложителя задължения за спазване на нормативни актове, като правата и задълженията на страните по договора да бъдат максимално изчерпателно изброени: напр. :да организира предпътния медицински преглед на водачите, включващ общото им здравословно състояние; да организира проверките на техническото състояние на автобусите преди излизането от гаража; да осъществява ежедневен контрол върху своевременното отчитане на превозните документи; да осигурява необходимите билети и карти съгласно Наредбата за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа, обн., ДВ, бр. 101 от 1994 г. или от фискални устройства по реда на Наредба № Н-18 от 2006 г. на Министерството на финансите за регистриране и отчитане на продажби в търговските обекти чрез фискални устройства, обн., ДВ, бр. 106 от 2006 г.; изм., бр. 7 и 79 от 2007 г., бр. 77 от 2009 г.; да изготвя работен дневник и график за работата на водачите, осъществяващи превози на пътници с моторни превозни средства, които не попадат в обхвата на Регламент (ЕО) 561/2006 г.; да не допуска извършването на превоз по автобусни линии без валиден договор с възложителя и/или без валидно маршрутно разписание; да не допуска извършването на превоз по автобусна линия под формата на случаен или специализиран превоз; да снабди водачите, извършващи превози с автобуси, оборудвани с дигитални тахографи, с достатъчно количество хартия за разпечатка на данните, а за автобусите с аналогови тахографи с достатъчен брой тахографски листове; да снабдява водачите с достатъчен брой багажни разписки; да информира и инструктира водачите за спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕИО) 3821/85 и AETR, което се удостоверява с подпис на всеки водач в книга за инструктаж.
- Препоръчително би било залагането и на изисквания към водачите на автобусите, извършващи обществения превоз, напр.: да притежава свидетелство за управление, валидно за съответната категория МПС; да не е осъждан за умишлени престъпления от общ характер по Наказателния кодекс или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява превозна дейност; да е психологически годен; да отговаря на изискванията за професионална квалификация; да извършва превозите в съответствие с възложеното маршрутно разписание; да спира на определените в маршрутното разписание автогари и автоспирки; да не извършва превоз по автобусна линия, за която няма валидни маршрутно разписание и договор; да не извършва превоз по автобусна линия под формата на случаен или

специализиран превоз; да не извършва превоз с моторно превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, без карта за разчитане на регистрираните от тахографа данни; да издава и прикрепва към всеки отделен багаж, предаден за превоз в багажното отделение на автобуса, багажни разписки за превозите по междуселищни линии; да издава документи за платена превозна цена в случаите, когато пътниците не са предварително снабдени с такива документи.

- Подвижния състав е стар, не комфортен и непривлекателен за ползвателите и част от него няма евросертификати;
- Задръстванията в централната градска част се увеличават – трябва да се разработят и предложат мерки за намаляване на вредното влияние върху околната среда.
- Липсва инфраструктура за велосипедисти – необходимо е да се разработи и предложи проект за развитие на велоалейна мрежа на града.
- Липсва достатъчно добра и ефективна институционална рамка (общински звена, отдели, фирми натоварени със съответните функции, задължения и отговорности) даваща възможност за реализиране оптимизирането на градския транспорт.

С оглед подобряване на контрола и ефективността на управлението на обществения транспорт препоръчваме да бъде разработена общинска наредба за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Община Казанлък – с нея ще се регламентира обществения ред и условията на пътуване с градски транспорт или да бъде съответно допълнена Наредба № 30 за движението на превозните средства на територията на община Казанлък. Считаме също така за целесъобразно разработване на наредба, правилник или методика регламентираща:

- образуване цената на еднократно пътуване и превозните документи за масов градски транспорт в град Казанлък;
- отчитане на превозените пътници и получените приходи от обществения транспорт на база продадени превозни документи;
- отчитане и окачествяване на извършената транспортна работа – маршрутен пробег и курсове;
- механизъм за разпределение на средствата за стимулиране на качеството на обществените превози.

Институционална рамка на Алтернатива-3 " Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт"

Реализирането на Проекта с европейско финансиране изисква подходяща институционална рамка, която включва механизъм за използване на придобитите активи от европейските фондове, включително собствеността върху тях и реда на ползването им от лицата, участващи в извършването на услугата по превоз на пътници на територията на общината.

Въз основа на прегледа и анализа на състоянието на транспортната система в град Казанлък, Консултантът препоръчва следните 4 приоритетни компоненти на Проекта:

- ✓ **Компонент 1 Рехабилитация на бул. Розова долина – етап 1;**
- ✓ **Компонент 2 Закупуване на електробуси;**
- ✓ **Компонент 3 Информационна система за управление на градски транспорт**
- ✓ **Компонент 4 Рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт**

Бенефициент по Проекта е община Казанлък т.е. Общината ще получи финансирането за реализиране на Проекта, ще отговоря за неговата реализация и ще стане собственик на активите, придобити в рамките на Проекта чрез средствата, отпуснати по ОПРР 2014-2020.

Институционализиране:

Превозите по автобусни линии се възлагат след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.), когато възложителят предвижда компенсиране на превозвачите за извършени разходи и/или им предоставя изключителни права срещу изпълнението на задължение за обществена услуга.

Предвид факта, че Община Казанлък ще придобие активи – транспортни средства за изпълнение на услугата, то начините за използване на тези активи са следните:

- Възлагане на услугата по реда на ЗОП или т.н. in house процедура – на частен превозвач или на търговското дружество със статут на вътрешен превозвач - Алтернатива № 1;
- Да се възложи чрез концесия, в рамките, на която освен услугата по превоз ще се предоставят дълготрайни активи - Алтернатива № 2;

1. Правни възможности.

След като Общината придобие като собственост материалните активи – транспортни средства, т.к. няма учредено търговско дружество със статут на вътрешен оператор, същата би имала следните правни възможности:

А. Да отдаде **под наем** придобитите активи на частно дружество – превозвач, което е избрано по реда на ЗОП за извършване на услугата обществен превоз на пътници. В този случай, предоставянето на това имущество би имало характер на държавна помощ. За да не попадне подобна хипотеза в режима на държавните помощи, Общината трябва да определи наем на предоставяните превозни средства, който ще бъде заплащан от превозвача. Предвид стойността на закупените активи, амортизационните отчисления, цената на билета и т.н., както и отражението в размера на субсидията, заплащана по реда на Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС № 163 от 29.03.2015 г., цената на наемното правоотношение би била твърде висока. Това не би представлявало интерес от страна на потенциалните превозвачи, с оглед на което считаме, че подобен **вариант би бил трудно реализируем и не го препоръчваме като възможно решение.**

Б. Общинско търговско дружество:

Съгласно чл.61 от ТЗ, общинските търговски дружества, които са изцяло собственост на общината (т.нар. „публични търговци“ по см. на ТЗ), могат да бъдат еднолично дружество с ограничена отговорност или еднолично акционерно дружество.

По отношение на учредяването, регистрацията, осъществяване на търговска дейност, прекратяване и заличаване на едноличните търговски дружества, изцяло собственост на общината, се прилагат общите правила на ТЗ и Закона за търговския регистър (ЗТР), като Наредба № 19 на ОбС – Казанлък предвижда някои специални изисквания - съгласуване на определени решения с кмета – чл. 19, ал. 1 и чл. 30, ал. 1, особени правила при сключване на някои видове договори (раздел шести), възлагането на управлението и контрола на ЕТД (пряк избор от ОС или чрез конкурс) и определяне на възнагражденията, задължения за писмени отчети на органите за управление и контрол.

Въпреки правоорганизационната форма на еднолично общинско дружество, предоставянето на превозните средства също би имало характер на държавна помощ, освен ако това предоставяне не се извърши възмездно (срещу наем, заплащан от търговското дружество) или чрез увеличаване на капитала на търговското дружество чрез апортиране на превозните средства в капитала на търговското дружество.

Възможно е общината да осъществява стопанска дейност и чрез търговски дружества с общинско участие. Това е форма, позволяваща на общината да участва, не като едноличен собственик, а като съдружник или акционер в смесени търговски дружества. Решението за участие на Община Казанлък като съдружник и акционер в търговските дружества се вземат от Общинския съвет, като в него се посочват условията, представителите на общината в Общото събрание и управителните и контролни органи и правомощията им – чл. 9 от Наредба № 19. Най - често това става чрез внасянето на имот – частна общинска собственост като апортна вноска. В съответствие с чл. 8 от Наредба № 19, при непарична вноска от страна на община Казанлък в дружества с ограничена отговорност и в акционерни дружества, Общински съвет – Казанлък взема решение относно оценката след заключението на вещите лица по Търговския закон.

Тук отново предоставяне на транспортните средства трябва да се извърши по реда, описан за едноличните дружества, за да не представлява това предоставяне недопустима държавна помощ.

В. **Общинско предприятие**. То е форма за осъществяване на самостоятелна дейност от общината, с което се обозначава нейно специализирано звено за управление на общинско имущество, за задоволяване потребности на населението, осигуряване изпълнението на общински дейности и свързаните с това доставки на стоки и извършване на услуги. Общинското предприятие има определена икономическа и правна самостоятелност, но то не представлява самостоятелно ЮЛ, за разлика от търговските дружества. То се създава с решение на Общинския съвет (ОС) и осъществява дейността си въз основа на правилник, приет от ОС - Наредба № 19 за общинските търговски дружества, общинските предприятия и за реда за упражняване на правата на собственост върху общинската част на капитала на търговските дружества. С решението за образуване на общинско предприятие, Общинския съвет приема и утвърждава Правилник за дейността му, в който се утвърждава предмета на дейност, името на предприятието, седалището му, структурата и числения състав на предприятието, както и индивидуализираното имущество, което ще се управлява от предприятието. Общинското предприятие е второстепенен разпоредител с бюджет. Доколкото общинското предприятие няма самостоятелен бюджет, евентуални негови задължения ще се оформят като задължения на общината, съответно като общински дълг. Също така, доколкото статут на превозвач по смисъла на ЗАвтП може да придобие само юридическо лице, общинското предприятие не може да осъществява функции на превозвач. **Не препоръчваме** подобна правноорганизационна форма.

Друга възможен вариант би бил възлагането на услугата – обществен превоз чрез концесионна процедура. Съгласно все още действащия Закон за концесиите е допустимо възлагането на концесия за услуга, като в предмета на концесията бъдат включени и дълготрайни активи – придобитите превозни средства. Това разбира се ще се отрази на концесионното възнаграждение, но това би било предмет на икономически анализ с оглед конкретните параметри на бъдеща концесия. В проекта на нов Закон за концесиите (във варианта на проекта, находящ се на Интернет

страницата на Народното събрание) подобна възможност също е допустима (трябва да се има предвид обаче, че проектът не е гласуван окончателно).

С оглед гореизложеното, считаме, че най-препоръчителен от правна гледна точка, в случай че Общината вземе решение, би бил варианта, Общината да създаде еднолично търговско дружество (с ограничена отговорност или еднолично акционерно дружество), което да получи **лиценз** за превозвач по ЗАвтП, и в чието имущество да бъдат апортирани придобитите превозни средства. На това еднолично общинско дружество – превозвач, Общината може да възложи пряко, без провеждането на обществена поръчка, извършването на услугата – обществен превоз, на основание чл. 14, ал. 1, т. 5 от ЗОП (т.нар. in house процедура).

Консултантът счита, че добър вариант би бил създаването за еднолично акционерно дружество, тъй като това ще обезпечи възможността в последствие в като акционер да се включи и частен превозвач.

План за възлагане на обществени поръчки в рамките на проект „Интегриран градски транспорт на град Казанлък

№	Обект на обществената поръчка	Предмет на обществената поръчка	Стойност в лв. без ДДС	Обособени позиции	Вид на процедурата и правно основание	Планирана дата на обявяване
1	доставка	„Избор на изпълнител за доставка и монтаж на 23 броя нови спирки“	65 550,00лв.	Не се предвижда	събиране на оферти с обява / покана до определение лица	10.10.2016
2.	услуга	„Избор на изпълнител за разработване на информационна система за управление на градски транспорт“	179 200,00лв.	Не се предвижда	публично състезание	10.10.2016
3.	доставка	„Избор на изпълнител за доставка подвижен състав – електробуси и зарядни станции“.	2 749 080,00лв.	Не се предвижда	открита процедура	10.10.2016
4.	инженеринг	„Избор на изпълнител за изпълнение на инженеринг – проектиране и авторски надзор“	202 500 лв.	Не се предвижда	публично състезание	10.10.2016
5.	услуга	„Избор на изпълнител за осъществяване на строителен надзор и оценка на съотввтствието“	6 075,00 лв.	Не се предвижда	директно възлагане	10.10.2016
6.	услуга	„Избор на изпълнител за изпълнение на дейности по информация и публичност по проект „Интегрирана система за градски транспорт на гр.	12 581,73лв.	Не се предвижда	директно възлагане	10.10.2016

№	Обект на обществената поръчка	Предмет на обществената поръчка	Стойност в лв. без ДДС	Обособени позиции	Вид на процедурата и правно основание	Планирана дата на обявяване
		Казанлък“				
7.	услуга	„Избор на изпълнител за извършване на одит по проект „Интегрирана система за градски транспорт на гр. Казанлък“	11 414,22 лв.	Не се предвижда	директно възлагане	03.10.2016

Описаният план е с индикативни дати, като е прието, че проектът ще се изпълнява 24 месеца, като ще стартира в началото на месец октомври 2016г.

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
РЕГИОНИ В РАСТЕЖ

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

ЧАСТ:

ИЗГОТВЯНЕ НА ПРЕДПРОЕКТНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ЦЯЛАТА СИСТЕМА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

ДОКЛАД:

ПРЕДВАРИТЕЛНА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

Настоящият Доклад е изготвен в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

I. ОБХВАТ 320

ТЕКУЩО ПОЛОЖЕНИЕ 322

Климат 322

Водни ресурси 324

Почви 325

Поземлени ресурси 326

Полезни изкопаеми 327

Флора и фауна 327

Управление на отпадъците 328

Резервати и защитени територии 329

Акустична среда 330

Въздух 331

Замърсяващите емисии от леки превозни средства 332

Изводи от анализ на текущото състояние 337

II. ПРЕДВАРИТЕЛНА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА 337

III. ОЧАКВАНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА 339

АЛТЕРНАТИВЕН ВАРИАНТ №1 - „ПРИВЛЕКАТЕЛЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“ . 339

Въздействие на Компонент 1 - „Рехабилитация на спирките на градския транспорт“ 339

Въздействие на Компонент 2 - „Информационна система за управление на градски транспорт“ 342

Въздействие на Компонент 3 - „Закупуване на подвижен състав – автобуси“ .. 343

Въздействие на Компонент 4 - „ Рехабилитация и реконструкция на ключов булевард и подлез за пригаждането им към услугите на ОГТ“ 350

АЛТЕРНАТИВЕН ВАРИАНТ №2 - „ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“ 351

Въздействие на Компонент 1 „Изграждане на велоалеи“ 352

Въздействие на Компонент 2 - „Информационна система за управление на градски транспорт“ 354

Въздействие на Компонент 3 „ Инфраструктурни дейности“ 356

Въздействие на Компонент 4 Рехабилитация на спирки 357

АЛТЕРНАТИВА 3 - "ЕКОЛОГИЧЕН И ИНОВАТИВЕН ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ" ... 358

Въздействие на Компонент 1 - „ Ремонт на бул. Розова долина – етап 1“ 359

Въздействие на Компонент 2 „ Закупуване на електробуси и зарядни станции“ 360

Въздействие на Компонент 3 „ Информационна система за управление на градски транспорт“ 364

Въздействие на Компонент 4 „Рехабилитация на спирки на градски транспорт“ 365

IV. ОЦЕНКА 368

V. ВАЖНИ НОРМАТИВНИ ТЕКСТОВЕ В ОБЛАСТТА НА ОКОЛНАТА СРЕДА 379

VI. ПРОЦЕДУРИ 388

VII. ЗЕЛЕНИ ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ 394

СЪДЪРЖАНИЕ НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1 Определения на въздействията 369
Таблица 2 критериите за определяне на значимостта на въздействията на отделните компоненти 370
Таблица 3 Анализ на отделните компоненти по: характер, вид и значимост на въздействието 371
Таблица 4 Таблица – влияние върху околната среда 377
Таблица 5 Таблица на етапите в детайли: 390

I. Обхват

Докладът включва описание на основните цели, относно анализа на съществуващата екологична обстановка, задачите, които трябва да бъдат решени за постигане на поставените цели и основните информационни източници, които следва да бъдат използвани при разработването на раздела.

Описани са компонентите, които имат подчертано екологично въздействие върху системата. Определени са посоките на въздействие на компонентите върху аспектите и факторите на околната среда. Определени са и показателите за оценяване на степента на влияние на проектните компоненти върху околната.

Дадена е информация относно действията, които следва да бъдат изпълнени.

Предварителната екологична оценка ще се фокусира върху анализа на съществуващото състояние на аспектите и факторите на околната среда, като на преден план ще се изведат тези, върху които изградената и действаща инфраструктура има най-голямо влияние. Целта е да се създаде ясна информационна основа за:

- съществуващата екологична обстановка;
- конфликтните точки и участъци, които ще окажат определяща роля и ще имат определящо значение при екологичната оценка на предложените алтернативи за развитие на системата.

За постигане на поставените цели е необходимо да бъдат решени следните задачи, които са от съществено значение:

- анализ на съществуващото екологично състояние на градската територия;
- анализ на съществуващото състояние на атмосферния въздух;
- анализ и оценка на въздействие върху земи и почви; относителен дял

на площите, заети от транспортната инфраструктура в рамките на града;

- анализ на евентуални въздействия върху качествата на повърхностните води - конфликтни пунктове, места за смяна на масла, преместване на водни течения и др.;
- анализ и оценка на отпадъчното стопанство на системата - организация и управление на събирането, транспортирането и третирането на отпадъците (износени автомобилни гуми, акумулатори и акумулаторни батерии, масла, филтри и др.);
- анализ и оценка на засегнати природни местообитания и местообитания на дивата флора и фауна;
- анализ и оценка на въздействие върху обекти на културно-историческото наследство;
- основни изводи от анализа на съществуващото състояние.

Анализът на съществуващото състояние се прави на база съществуваща информация относно:

- характера и качествата на съществуващата система (подвижен състав, депо, управление, отпадъчно стопанство, горещи точки, нетипични въздействия върху околната среда и др.);
- национална система за мониторинг на въздуха и водите, стратегическа шумова карта, контролни пробонабирания, специализирани проучвания и разработки и др.;
- при проучване на съществуващото състояние се прилагат основно аналитични, диагностични и системно-структурни подходи.

Текущо положение

Казанлък е град в централна България, административен център на едноименната община в област Стара Загора. Населението му е 45 367 души, което го поставя на 2-ро място в областта и на 20-то в страната. Казанлък е център на Розовата долина. В града се намира най-голямата и най-добре запазена в страната Тракийска гробница, включена в списъка на ЮНЕСКО и Музеят на розата. Наблизо е античният град Севтополис и Долината на тракийските царе.

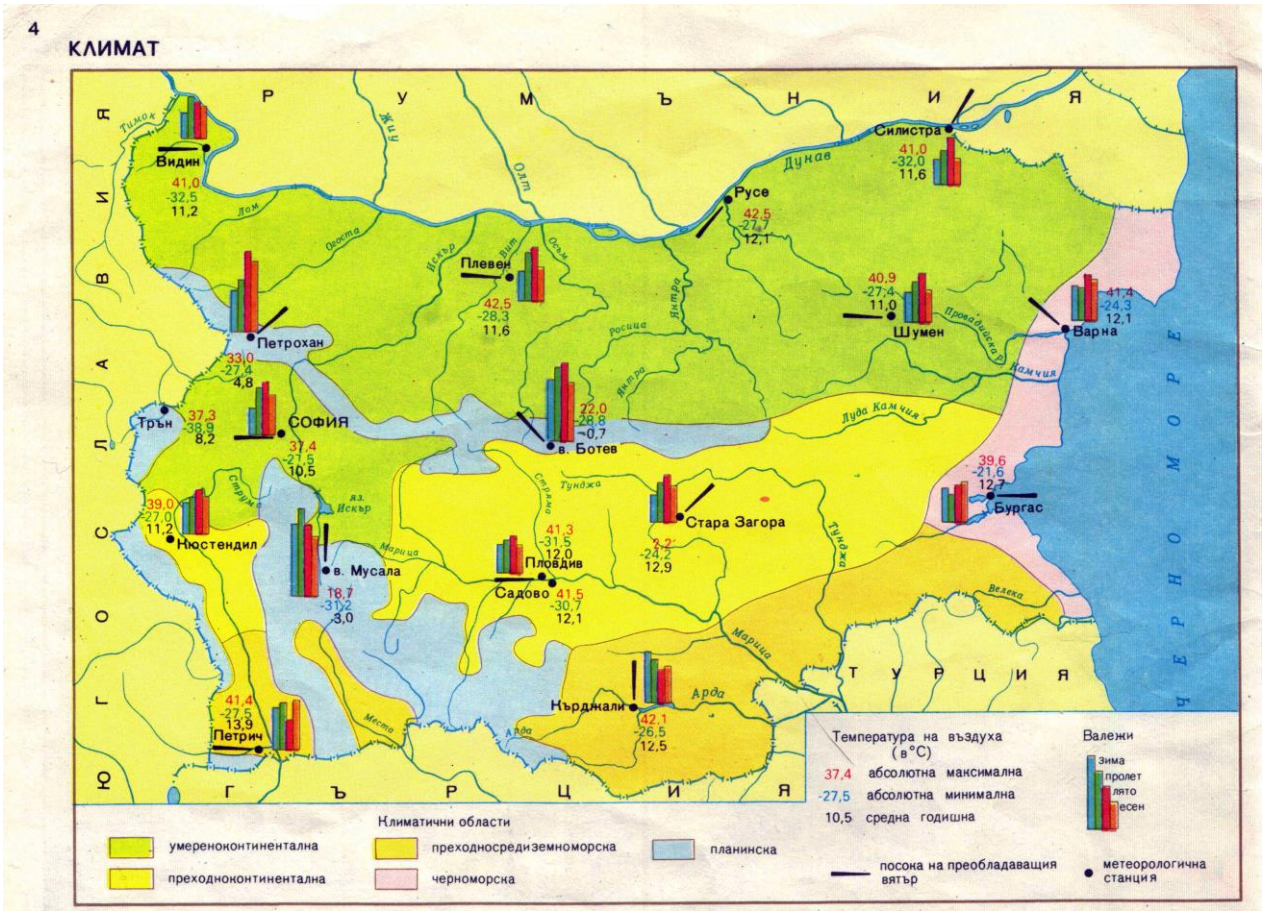
Казанлък е разположен в Казанлъшката котловина, която е част от Задбалканските котловини. Климатът е умереноконтинентален, със средногодишна температура от 10,7 градуса по Целзий. Лятото е умерено топло. През Казанлък минава Европейски транспортен коридор № 9. Казанлък се намира на 194 км източно от София, на 185 км западно от Бургас, на 36 км северозападно от Стара Загора, на 114 км североизточно от Пловдив и на 320 км югозападно от Варна. През Казанлък се пресичат пътищата София-Бургас и Стара Загора – Велико Търново. В близост е Националният балнеоложки комплекс в град Павел баня.

Казанлък е важен транспортен, стопански, научен, културен, търговски и здравен център, който оказва влияние не само върху общината, но и върху област Стара Загора и Южен централен район.

Климат

Съществено природно богатство на територията на общината със стратегическо значение са почвено-климатичните ресурси, както и наличните повърхностни води и потенциални ресурси от подземни води в заливните речни тераси, алувиалната низина. Климатът е преходно-континентален, с по-голям брой слънчевите дни. Зимата в Казанлък е мека, снеговалежите са рядкост, а лятото е топло, като валежи падат рядко. Лятната сума на валежите е голяма поради близостта на планината. През втората половина на лятото и началото на есента има продължителни засушавания.

Карта – климатични области на България



Валежите са малко по количество - между 550 и 750 мм/м^2 годишна сума. Това се дължи на валежната сянка, която образува Стара планина. Режимът на валежите съществено се отличава от режима в двете съседни области - умерено континенталната и континентално-средиземноморската. За преходната климатична област са характерни два почти изравнени максимума на валежите - майско- и ноемврийско-декемврийски, и два минимума – февруарски и августовски, поотделно характерни за съседните области. Снежната покривка се задържа около два пъти по-малко дни, отколкото в Северна България. Тя обикновено се разтопява, преди да завали следващият сняг.

В преходната област преобладават западните и северозападните ветрове, а в по-източните части - и североизточните ветрове. През зимата духат силните бораподобни ветрове.

Водни ресурси

Територията на общината се напоява от река Тунджа и притоците й. На запад от Казанлък е построен язовир "Копринка", който има много важно стопанско значение. Река Тунджа приема много притоци на територията на общината, като старопланинските са най-многобройни и по-пълноводни. Особено живописни са реките Енинска, Лешница и Крънска с техните дълбоко всечени долини в старопланинския склон. Характерни за тези притоци са големите количества наносни материали, особено за река Енинска.

На 2-3 км северно от Казанлък реките Енинска и Крънска са свързани с отводнителен канал, който събира водите, насочени към града. Южно от града също има изградена отводнителна система, която отвежда губещите се в поройния наносен конус води от р. Енинска и р. Крънска към Тунджа.

Предприятия със собствени пречиствателни станции за промишлена вода са: "Арсенал"АД, "Капрони" АД, "М+С Хидравлик" АД, "Катекс" АД. Пречистените отпадъчни води се заустват в река Тунджа – II категория приемник.От 2000 г. бе пусната в експлоатация и функционира градската пречиствателна станция, която се намира до село Овощник в непосредствена близост до река Тунджа. Към настоящия момент степента на изграденост на канализационната мрежа е на 95 % и обслужва населението на града, а за останалите селища в общината – в много по- малка степен. Някои кметства имат само проекти на канализационна мрежа. Довеждащият колектор към ПСОВ, както и главните градски колектори са изцяло изградени. През 2003 г. бе изградена и "Колекторна промишлена зона " –която обхваща водите от "Зино", "Първи май", " Българска роза - Севтополис", "България", ТЕЦ, 90 които до момента са били заустени в "Крива вада" и оттам в река Тунджа. Изградените пречиствателни станции и съоръжения за механично и химическо почистване на отпадъчните води от предприятията работят сравнително добре. Общо отпадъчните води, които постъпват в пречиствателната станция (битови и пречистени промишлени води) от град Казанлък са приблизително 15 млн.куб.м/г. Пречиствателната станция на град Казанлък, която влезе в експлоатация през 2000 г. представлява обект разположен на 114 дка състоящ се от

много съоръжения и сгради. Участъци с лошо състояние на водните тела (по данни на БДИББ): Река Тунджа след яз. Копринка до яз. Жребчево и р. Крънска - екологичното състояние се влияе от заустването на промишлени и битови отпадъчни води от гр. Казанлък, гр. Мъглиж, гр. Николаево и други населени места. При извършваните анализи за химично състояние (приоритетни вещества) не са констатирани отклонения от стандартите за качество на околната среда, което определя и доброто химично състояние на водното тяло. В Плана за управление на речните басейни 2010-2015 г. за ГПСОВ гр. Казанлък е предвидена мярка за реконструкция и модернизация на съществуваща ГПСОВ и подобряване на ефективността от пречистването. За промишленото предприятие „Арсенал"АД гр. Казанлък е предвидена мярка за модернизиране на индустриални ПСОВ и проучване на биоакумулацията на приоритетни и опасни вещества в риби (риби в р. Тунджа в близост до колектори на замърсители – гр. Казанлък). Подземни води - Подземно водно тяло BG3G00000NQ003 /Порови води в Неоген - Кватернер - Казанлъшка котловина/. В четирите мониторингови пункта не се отчита превишение на нормите. Водното тяло е в добро състояние. - Подземно водно тяло BG3G00000T2032 /Карстови води - Сърнена гора/. В мониторингов пункт при с. Остра могила (Дренаж) не се фиксира завишение на наблюдаваните показатели спрямо ПС. Подземно водно тяло BG3G00000T2032 е в добро химично състояние.

Почви

Почвите се характеризират с голямо разнообразие: делувиални и делувиално-ливадни, ливадно-черноземовидни, канелени горски излужени, като преобладаващ тип е канелено-горският.

Покрай р. Тунджа и р. Енинска са налични алувиални почви. В най-ниската част на Казанлъшкото поле на места са разпространени заблатените почви по поречието на р. Тунджа.

По отношение на агропроизводствените си характеристики алувиалните почви са високопродуктивни - представени са в обработваеми земи от I, II и III категория. Те са ограничител за териториалното развитие на гр. Казанлък. Основната част от тях са

засадени с рози и трайни насаждения. Североизточно от Казанлък са разпространени нископродуктивни земи, които са силно ерозирали. Част от тях са заети от ливади и пасища.

В горските територии са разпространени два основни типа почви – излужени канелени горски почви – 62 % от площта , кафяви горски – 35.9 % и алувиални почви по поречието на р. Тунджа – 0.9 %.

През 2011 г. вследствие на проведеният мониторинг на почвите за съдържание на тежки метали и металоиди се установи, че почвите в контролираната територия са незамърсени с тежки метали и металоиди. Налице е тенденция на задържане нивата на наблюдаваните индикатори, които са много под границите на максимално допустимите концентрации. Мониторингът през 2011 г. по отношение на остатъчни количества органохлорни пестициди, полихлорирани бифенили и полициклични ароматни въглеводороди в почвите сочи, че не е налице замърсяване с тези съединения, а концентрациите им са в граници много под максимално допустимите концентрации. В близост до община Казанлък се извършват измервания на киселинността на почвената реакция в 1 пункт - с. Тъжа. Получените резултати показват, че активната реакция pH е в границите от 3.7 до 4.05. Реакцията на почвите се определя като много силно кисела, което е показателно за влошаване на почвените характеристики.

Поземлени ресурси

Важна предпоставка за развитието на селското и горското стопанство, селищната мрежа, техническата инфраструктура туризма и рекреацията в общината, са поземлените ресурси.

Земеделските територии представляват 37.2 % от територията на общината. Техният относителен дял е по-малък от този за областта (49.3 %).

Горските територии заемат 43.6 % от територията на общината, което е по-високо от средния дял за областта – 32.3 %.

Водните площи и течения заемат сравнително висок дял – 2.6 % от територията и това се дължи на наличието на един голям и 20 малки язовири.

Полезни изкопаеми

Не са установени находища от подземни природни богатства с промишлено значение, но съществуват полезни изкопаеми с местно значение. Има находище на глина за строително-керамични изделия в местността "Манастирска нива" – на два километра западно от Казанлък.

На седем километра източно от града в местността "Кара дере" е разработена кариера в гнайсови скали за трошен камък, бордюри, павета и др. Пясък, речен чакъл и филц се добиват от кариерите при селата Овощник и Черганово, разработени в руслото на река Тунджа.

При селата Кънчево и Бузовград се разработват кариери в гранита. Суровината е качествена за изработване на бордюри, настилки, паваж и др. Специални геологопроучвателни работи и изчисления на запасите на тези находища не са правени.

Флора и фауна

Характерът на **растителността** в общината и нейното географско разпространение се обуславят от особеностите на почвено-климатичните условия и от значителната пряка или косвена намеса на човека.

Следи от естествената растителност се наблюдават покрай р. Тунджа и р. Енинска, представени от влаголюбиви горски видове - върба, топола и елша. В равнинно-хълмистия горски пояс преобладават смесени гори от цер, благун, зимен дъб.

Във височинно отношение следват гори от зимен дъб, смесени широколистни гори от бук, благун, габър, мъждрян, бук, зимен дъб и явор. В най-горния среднопланински горски пояс преобладават буковите гори, в по-високите части смесени със смърч.

При с. Крън е запазена така наречената Орехова кория с вековни дървета. Върху ливадните площи се установяват редица естествени тревни растения – детелина, великденче и др. В Казанлъшката котловина се срещат и много диворастящи лечебни растения – мащерка, равнец, риган, жълт кантарион. Срещат се 49 вида бозайници, 18 вида влечуги, 11 вида земноводни, 227 вида птици. Река Тунджа, язовир "Копринка" и горните течения на чистите планински реки обуславят голямо видово разнообразие на рибите.

Управление на отпадъците

Община Казанлък има 2 депа за отпадъци – депо за битови, неопасни отпадъци и депо за строителни отпадъци.

Депо за битови отпадъци с местонахождение с. Черганово област Стара Загора община Казанлък, пл.№ 000406, в местността "КАРАКОС", площ 87.180 дка, На депото за ТБО – с.Черганово се депонират единствено неопасни отпадъци т.е. отпадъци, които не притежават опасни свойства, не съдържат компоненти, които ги превръщат в опасни, в резултат на което не са класифицирани като опасни отпадъци съгласно Наредба № 3 за класификация на отпадъците

Депо за строителни отпадъци на община Казанлък е разположено в местността "Голяма Варовита", землището на с.Шейново, община Казанлък, имот №83106.10.105 и представлява изоставена кариера за добив на строителни материали. Площ на депото 23,118 дка. Достъпа до депото се осъществява чрез полски път. В съседство с депото са разположени мери и е отдалечено от населени места. На депото се депонират само строителни и инертни материали и изкопни земни маси, като не се допуска депонирането на битови и опасни отпадъци.

Организираното сметосъбирането се извършва от общинско предприятие, като обхваща всички населени места на територията на община Казанлък.

В края на декември 2013 г. Община Казанлък сключи договор с организация по оползотворяване за организиране на разделното събиране на отпадъци от опаковки и

отпадъчните материали: хартия и картон, метали, пластмаси и стъкло.

В процес на изпълнение и строителство е проект **„Изграждане на регионална система за управление на отпадъците в регион Стара Загора“** /РЦУО - Стара Загора/ ще приема за третиране неопасни ТБО от всичките 12 общини в регион Стара Загора, като директно на РЦУО ще бъдат транспортирани генерираните отпадъци от общини Стара Загора, Опан, Бр. Даскалови, Чирпан и Раднево.

Общинският център за рециклиране представлява открита площадка, като в центъра и е разположена зоната за складиране, а по периферията е обособена зоната за разтоварване. Зоната за разтоварване е повдигната на височина H=1.80 m от складовата зона, осигурен е лесен достъп и разтоварни площадки за леки автомобили. В складовата зона са разположени различни контейнери за разделно събиране на различни видове отпадъци.

Резервати и защитени територии

За защита и опазване на богатото многообразие на живата природа на територията на община Казанлък са обявени три категории защитени територии- два резервата, природна забележителност и защитена местност.

Резерват “Каменщица” е с площ 10 184 дка горски фонд, разположен в землището на с. Енина. Обявен е с цел опазване на характерни екосистеми от горун. Съхранява екосистеми от смесени широколистни гори на възраст 60 - 170 години (горун, бук, габър, явор, мъждрян, келяв габър, ясен), както и находища на редки и защитени растения и животни.

Резерват “Лешница” е с площ 3900 дка, в горския фонд на землището на с. Ясеново. Разположен е във водосбора на р. Лешница и съхранява разнообразни и характерни екосистеми в нископланинския горски пояс на Шипченския дял на Стара планина, както и находища и местообитания на редки и защитени видове. Горските екосистеми включват основно бук, габър, зимен дъб, мъждрян. Основният дървесен вид - обикновеният бук, е на средна възраст 160 години.

Природна забележителност е местността "Мечките" с площ 10 дка в горския фонд на землището на с. Крън. Целта на обявяване е запазване на характерно и атрактивно скално образувание.

Защитената местност "Ждрелото" е с площ 118 дка. Обхваща левия и десния скат на руслото на р. Енинска, в землището на с. Енина. Целта на обявяването е опазване на характерен горски ландшафт, съчетание на гори с красиви скални образувания.

Акустична среда

Акустичното ниво в Община Казанлък се следи постоянно само в 1 пункт в гр. Казанлък, като не се установяват значителни промени.

За град Казанлък основният проблем възниква за сметка на пораждания от транспортния поток шум. С най – висока интензивност той се проявява в централна градска част, основно през работно време и делничните дни. Тук са съсредоточени 98 повечето основните транспортни потоци, улиците са по – тесни, сградите са с по – висока гъстота, залесяването е по-ограничено. Висока е интензивността на шума и в промишлените зони, но с влияние само върху работещите там. С по – ниски нива на шум се характеризират жилищните квартали, а най – благоприятни са зоните за организиран отдих (градските паркове).

1. Улици, натоварени с МПС: бул. „Княз Ал. Батенберг", кръстовище бул. „Розова долина" и „Христо Ботев", бул. „23-ти пехотен шипченски полк", бул. „Освобождение" – до Ветеринарната Служба,ул. „Старозагорска", ул. „Капрони".

2. Производствено складови територии и зони: Автогара , Кооперативен пазар, ул. „Радецка" в района на Техникума, ул." Орешака" до Математическа гимназия.

3. Територии, подлежащи на усилена шумозащита: ул."Стара планина", ул."Свобода", ул."Граф Игнатиев", ул."П.Д.Петков", ул."Стефан Караджа"№7.

Въздух

Община Казанлък се отличава с нисък потенциал на замърсяване на атмосферния въздух. На територията й липсват източници и условия за създаване на трайна зона на замърсен атмосферен въздух. Общината има разработена Програма за управление качеството на атмосферния въздух и е включена в Националната система за мониторинг. От 2007 г. контрол върху качеството на атмосферния въздух във въздушния басейн на община Казанлък се осъществява чрез ДОАС – система, разположена в с.Ръжена, с географско положение N 42° 31' 974" и E 025° 29' 739".

ДОАС Ръжена е класифицирана като извън градски фонов пункт, съгласно Заповед № РД – 1088/20.12.2010 г. на Министъра на околната среда и водите. Обхват на Пункта за мониторинг 2 км до 10 км. Контролирани замърсители – серен диоксид, азотен диоксид, хлороводород, хлор, циановодород, фосген, фини прахови частици под 10 микрометъра и тежки метали. В системата се контролират и основните метеорологични параметри: скорост и посока на вятъра, атмосферно налягане, обща слънчева радиация, влажност и температура на атмосферния въздух.

Съгласно информацията в Общински план за развитие на Община Казанлък 2014-2020, за периода 2008г. – 2012г. **са регистрирани превишения на нормите само на фини прахови частици, като тенденцията е към намаляване на нивата на замърсяване на атмосферния въздух на територията на община Казанлък.** Замърсяването е главно от горивни процеси при изгарянето на твърди горива, използвани за отопление от населението. Регистрираните превишения и съвпадението на най-високите среднодневни концентрации с активния отоплителен сезон е ясно доказателство за това.

Към замърсяване на въздуха от битовото отопление се наслагват и емисиите на фини прахови частици (ФПЧ) 10 от автомобилния транспорт, предвид на това, че автоматичната станция попада под частичното влияние на автотранспорта - в близост до него улиците са с интензивен автомобилен трафик. През периода май-октомври се наблюдават устойчиво по-ниски стойности на ФПЧ 10, като се регистрират единични

завишени стойности. Може да се предположи, че формирането им се дължи на транспорта и на строително-ремонтни работи по сградния фонд и инфраструктурни обекти. За същия период не са регистрирани превишения на другите контролирани замърсители.

Започналата газификацията на промишлените парови централи в производствените обекти, работещи на течно и твърдо гориво, както и на обекти от обществения и битов сектор биха допринесли до подобряване качеството на атмосферния въздух в района на общината. Успоредно с това е разработен и проект за преустройство на ТЕЦ – Казанлък, за смяна на горивната база – от мазут на газ. Тази инициатива е реализирана през юни 2007 година, след което е започнато газифицирането на настоящото оборудване и подмяната му с ново. Следващите два етапа от модернизацията на ТЕЦ- Казанлък се състоят във въвеждането на когенерационни мощности, изграждане на мониторингова станция и възстановяване на дейността.

Към момента в града е изградена газоразпределителна мрежа с дължина 20 км от Казанлък до Горно Сахране. Газифицирани са 12 промишлени обекта като първото газифицирано и работещо с екологично чисто гориво е предприятие „Българска роза - Севтополис", специализирано в производството на фармация и козметика. Други газифицирани обекти са 12 стопански, от които 8 са общински като към тях се прибавят 25 битови потребители. Не са решени проблемите, които създава «Габровница» АД, с. Горно Сахране, общ. Павел баня, чието влияние се отчита и в община Казанлък.Тук продължава да се отчитат наднормени стойности на прах от работата на двете сушилни инсталации – малка сушилна инсталация и голяма сушилна инсталация. Дружеството продължава работата по реконструкцията на пречиствателните съоръжения, извършено е газифициране, с оглед достигане на регламентираните пределно допустими емисии.

Замърсяващите емисии от леки превозни средства

В съвременните условия, основните групи източници с най-голям дял в замърсяването на атмосферния въздух с ФПЧ10, без съмнение са битовото отопление с твърдо гориво и автотранспорта. Но докато битовото отопление има сезонен характер,

автотранспортът представлява непрекъснато действащ източник на ФПЧ (широка фракция, в това число с аеродинамичен диаметър около и под 10 микрона). Неговата интензивност е пропорционална на автомобилния трафик и следва неговите изменения – сезонни и денонощни. По тази причина в големите населени места с интензивен градски трафик максималната концентрация на ФПЧ10 в атмосферния въздух обикновено съвпада с часовете на пиков трафик. През нощните часове неговото влияние върху КАВ силно намалява до пренебрежимо ниски нива. Независимо от това, в градските зони с интензивен трафик автотранспортът е в състояние да поддържа високи средно-денонощни концентрации на ФПЧ10. Към момента това следва да се разглежда като световен, в това число национален и регионален проблем. Основните механизми, по които автотранспортът генерира частици в атмосферния въздух могат да се разделят на три:

• Горивен процес в двигателя – поради непълното изгаряне на тежките компоненти в горивото се образуват сажди, които през изпускателната система на автомобила се изхвърлят в атмосферата. Доколкото бензина и газовите горива не съдържат тежки въглеводороди, изгарянето им в двигателите с вътрешно горене обикновено не е съпроводено с отделяне на сажди. По тази причина се приема, че работата на бензиновите двигатели не води до образуване на сажди. Изключение правят силно износени бензинови двигатели, при които в горивната камера прониква смазочно масло. Изгарянето на дизелово гориво обаче в много случаи води до генериране на сажди. Този процес е особено силен, когато към горивните камери се подава силно обогатена на гориво смес (процес на ускоряване).

Независимо, че през последните десетилетия дизеловите двигатели се усъвършенстваха много, процесът на непълно горене в процеса на ускоряване не е овладян. Като техническо решение, към изпускателна система на новите дизелови автомобили се монтира филтър за частици. У нас няма задължително изискване за наличие на филтър за частици към дизеловите автомобили.

• Процеси на механично триене – това са процесите на триене на автомобилните гуми в пътното платно и триене между спирачните накладки на спирачната уредба. Независимо, че тези процеси протичат реално, относителният им дял при формиране на

емисиите от ФПЧ10 може да се приеме за пренебрежимо малък.

• Суспендиране на прах от пътните платна – това е основния механизъм, по който автотранспортът предизвиква вторично замърсяване с ФПЧ10. Предизвиква се едновременно от два фактора: предаване на кинетична енергия на частиците върху пътното платно от въртящите се автомобилни гуми и завихряне на вече придобилите енергия частици в аеродинамичната диря на движещия се автомобил. Картината става още по-сложна при едновременното движение на няколко автомобила, каквато е картината в градски условия. За пътните условия в България може да се приеме, че относителният дял на суспендирания прах от пътните платна представлява повече от 95% от общите емисии на ФПЧ10 от автотранспорта. За да се води успешна борба с това явление е необходимо да се познават добре не само механизмите за суспендиране, но и основните фактори. които определят неговата интензивност. Независимо, че тези фактори са много, над тях изпъкват два с първостепенно значение: пътен нанос и тегло на автомобилите.

Антропогенните причини са твърде много на брой, и тук ще бъдат посочени само някои от тях, които са характерни за населените места у нас:

• Директно разсипване на различни строителни материали (пясък, инертни материали) и разтвори (вар, хоросан, бетон) върху пътните платна от транспортните средства, които ги превозват; Основната причина е свързана с неспазване на задължителните изисквания за транспорт на такива типове материали);

• Изкопни работи на строителни обекти – извозването на изкопаната земна маса е съпроводено с разкалване на прилежащите райони. Задължителното измиване на гумите на автомобилите е много рядка практика, а на повечето места това не се прилага. Количеството пръст, която се изнася по този начин води до увеличаване на пътния нанос многократно, а неговото самопочистване е свързано с високи емисии на прах и ФПЧ10;

• Изграждане на подземни мрежи (канализационни, електрически, телефонни и др) – обикновено изкопаната пръст се натрупва върху пътното платно. По време на целия строителен период тя непрекъснато се разнася от превозните средства и

дъждовете в обширен район и допринася за значително увеличаване на пътния нанос;

• Малки и следни ремонти на фасади на сгради – след завършване на ремонтите (частична топлоизолация, запълване на фуги, ремонт на покриви и др.) прилежащите тротоари обикновено силно замърсени с различни остатъци от строителни разтвори и материали. Независимо, че строителните фирми извозват едрогабаритните отпадъци, тротоарите остават непочистени (задължително измиване на замърсените тротоари след ремонтни работи не се практикува). Постепенно всички замърсявания попадат на пътното платно и допринасят за увеличаване на пътния нанос;

• Натрупване на пътен нанос до бордюрите – това е често срещана картина в покрайните квартали на големите градове. Земната маса постепенно се уплътнява и разширява. Става неподатлива на машинно, даже и на ръчно измиване. При всеки дъжд тя се изнася към уличните платна;

• Лошо състояние на тротоарите – в редица случаи тротоарите са в лошо състояние и върху тях от дъждовете непрекъснато се намива земна маса от прилежащите зелени площи. От там тя непрекъснато се пренася върху прилежащите пътни платна

• Лошо състояние на територии, определени за зелени площи – при всеки дъжд, дълго време неподдържаните зелени площи стават източник за пренос на земна маса към тротоарите, а от там към пътните платна.

• Паркиране в зелени площи – това е типична картина за много от кварталите, в които жителите паркират автомобилите си за пренощуване. Недостигът на паркоместа (и ниската екологична култура на водачите) води до постепенно „превземане” на зелени площи.

Горните примери показват само няколко от многото възможни пътища за попадане на почва, кал, тиня, остатъци от строителни материали и разтвори и др. върху пътните платна. Ако многобройните източници за това не бъдат силно намалени или ликвидирани, върху пътните платна системно ще се поддържа високо нива на наноса и следователно, високо ниво на емисии от прах, в това число и на ФПЧ10.

С периодично (даже системното) измиване на част от градските улици без да бъдат прекъснати източниците за пренос на нов нанос върху тях не може да бъде постигнато трайно и устойчиво намаляване на замърсяването с ФПЧ10. Това означава също, че мерките на общините за намаляване на транспортното замърсяване с ФПЧ10 следва да бъдат ориентирани основно към постепенно намаляване и ликвидиране на източниците на нанос върху пътните платна по всички антропогенни начини, в това число чрез замърсени с кал автомобилни гуми и чрез дъждовните води от лошо поддържани зелени площи, нерегламентирани паркинги и други лошо поддържани площи за обществено ползване.

Въпреки че гр.Казанлък има изграден околовръстен път, автомобилният трафик е натоварен поради кръстопътното географско разположение на общината. Когато Прохода на Републиката е затворен околовръстният път поема товарния транзит от Южна към Северна България. Натовареността на движението през града и околността се увеличава силно през летния сезон, тъй като част от трафикът за Черноморието преминава през района.

Проблемът за замърсяването на атмосферния въздух от автотранспорта е особено актуален за жителите на натоварените улици и булеварди в град Казанлък – булевардите “23-ти Пехотен шипченски полк”, “Ал.Батенберт”, “Освобождение”, “Розова долина”, “Никола Петков”, същото така пътните артерии в района на ЖП гара и Автогара, както в Промишлена зона и квартал “Индустриален”.

В работни дни, в пиковите часове сутрин в 7.30 и следобед 16.30 в Централна градска част се получават ежедневни задръствания, например на възлови кръстовища, като тези бул.”Розова долина” и бул.”Ал.Батенберг” и ул.”Христо Ботев”. В някои участъци движението се затруднява допълнително от неправилно паркирали автомобили.

Най- натоварени кръстовища и улици – това са пътните отсечки, чиито емисии са включени в модела на територията на гр.Казанлък, обозначени както следва:

1. бул.”Ал.Батенберг” и бул.”Розова долина”;
2. бул.”Ал.Батенберг” и ул.”Христо Ботев”;
3. бул.”Ал.Батенберг” и ул.”Пушкин” ;

4. западен изход на града
5. бул. „23-ти Пехотен Шипченски полк" и бул."Никола Петков"
6. кръгово кръстовище на бул "Освобождение" и "Ген.Драгомиров"
7. източен изход на града
8. и 9. ул."Козлодуй" – свързва да района от Промишлена зона
10. кръгово кръстовище в началото на бул. "Освобождение" ;

Изводи от анализ на текущото състояние

- Община Казанлък е с относително добро състояние на околната среда;
- Предприети са и са реализирани мерки за опазване на околната среда- изградени са ГПСОВ и пречиствателни станции към по-важните производствени предприятия;
- Добро качество на осигурените за гр. Казанлък питейни води;
- Съществуват нерешени проблеми по отношение на замърсяването на въздуха и качеството на ВиК инфраструктурата;
- Висока е интензивността на шума в централната и индустриална зона;
- Продължаващо замърсяване на въздуха от „ Габровница" АД – с. Горно Сахране;
- Неизградено регионално депо за отпадъци.

II. ПРЕДВАРИТЕЛНА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

Този екологичен анализ се явява предварителен по отношение изпълнението на инвестиционните намерения на Община Казанлък, които са обект на анализ в другите компоненти от настоящото предпроектно проучване на системата на интегрирания градски транспорт в Община Казанлък.

От списъка с проектни алтернативи влияние (в т.ч. и положително) върху околната среда се очаква от алтернативите, групирани, както следва:

- **Алтернативен вариант №1 - „Привлекателен интегриран градски транспорт“ -** включва доставка и монтаж на нови спирки; въвеждане на информационна система за управление на градския транспорт; закупуване на автобуси; ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез;

- **Алтернативен вариант №2 - „Инфраструктура за интегриран градски транспорт“ –** включва изграждане на велоалеи; въвеждане на информационна система за управление на градския транспорт; инфраструктурни дейности; включва доставка и монтаж на нови спирки

- **Алтернативен вариант №3 - „ Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт“ -** включва рехабилитация на основен булевард (бул. Розова долина – етап 1); закупуване на електробуси; информационна система за управление на градски транспорт; рехабилитация на 23 бр. спирки на градски транспорт;

Влиянието на цитираните компоненти, върху аспектите и факторите на околната среда, се състои основно в следното:

- емисии на вредни вещества в атмосферния въздух;
- емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.);
- влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.);
- евентуални въздействия върху качествата на повърхностните води;
- генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.;
- засегнати единични или групи дървета и зелени площи;
- възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.

III. ОЧАКВАНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Очакваните влияния по проектни алтернативи на транспортната система, описани в т. II. от предварителния екологичен анализ, са както следва:

Алтернативен вариант №1 - „Привлекателен интегриран градски транспорт“

Алтернативен вариант №1 включва следните компоненти:

Компонент 1 - „Рехабилитация на спирките на градския транспорт“;

Компонент 2 - „Информационна система за управление на градски транспорт“;

Компонент 3 - „Закупуване на подвижен състав – автобуси“;

Компонент 4 - „Рехабилитация и реконструкция на ключов булевард и подлез за пригаждането им към услугите на ОГТ“

Така избраните компоненти са дефинирани в резултат на анализи, вкл. „Търсене – предлагане“ и „Мултикритериен анализ“ и отразяват в най-голяма степен потребностите на община Казанлък и нейните граждани в приоритетно направление „Градски транспорт“ по начин, че да се постигне интегриран ефект.

Въздействие на Компонент 1 - „Рехабилитация на спирките на градския транспорт“

Реализацията на компонент 1 предвижда доставка и монтаж на 51 броя нови спирки от тип „винкел и плексиглас“. Необходимостта от реновирането и създаването на нови спирки може да бъде изведена от направените проучвания и анкети във връзка с градския транспорт на Казанлък. Резултатите от последните посочват, че значителната част от спирките на територията на града са в изключително неприветливо и неподдържано състояние, макар да има такива в добро състояние. Липсват табели с маршрутите на автобусните линии и няма информация относно времевите интервали между отделните курсове. На повечето спирки липсват места за сядане, както и благонадеждни спиркови навеси.

С обновяването на съпътстващата инфраструктура (спирки) може да се очаква положително влияние, изразено в намаляване на вредните емисии, поради повишаване на комфорта и качеството на пътуване с обществен транспорт и прехвърляне в резултат на това на пътници, от личните превозни средства към по-екологичния обществен транспорт.

Изграждането на нови спирки в града значително ще подобри цялостната градска среда и ще доведе до значително по-голямо търсене на услугите на обществения транспорт. Лицата, които нямат местожителство в град Казанлък, туристите и чужденците, ще бъдат предразположени да ползват градския транспорт, тъй като ще бъде лесно достъпен и удобен. Изпълнението на Компонент 2 и по-конкретно поставянето на информационни табла за външен монтаж във взаимовръзката си с Компонент 1 ще подобри значително условията на ползването на обществения транспорт. Изграждането на спирките ще създаде по-добри условия за изчакване на автобусите при условия на дъжд и снеговалеж. Друг съществен плюс за доходите на Община Казанлък е възможността за предоставянето на пространство под наем за поставяне на реклами.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови	Поставянето на нови спирки, освен, че ще повиши комфорта на пътниците, ще има косвен ефект върху околната среда, поради следната причинно следствена връзка: по-удобни спирки – по рационално използване на тротоарното пространство – възможност за не-струпване на талпи при качване в превозното средство – по-бързо качване в превозното средство – по-кратък престой на превозното средство на едно място. Тъй като автобусите отделят най-много вредни емисии на полу-ход, то намаляване престоят им на спирките, ще позволи да се ограничат отделените вредни емисии, както и шумът в конкретната локация. Новите спирки ще включват кошчета за отпадъци, което ще има пряк ефект върху замърсяването с битови отпадъци. Влиянието на компонента върху околната среда е сравнително положително по отношение на състоянието на въздуха и шума. При улесняването достъпа на жителите до МГОТ ще се постигне

Показатели, които имат отношение	Влияние
нива.	подобряване на условията за пешеходците, което ще насърчи намаляването на използване на лични превозни средства.

Въздействие на Компонент 2 - „Информационна система за управление на градски транспорт“

Информационната система за управление многократно ще подобри качеството на услугите на обществения транспорт, както и ще допринесе за изграждането на устойчива и интегрирана градска среда. По-големите градове в България и Европа ползват такива системи и резултатите от това са изцяло положителни. Това обосновава и необходимостта за въвеждането й в град Казанлък.

Системата е предназначена за подпомагане на общинските служби, екипи и граждани на Казанлък във всички фази на планиране, оптимизация и управление на транспортната инфраструктурата на територията на Община Казанлък, за постигане на цел – „Устойчив и достъпен публичен транспорт за гражданите и гостите на Община Казанлък“.

За да започне да функционира такава система за управление на транспорт са необходими компютърен модел, софтуер, хардуер, геопространствена система, информационни табла за вътрешен и външен монтаж, бордови компютри с вградени GSP и GSM и център за управление и координация. Изграждането на център за управление и координация предполага и обучението на оператори.

По отношение внедряването на информационната система очакваният ефект е положителен. Намаляване замърсяването на въздуха ще се постигне и от предвидения приоритет на обществения транспорт, който ще се осигурява при светофарно регулираните кръстовища.

Предвидените действия по този компонент са във функционална зависимост и

синхрон с останалите Компоненти на Алтернатива 1. Най-значителните резултати от въвеждането на системата за управление са: повишаване търсенето на услугите на обществения транспорт; по-добрите условия за ползването на транспорт и възможността за по-добър анализ на текущото състояние в град Казанлък; лесен достъп до информация.

Показатели, които имат отношение	**Влияние**
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	Въздействието се изразява в намаляване на шума и замърсяването на въздуха, в резултат от предвиденото намаляване на престоя на обществените превозни средства при кръстовищата и на времетраенето на извършваните курсове по отделните линии.

Въздействие на Компонент 3 - „Закупуване на подвижен състав – автобуси“

Текущото състояние на подвижния състав на обществения транспорт е в крайно незадоволително състояние, което се потвърждава и от направените проучвания

и анкети на граждани на Казанлък. Към настоящия момент 10 автобуса от категория М2 и М3, като тези които са от категория М2 не разполагат с EURO сертификат. Най-новият автобус е модел 2004 г., а преобладаващи са тези от 90-те. Средният разход на гориво на автобусите от категория М3 е 30 до 35 литра за 100 км, а на тези от категория М2 е 12 до 13 литра за 100 км. Годишната амортизация на подвижния състав е приблизително равна на 26 500 лв.

Горепосочените данни водят до извода, че закупуването на нов подвижен състав е необходимост за нормалното и природосъобразно функциониране на обществения транспорт. Действията по този компонент предвиждат закупуването на 4 броя автобуси, като всеки от тях разполага с 44 седящи места.. За опазването на околната среда и намаляване нивата на вредните емисии моделите автобуси ще отговарят на Европейските стандарти за изгорели газове.

Подмяната на подвижен автобусен състав е във взаимовръзка с технологична обусловеност на ниски нива на вредни физични фактори и редуциране на необходимостта от провеждане на ремонтни работи и поддръжка. Намалява се значително риска от аварийни разливи на масла и нефтопродукти.

Подмяната на подвижния състав от своя страна с нов ще осигури въвеждането в експлоатация на превозни средства, които да имат по-малко влияние върху околната среда от гледна точка на замърсяване на въздуха и въздействие на шума.

Източниците на шум от автомобила са най-различни: двигателят, ходовата част, спирачната система, вратите.

Най-голям шум генерира двигателят, който в новите автобуси и бусове ще отговаря на по-висок клас.

В този смисъл, в двигателите с вътрешно горене съществуват няколко основни източника на шум:

- Изпускателна система. Тя е с най-високи нива на шум. Той възниква в процеса на пулсиращото изтичане на газовете след горивния процес. При липсата на шумозаглушител нивата му могат да достигнат 125 - 130 dB.
- Пълнителната система. Нивата на шум при нея са доста по-малки в сравнение с изпускателната система. Той възниква главно при отварянето и

затварянето на пълнителните клапани и свързаните с това колебания в налягането на горивната смес.

- Коляно-мотовилковият механизъм. Шумът при него възниква поради следните причини: ударите на буталото, наличие на хлабини в механизма, удари по подвижните части в основните и мотовилковите лагери.
- Газоразпределителният механизъм. Този източник генерира доста слаб шум, който се дължи на ударите между отделните механизми - разпределителен вал, повдигачи, кобилици, клапани.
- Горивната уредба при дизеловите двигатели. Горивният процес при дизеловия двигател е съпроводен с по-големи стойности на шума в сравнение с бензиновия двигател.
- Вентилаторът на охладителната система. Той представлява интензивен източник на шум вследствие на преминаването на въздушния поток през радиатора и лопатките на вентилатора. При тежкотоварните автомобили шумът от вентилатора може да надхвърли 100dB.

Освен от двигателя, значителен шум се създава и от ходовата част на автомобила, спирачната система и другите подвижни механични части на автомобила, особено при проблеми с окачването и закрепването, а също и климатичната система.

Влияние на шума върху човешкото здраве

Шум в	Влияние върху човека
0 - 10	**Граница на възприемане на шума** Не влияе върху здравето
10 - 30	**Много тих шум** Не влияе на човека
30 - 50	**Тих шум** Слабо влияние върху човека
50 - 75	**Умерено силен шум** Затруднява общуването, натоварва психиката
75 - 100	**Много силен шум** Невъзможност за общуване, засяга слуховия апарат

100 - 120	**Неприятно силен шум** Увреждa слуховия апарат, причинява психично разстройство, увреждa редица други органи
120 - 150	**Болезнено силен шум** Загуба на слух

Както замърсяването с вредни вещества, така и шумовото замърсяване от автомобилния транспорт се влияе от редица фактори. На първо място, това е конструкцията и предназначението на автомобила. Начинът на подаване на горивото, технологията на горивния процес, наличието на шумозаглушители, материалите, от които са направени възлите и детайлите, съществено влияят върху нивото на шума. При различните конструкции може да се получат разлики в шума от порядъка на 10 до 30 и повече децибела. Дизеловият двигател генерира повече шум от бензиновия.

Освен от конструкцията и предназначението на автомобила, нивото на шум зависи и от техническото му състояние, възрастта, начина на използване, скоростта, квалификацията, вътрешните качества и настроението на водача, степента на натоварване, пътно-климатичните условия и др.

Както беше подчертано, шумът влияе зле върху човешкото здраве и воденето на нормален живот.

Трябва да се има предвид, че вредите на шума върху здравето се определят не само от неговата сила, а и от продължителността на излагане на човека в шумова среда. Продължителното въздействие на шума води, освен до слухови проблеми, още до безсъние, психически разстройства, а оттук и до сърдечни, дихателни и други подобни смущения. Най-чувствителни са хората, работещи при високи нива на шум. В тази група попадат водачите на автомобили, както и обслужващият персонал. В градска среда нивата на шум често надхвърлят 100 dB, като основен източник е автомобилният транспорт. На разстояние до 15 метра шумът от автомобила достига до 80 - 90, а понякога и повече децибела, като най-горещи точки са местата, в които се съсредоточава голям автомобилен трафик - кръстовища, булеварди, централни части и пр. От автомобилния шум страда и населението в централната и индустриална част на града.

При автомобилния превоз на пътници приложение намират различни видове горива: бензин, дизелово гориво, природен газ, електрическа енергия, метанол, етанол,

водород и др. Автомобилните превозни средства консумират почти изцяло течни горива. Електрическата енергия намира приложение в автомобилната промишленост, производството на горива, обслужващите и спомагателните дейности (манипулиране на товарите, ремонт, поддръжка, техническо и административно обслужване, обслужване на пътниците и пр.). Електрическите автобуси засега имат твърде ограничено приложение.

В основната си част автомобилите използват горива, основани на т.нар. „фосилни горива" и преди всичко на нефта и природния газ (бензин, газ и дизел). Видът на използваното гориво засяга преди всичко качеството на автомобилния процес. От друга страна, автомобилният транспорт е един от основните консуматори на енергия въобще. Това се дължи на неговото бурно развитие и широко проникване в живота на хората. На автомобилния транспорт се падат над 25 % от общата енергийна консумация в ЕС например.

Любопитно:

За държавите от Западна Европа над 30 % от изразходваните нефтопродукти са за автомобилния транспорт, за САЩ и Канада - над 55 %, за Япония - 20 %. Следователно основната част от нефтените запаси се използва от автомобилния транспорт.

Разходът на гориво зависи от редица фактори, като в основната си част те са същите, от които зависи и замърсяването на околната среда. Това се дължи на обстоятелството, че емисиите на вредни вещества от автомобилите в по-голямата си част се дължат на използването на течни горива.

В зависимост от всички тези фактори разходът на гориво се изменя в твърде широки граници. Един технически неизправен автомобил може да изхарчи 50 % повече гориво за извършване на единица работа от един изправен автомобил. Лошите пътни условия могат да увеличат разхода с до 60 %. Квалификацията на водача може да измени разхода с ±10 % от средното ниво.

Състоянието на автобусите и тяхната година на производство оказват негативно въздействие върху желанието и мотивацията на гражданите да ползват обществения градски транспорт. Именно поради тази причина закупуването на нов подвижен състав значително ще увеличи търсенето.

Годишната амортизация на автобусите е стойност, която към настоящия момент е незадоволителна. Без замяната на подвижния състав последната ще се увеличава ежегодно, тъй като автобусите са твърде стари и това е предпоставка за възникването на нови и по-сериозни проблеми. Чрез закупуването на нови автобуси разходите по амортизацията ще спаднат значително, като спестените средства могат да се използват за задоволяването на други нужди на Община Казанлък.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	Новите автобуси ще отговарят на по-висок Европейски стандарт за изгорели газове, което пряко ще се отрази на отделянето на вредни емисии в атмосферния въздух. Един от основните ефекти ще бъде ограничаване замърсяването на въздуха. Замърсяването на въздуха се отразява отрицателно върху качеството на водата и почвата и уврежда екосистемите, като предизвиква еутрофикация (прекомерно замърсяване с азот) и киселинен дъжд. Замърсителите, които на този етап създават най-големи проблеми, са фините прахови частици и озонът в приземните слоеве на атмосферата (тропосферният озон). Ограничаването на шума може да повлияе на качеството на живота и да предизвика в значителна степен стрес, нарушения на съня и неблагоприятни последици за здравето, напр. сърдечно-съдови заболявания. Шумът оказва влияние и върху фауната.

Въздействие на Компонент 4 - „ Рехабилитация и реконструкция на ключов булевард и подлез за пригаждането им към услугите на ОГТ“

Дейностите за реализиране на Компонент 4 включват: ремонт на бул. „Розова долина“ – 1 етап в частта от бул. „Розова долина“ до кръговото с ул. „Бачо Киро“ с дължина 400/12 метра; реконструкция на подлез „Автогара“ и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града.

Безопасността на пешеходците е приоритетна за Община Казанлък и тази дейност ще бъде превантивна мярка по отношение на възможните пътно-транспортни произшествия. Подлезите са избрани с оглед натовареността на движението и степента на обществена опасност. Автомобилния трафик в тези области ще бъде облекчен, тъй като броят пресичащи ще намали значително. Подлезът на Автогара Казанлък ще бъде пригоден за обслужване на бъдещите велоалеи на град.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от	Инфраструктурните подобрения ще имат ефект по отношение на ефектът от подновената настилка и състоянието на пътния нанос. Пътният нанос е сумарното количество несвързани помежду си твърди частици (най-често почва, пясък и др.), попаднали върху пътното платно по всички възможни начини. Този нанос се измерва в грам на квадратен метър от пътното платно и представлява осреднена величина. За нанос се считат само частици с аеродинамичен диаметър до 30 микрона

разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	(чрез предварително пресяване, по-големите частици се отделят). Пътният нанос е разпределен неравномерно върху пътното платно. Той е най-малко около осевата линия на пътя и се увеличава в направление към банкета на пътя или бордюра на улицата. В градски условия бордюра играе задържаща роля, поради което плътността на наноса там може да достигне много високи стойности. При движението си автомобилите непрекъснато суспендират този нанос във въздуха и причиняват замърсяване. Ако върху пътните платна не се внася нов нанос, интензивното движение води до „почистване" на пътното платно.

Алтернативен вариант №2 - „Инфраструктура за интегриран градски транспорт"

От списъка с проектни алтернативи влияние (в т.ч. и положително) върху околната среда се очаква от компонентите в Алтернатива №2, групирани, както следва:

Компонент 1 „ Изграждане на велоалеи";

Компонент 2 „Информационна система за управление на градски транспорт";

Компонент 3 „Инфраструктурни дейности";

Компонент 4 „Рехабилитация на спирки";

Така избраните компоненти са дефинирани в резултат на анализи, вкл. „Търсене – предлагане" и „МКА. Мултикритериен анализ" и отразяват в най-голяма степен потребностите на община Казанлък и нейните граждани в приоритетно направление „Градски транспорт" по начин, че да се постигне интегриран ефект.

Въздействие на Компонент 1 „Изграждане на велоалеи“

Според резултатите от проучванията и направените анкети около 10% от пътуващите ползват велосипеди. Тази стойност насочва вниманието към необходимостта за създаването на подходяща среда за пътувания с велосипед. Изграждането на безопасни велоалеи ще доведе до увеличение броя на пътуващите с велосипеди, което пък ще намали автомобилния трафик и неблагоприятното влияние върху околната среда. След изграждането на велоалеите, които функционират към настоящият момент се наблюдава значително увеличение на пътуванията, което обосновава инвестицията и я прави целесъобразна и екосъобразна.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	Поставянето на велоалеи или стимулирането на велосипедният транспорт е пряко свързан със спестяване разпространяването на вредни емисии във въздуха и околната среда. Създаването на условия за използване на велосипеден транспорт ще насърчи употребата му, което пък ще резултира в намаляване разпространението на вредни емисии по трасетата, които ще служат за алеи.

Любопитно: Логично е да се мисли, че един колоездач в града ще вдиша много повече вредни газове и замърсяване, отколкото шофьорите и пътниците в превозните средства. Според проучване на Imperial College London това, обаче не е така. Изследователите констатирали, че пътниците в автобуси, таксита и коли вдишват значително по-голямо количество вредни вещества от велосипедистите и пешеходците.

Според проучването таксиметровите пътници са били изложени на повече от 100 000 фини частици на кубичен сантиметър, които могат да се открият в белите им дробове и които увреждат клетките. Автобусните пътници вдишват малко под 100 000, а хората в колите – около 40 000. Колоездачите обаче са били изложени само на 8000 фини частици на кубичен сантиметър. Смята се, че велосипедистите вдишват по-малко вредни газове, защото се движат в най-дясната част на пътя и за разлика от шофьорите, не са пряко на пътя на отделяните газове.

Проучване на ЕС в пренатоварените градски райони на ДЧ показа, че всеки 90-ти жител заболява от рак на белите дробове, причинен от дизеловите частици във въздуха и емисиите изгорели газове от автомобилния транспорт. Всеки 39-ти гражданин живее на главен път.

Въздействие на Компонент 2 - „Информационна система за управление на градски транспорт“

Информационната система за управление многократно ще подобри качеството на услугите на обществения транспорт, както и ще допринесе за изграждането на устойчива и интегрирана градска среда. По-големите градове в България и Европа ползват такива системи и резултатите от това са изцяло положителни. Това обосновава и необходимостта за въвеждането ѝ в град Казанлък.

Системата е предназначена за подпомагане на общинските служби, екипи и граждани на Казанлък във всички фази на планиране, оптимизация и управление на транспортната инфраструктурата на територията на Община Казанлък, за постигане на цел – „Устойчив и достъпен публичен транспорт за гражданите и гостите на Община Казанлък“.

За да започне да функционира такава система за управление на транспорт са необходими компютърен модел, софтуер, хардуер, геопространствена система, информационни табла за вътрешен и външен монтаж, бордови компютри с вградени GSP и GSM и център за управление и координация. Изграждането на център за управление и координация предполага и обучението на оператори.

По отношение внедряването на информационната система очакваният ефект е положителен. Намаляване замърсяването на въздуха ще се постигне и от предвидения приоритет на обществения транспорт, който ще се осигурява при светофарно регулираните кръстовища.

Предвидените действия по този компонент са във функционална зависимост и синхрон с останалите Компоненти на Алтернатива 2. Най-значителните резултати от въвеждането на системата за управление са: повишаване търсенето на услугите на обществения транспорт; по-добрите условия за ползването на транспорт и възможността за по-добър анализ на текущото състояние в град Казанлък; лесен достъп до информация.

Показатели, които имат отношение	**Влияние**
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • възможен кумулативен	Въздействието се изразява в намаляване на шума и замърсяването на въздуха, в резултат от предвиденото намаляване на престоя на обществените превозни средства при кръстовищата и на времетраенето на извършваните курсове по отделните линии.

	и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	

Въздействие на Компонент 3 „ Инфраструктурни дейности“

Предвиденото в Компонент 3 се състои в ремонт на бул. „Розова долина“ – 1 етап в частта от бул. „Розова долина“ до кръговото с ул. „Бачо Киро“ с дължина 400/12 метра; реконструкция на подлез „Автогара“ и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града.

Безопасността на пешеходците е приоритетна за Община Казанлък и тази дейност ще бъде превантивна мярка по отношение на възможните пътно-транспортни произшествия. Подлезите са избрани с оглед натовареността на движението и степента на обществена опасност. Автомобилния трафик в тези области ще бъде облекчен, тъй като броят пресичащи ще намали значително. Подлезът на Автогара Казанлък ще бъде пригоден за обслужване на бъдещите велоалеи на град.

Показатели, които имат отношение	**Влияние**
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия	Основният положителен ефект е създаването на безопасни условия за пресичане и движение на пешеходците, което представлява превантивна мярка по отношение на пътно-транспортните произшествия. Това ще доведе до намаляване броя на неправилно пресичащите и олекотяване на трафика.

Показатели, които имат отношение	Влияние
(електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	Не пряко ще се насърчи употребата на алтернативен транспорт като велосипедния, което дългосрочно ще се отрази положително върху всички показатели на състоянието на атмосферния въздух.

Въздействие на Компонент 4 Рехабилитация на спирки

Реализацията на Компонент 4 предвижда доставка и монтаж на 44 броя нови спирки от винкел и плексиглас. Необходимостта от реновирането и създаването на нови спирки може да бъде изведена от направените проучвания и анкети във връзка с градския транспорт на Казанлък. Резултатите от последните посочват, че значителната част от спирките на територията на града са в изключително неприветливо и

неподдържано състояние, макар да има такива в добро състояние. Липсват табели с маршрутите на автобусните линии и няма информация относно времевите интервали между отделните курсове. На повечето спирки липсват места за сядане, както и благонадеждни спиркови навеси.

Изграждането на нови спирки в града значително ще подобри цялостната градска среда и ще доведе до значително по-голямо търсене на услугите на обществения транспорт. Лицата, които нямат местожителство в град Казанлък, туристите и чужденците ще бъдат предразположени да ползват градския транспорт, тъй като ще бъде лесно достъпен и удобен. Изпълнението на Компонент 2 и по-конкретно поставянето на информационни табла за външен монтаж във взаимовръзката си с Компонент 1 ще подобри значително условията ползването на обществения транспорт. Изграждането на спирковите ще създаде по-добри условия за изчакване на автобусите при условия на дъжд и снеговалеж. Друг съществен плюс за доходите на Община Казанлък е възможността за предоставянето на пространство под наем за поставяне на реклами.

Алтернатива 3 - "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт"

От списъка с проектни алтернативи влияние (в т.ч. и положително) върху околната среда се очаква от компонентите в Алтернатива №2, групирани, както следва:

Компонент 1 - „Ремонт на бул. Розова долина – етап 1“

Компонент 2 „Закупуване на електробуси и зарядни станции“;

Компонент 3 „ Информационна система за управление на градски транспорт“

Компонент 4 „Рехабилитация на спирки на градски транспорт“

Така избраните компоненти са дефинирани в резултат на анализи, вкл. „Търсене – предлагане“ и „Мултикритериен анализ“ и отразяват в най-голяма степен потребностите на община Казанлък и нейните граждани в приоритетно направление „Градски транспорт“ по начин, че да се постигне интегриран ефект.

Въздействие на Компонент 1 - „ Ремонт на бул. Розова долина – етап 1“

За по-добре организиране на движението по основните булеварди и за намаляване риска от настъпване на ПТП се препоръчва и изпълнението на ремонт ни дейности с цел подобряване на пътно-транспортните условия по бул. „Розова долина“, поставяне на нова асфалтова настилка, специални обозначения на автобусните спирки; пешеходни пътеки обезопасяващи пресичането на пътниците, които слизат и се качват на автобусите; обозначение на лентите за движение, правилата за влизане и излизане от кръстовище и други.

Бул. Розова долина е сред най-натоварените пътни артерии в града с постоянен трафик. Това обуславя необходимостта от възстановяване на пътната настилка и нанасянето на пътна маркировка. Чрез създадените по-добри условия ще се постигне по-добра координация на автомобилното движение, което ще доведе до намаляване на задръстванията. От екологична гледна точка, тази алтернатива ще намали нивата на вредни емисии във въздуха.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение	От екологичните критерии всички компоненти на алтернативата допринасят положително към заложените индикатори като намаляване на вредните емисии във въздуха, на шума и на вибрациите, както и подпомагане развитието на зелените системи на града чрез мерките за рехабилитация на предвидените обекти. Може да се каже, че допринасянето към всички тези индикатори е в резултат от очакваното намаляване използването на лични автомобили и таксита при

Показатели, които имат отношение	Влияние
замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	придвижването в града и стимулираното използване на алтернативни форми на транспорт – градски транспорт, велосипеди, пеша и други. Следва да се има предвид, че една алтернатива, при която всички мерки представляват строителни дейности, непременно ще има върху околната среда с оглед замърсяване. Това ще бъде така, предвид и факта, че дейностите ще се изпълняват в една зона на града и всички строителни отпадъци и отделяне на вредни емисии от строителството ще са концентрирани на едно място. От друга страна ефектът от алтернативата в дългосрочен план е положителен и дава интегрирано и устойчиво решение за подобряване състоянието на околната среда в града и в този смисъл разглежданата алтернатива е най-подходящ.

Въздействие на Компонент 2 „ Закупуване на електробуси и зарядни станции“

Предвиждат се закупуване 6 бр. електробуси и 3 бр. зарядни станции, с включена цялата система за обслужване.

При анализа на този вариант са взети предвид следните факти и съображения,

които ясно водят до извода, че заменянето на традиционните транспортни средства с електрически такива са най-екологично чистото решение, касаещо МГОТ:

1. Пътнотранспортни емисии имат най-голям дял сред замърсителите на околната среда от категорията на „с антропогенен произход“;

2. Бързата урбанизацията и увеличаването броя на превозните средства е пряко свързано със създаване на условия за влошаване на здравословното състояние на населението, освен че замърсява околната среда (заболявания като астма, алергии и т.н.). Замърсители на въздуха като въглероден оксид (CO), азотни оксиди (NOx), бензен, 1,3-бутадиен и първична прахови частици PM10, допринасят за образуването на озон и вторични частици в съдържанието на въздуха и до голяма степен причинят респираторни проблеми при хората.

3. Автобуси, които са с определени кратки маршрути и пътувания в разстояние по-малко от 200 km дневно, са много подходящи за зареждане само чрез електрическа технология, като литиево-йонна (литиево-йонна) технология е най-често използваната.

4. Обществеият транспорт е ключов елемент, който отговаря за мобилността на хората в градовете. В този смисъл стартирането на подобна, иновативна политика би се отразило на визията на гражданите на методите на влияние върху околната среда.

5. Заместването на дизелов автобус от електрически автобус ще осигури значително въздействие върху околната среда. Един литър дизел излъчва 2,64 кг CO2. Ако приемем, че дизелов и електрически автобус изминават разстояние от 170 км. на ден, средният разход на гориво от дизелов автобус ще бъде 80.45 литра с обем на емисиите от 212 кг CO2. Така, в една година всеки дизелов автобус ще излъчва около 77 тона CO2. Електробусите от друга страна, тъй като нямат преки излъчвания на емисии от ауспуха, влият на околната среда косвено, поради процеса на зареждане. Те консумират енергия за зареждане на автобуса, което допринася за отделяне на емисии.

Количеството на CO2 в този случай, генерирано за киловат/час на енергия, която се ползва, е в диапазона 0.8-1.05 кг.

Показатели, които имат отношение	**Влияние**
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на	От анализа, става ясно, че експлоатацията на електрически автобус е много по-добър вариант в дългосрочен план, в сравнение с дизелов автобус, по отношение на влияние върху околната среда. Електрическият автобус има много предимства като липса на излъчване на вредни емисии от ауспуха и по-малко шум в сравнение с друг вид автобуси. По-малкото вибрации на автобуса ще доведе до по-удобно и по-гладко пътуване за пътници, освен, че ще допринесе за по-дълъг живот на превозното средство. Електрическият автобус има по-ниски и по-предвидими експлоатационни разходи в сравнение на цената на горивата.

Показатели, които имат отношение	Влияние
атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	

Въздействие на Компонент 3 „ Информационна система за управление на градски транспорт“

Информационната система за управление многократно ще подобри качеството на услугите на обществения транспорт, както и ще допринесе за изграждането на устойчива и интегрирана градска среда. По-големите градове в България и Европа ползват такива системи и резултатите от това са изцяло положителни. Това обосновава и необходимостта за въвеждането й в град Казанлък.

Системата е предназначена за подпомагане на общинските служби, екипи и граждани на Казанлък във всички фази на планиране, оптимизация и управление на транспортната инфраструктурата на територията на Община Казанлък, за постигане на цел – „Устойчив и достъпен публичен транспорт за гражданите и гостите на Община Казанлък“.

За да започне да функционира такава система за управление на транспорт са необходими компютърен модел, софтуер, хардуер, геопространствена система, информационни табла за вътрешен и външен монтаж, бордови компютри с вградени GSP и GSM и център за управление и координация. Изграждането на център за управление и координация предполага и обучението на оператори.

По отношение внедряването на информационната система очакваният ефект е положителен. Намаляване замърсяването на въздуха ще се постигне и от предвидения приоритет на обществения транспорт, който ще се осигурява при светофарно регулираните кръстовища.

Предвидените действия по този компонент са във функционална зависимост и синхрон с останалите Компоненти на Алтернатива 3. Най-значителните резултати от въвеждането на системата за управление са: повишаване търсенето на услугите на обществения транспорт; по-добрите условия за ползването на транспорт и възможността за по-добър анализ на текущото състояние в град Казанлък; лесен достъп до информация.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови нива.	Въздействието се изразява в намаляване на шума и замърсяването на въздуха, в резултат от предвиденото намаляване на престоя на обществените превозни средства при кръстовищата и на времетраенето на извършваните курсове по отделните линии.

Въздействие на Компонент 4 „Рехабилитация на спирки на градски транспорт“

Реализацията на компонент 4 предвижда доставка и монтаж на 23 броя нови спирки от тип „винкел и плексиглас“. Необходимостта от реновирането и създаването на нови спирки може да бъде изведена от направените проучвания и анкети във връзка с градския транспорт на Казанлък. Резултатите от последните посочват, че значителната част от спирките на територията на града са в изключително неприветливо и неподдържано състояние, макар да има такива в добро състояние. Липсват табели с маршрутите на автобусните линии и няма информация относно

времевите интервали между отделните курсове. На повечето спирки липсват места за сядане, както и благонадеждни спиркови навеси.

С обновяването на съпътстващата инфраструктура (спирки) може да се очаква положително влияние, изразено в намаляване на вредните емисии, поради повишаване на комфорта и качеството на пътуване с обществен транспорт и прехвърляне в резултат на това на пътници, от личните превозни средства към по-екологичния обществен транспорт.

Изграждането на нови спирки в града значително ще подобри цялостната градска среда и ще доведе до значително по-голямо търсене на услугите на обществения транспорт. Лицата, които нямат местожителство в град Казанлък, туристите и чужденците, ще бъдат предразположени да ползват градския транспорт, тъй като ще бъде лесно достъпен и удобен. Изпълнението на Компонент 3 и по-конкретно поставянето на информационни табла за външен монтаж във взаимовръзката си с Компонент 4 ще подобри значително условията на ползването на обществения транспорт. Изграждането на спирките ще създаде по-добри условия за изчакване на автобусите при условия на дъжд и снеговалеж. Друг съществен плюс за доходите на Община Казанлък е възможността за предоставянето на пространство под наем за поставяне на реклами.

Показатели, които имат отношение	Влияние
• емисии на вредни вещества в атмосферния въздух; • емитиране на високи шумови нива и проява на негативни физични въздействия (електромагнитни лъчения, вибрации и др.); • влияние върху земите и почвите (опасност от разливи на масла и нефтопродукти и др.); • генериране на различни видове отпадъци - битови отпадъци, износени автомобилни гуми, акумулатори, масла, филтри и др.; • възможен кумулативен и комбиниран ефект основно по отношение замърсяването на атмосферния въздух и наднормени шумови	Поставянето на нови спирки, освен, че ще повиши комфорта на пътниците, ще има косвен ефект върху околната среда, поради следната причинно следствена връзка: по-удобни спирки – по рационално използване на тротоарното пространство – възможност за не-струпване на талпи при качване в превозното средство – по-бързо качване в превозното средство – по-кратък престой на превозното средство на едно място. Тъй като автобусите отделят най-много вредни емисии на полу-ход, то намаляване престоят им на спирките, ще позволи да се ограничат отделените вредни емисии, както и шумът в конкретната локация. Новите спирки ще включват кошчета за отпадъци, което ще има пряк ефект върху замърсяването с битови отпадъци. Влиянието на компонента върху околната среда е сравнително положително по отношение на състоянието на въздуха и шума. При улесняването достъпа на жителите до МГОТ ще се постигне

Показатели, които имат отношение	Влияние
нива.	подобряване на условията за пешеходците, което ще насърчи намаляването на използване на лични превозни средства.

IV. ОЦЕНКА

Дали едно въздействие се счита за благоприятно или неблагоприятно (т.е. характера на въздействието), както и начинът, по който то е свързано с дадено инвестиционно предложение (т.е. вида на въздействието, например пряко, непряко), са от значение за околната среда. По - конкретно, степента, до която дадено въздействие може да бъде управлявано или променено чрез смекчаващите мерки, зависи от характера и вида на въпросното въздействие. Съответните определения са посочени в следващата таблица:

Таблица 27 Определения на въздействията

Термин	Определение
Характер на въздействието	
Неблагоприятно въздействие	Въздействие, за което се смята, че представлява неблагоприятна промяна на съществуващото състояние или въвежда нов нежелан фактор.
Благоприятно въздействие	Въздействие, за което се смята, че представлява подобрение на съществуващото състояние или въвежда нов желан фактор.
Вид на въздействието	
Пряко въздействие	Въздействия, които произтичат от пряко взаимодействие между дадена дейност от Инвестиционното предложение и състоянието на околната среда
Непряко въздействие	Въздействия, които произтичат от други дейности в резултат на дейностите по Инвестиционното предложение.
Вторично въздействие	Въздействия, които са последица от първични взаимодействия между Инвестиционното предложение и околната среда в резултат от последващи взаимодействия с околната среда.
Кумулативно въздействие	Въздействия, които се проявяват в комбинация с въздействията от други проекти или несвързани дейности, и засягат едни и ресурси на околната среда.

При разглеждането на въздействията, свързани с проектните алтернативи, са идентифицирани както неблагоприятни, така и благоприятни въздействия. В съответните раздели от главата за оценка на въздействието конкретните въздействия са определени според случая като преки, непреки или вторични.

В следващата таблица са представени критериите за определяне на значимостта на въздействията на отделните компоненти:

Таблица 28 критериите за определяне на значимостта на въздействията на отделните компоненти

Ниво на значимост на въздействието	Степен	Възможност от поява на въздействието
Значително отрицателно въздействие	**---**	Възможно е отрицателно въздействие върху околната среда от реализация на предложената алтернатива
Средно отрицателно въздействие	**--**	
Минимално отрицателно въздействие	**-**	
Неутрално / Незначително	*****	Не се очаква да има въздействие върху околната среда
Значително положително въздействие	**+++ (3точки)**	Възможно е положително въздействие върху околната среда от реализацията на алтернативата
Средно положително въздействие	**++ (2 точки)**	
Минимално положително въздействие	**+ (1 точка)**	
Неизвестно въздействие	**/**	На този етап не може да се определи степента на въздействието върху околната среда

Всеки от отделните компоненти е анализиран по гореописаните критерии и му е определен характер, вид и значимост на въздействието:

Таблица 29 Анализ на отделните компоненти по: характер, вид и значимост на въздействието

		Значително +/-	Средно +/-	Минимално +/-	Незначително +/-	Без въздействие +/-	Шум/атмосферен въздух/отпадъци	Вид въздействие
Алтернатива №1	**Компонент № 1:** „Рехабилитация на спирките на градския транспорт“		+				+ + +	Непряко въздействие ++
	Компонент № 2: "Информационна система за управление на градски транспорт"		+				* + +	Непряко въздействие +++
	Компонент № 3: "Закупуване на подвижен състав - автобуси”		+				+ + +	Пряко въздействие +

	Компонент № 4: „Рехабилитация и реконструкция на улици за пригаждането му към услугите на ОГТ“		+				+ + +	Непряко въздействие +
Алтернатива №2	**Компонент № 1: „**Изграждане на велоалеи“		+				+ + +	Пряко въздействие ++
	Компонент № 2: „ Информационна система за управление на градски транспорт „	+					* + +	Непряко въздействие +++

	Компонент № 3: „Инфраструктурни дейности”					*	* + +	Непряко въздействие ++
	Компонент № 4: „Рехабилитация на спирки“		+				* + *	Непряко въздействие ++
Алтернатива №3	**Компонент 1:** „Ремонт на бул. Розова долина – етап 1“		+				* + +	Непряко въздействие ++
	Компонент 2: „Закупуване на електробуси и зарядни станции“	+					+ + +	Пряко въздействие +++
	Компонент 3: „Информационна система за управление на градски транспорт“	+					* + +	Непряко въздействие +++

	Компонент 4: „Рехабилитация на спирки“		+				* + *	Непряко въздействие ++

	Констатации	Положителни страни	Слабости
Алтернатива №1	Включва дейности с пряко и непряко положително въздействие	Присъстват дейности с пряко положително въздействие. Присъстват с дейности с положително въздействие.	СМР дейностите предполагат отрицателно влияние върху околната среда в краткосрочен план;
Алтернатива №2	Включва дейности с преобладаващо пряко положително въздействие	Съдържа дейности предимно със „значително“ положително въздействие;	СМР дейностите предполагат отрицателно влияние върху околната среда в краткосрочен план
Алтернатива №3	Включва дейности с преобладаващо непряко и пряко положително въздействие	Съдържа дейности със „значително“ положително въздействие; Дейностите обхващат различни територии от града, което придава по-голям обхват на проектното предложение и съответно е предпоставка за интегриран ефект; Дейностите комбинират екологичен и иновативен подход, което предполага устойчива политика на Община Казанлък в областта на екологичен транспорт.	Макар положителното влияние, което оказват отделните компоненти, съществува зависимост в подвижния състав и други фактори с пряко въздействие.

В контекста на описаното, във връзка с представения критериен и сравнителен анализ, предвид и възможната осъществимост ЮДК ЕООД определя като оптимална по отношение на устойчиво въздействие върху околната среда -

Алтернатива №3.

Доводите за избиране на Алтернатива №3 като оптимална се базират комплексен анализ на всички фактори, които оказват влияние върху околната среда.

Следва да се има предвид, обхватът на алтернатива 3, който включва положителните от екологична гледна точка дейности от алтернативи 1 и 2, като ефектът се допълва от закупуването на иновативни превозни средства. Третата алтернатива, както и предходните 2 предвижда изграждане на информационна система за управление на градския транспорт, която ще увеличи търсенето на услугите на последния поради удобството, което създава чрез лесния достъп до информация. Увеличаването на пътуващи с градския транспорт от своя страна води до намаляване ползването на автомобилите като средство за предвижване, а те са основния замърсител на въздуха в съвременното общество.

Алтернатива №3 предвижда още: ремонт на бул. Розова долина, рехабилитация на спирки на градския транспорт и закупуването на електробуси. Несъмнено електробусите са най-екологичното решение с оглед развитието на технологиите. Ремонтните дейности по основният булевард ще създаде по-атрактивен вид на градската среда и ще подобрят в известна степен организацията на движението, което ще доведе но намаляване предпоставките за възникване на задръствания.

Комплексният анализ на всички фактори води до изводите, че единствено Алтернатива №3 ще доведе до съществени подобрения в цялостната система на обществения градски транспорт и създаване на възможности за развитие.

Алтернатива №3, включваща разглежданите по-горе 4 компонента има изразено положително влияние върху околната среда, потвърдено и от представената по-долу таблицата, представяща обобщена информация за степента на влияние на всеки от компонентите - атмосферен въздух, шум и ЕМЛ и отпадъци.

Таблица 30 Таблица – влияние върху околната среда

Компонент	Атмосферен въздух	Шум и ЕМЛ	Отпадъци
Компонент 1	= =	+ =	+ =
Компонент 2	++ =	++ =	++ =
Компонент 3	= -	+ -	+ -
Компонент 4	= -	+ -	+ =
Легенда:	+ Положително - Отрицателно = Неутрално Текущо състояние		

От таблицата по-горе ясно се вижда, че изпълнението на компонентите от алтернатива 3 ще допринесе за оптимизиране на трите ключови показатели в сравнение със ситуацията сега.

Въпреки, че от данни по-горе в проучването се вижда цялостно подобряване на показателите на околната среда, трябва да се отбележи необходимостта от продължаване предприемане на мерки по подобряването условията на обществения градски транспорт. Конкретните бъдещи инвестиции трябва да са насочени към цялостната подмяна на подвижния състав, което ще доведе до значително понижаване нивата на вредни газове във въздуха. Предвид географското местоположение на Казанлък, тенденциите на населението да ползват велосипедния транспорт и можеството пешеходци, съществува реалната възможност за града да се превърне в

благоприятно място за живеене с много ниски нива на замърсяване за размерите си.

Тенденциите, които могат да се забележат при анализ докладите на РИОСВ-Стара Загора, водят до извода за необходимост от изпълнение на настоящия проект, тъй като в дългосрочен план, включително, ще се отразят положително върху стойностите на показателите: атмосферен въздух, шум/ ЕМЛ и отпадъци.

V. ВАЖНИ НОРМАТИВНИ ТЕКСТОВЕ В ОБЛАСТТА НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Опазването на околната среда е въздигнато в конституционно изискване. Според чл. 15 на Конституцията на Република България осигурява опазването и възпроизводството на околната среда, поддръжката и разнообразието на живата природа и разумното използване на природните богатства и ресурсите на страната". При анализа на текста можем да направим извода, че екологичният ангажимент на държавата е иманентна част от нейните функции. Тази връзка по-нататък се подчертава и в отговорността и финансирането по почистването на замърсените селскостопански земи в Закона за собствеността и ползването на земеделските земи, както и с освобождаването от отговорност за минали вреди на новите инвеститори при приватизация съгласно ЗООС.

Освен този основен конституционен текст съотносими към материята са чл. 21, ал. 1: "Земята е основно национално богатство, което се ползва от особената закрила на държавата и обществото" и чл. 55, който формулира правото на здравословна и благоприятна околна среда в съответствие с установените стандарти и нормативи в основно човешко право.

Като особено важно следва да подчертаем и присъствието на чл. 5 от Конституцията, който дава рамките на т. нар. пряко действие на основния ни закон. Според него международните правни норми имат предимство и действуват пряко след ратификацията и публикуването им, когато вътрешното право им противоречи.

Структурата на националното ни екологично законодателство традиционно се разделя на общ закон и специални закони по отделните природни ресурси и компоненти на околната среда. Би следвало да се изтъкне, че България е една от страните с най-старо екологично законодателство в Европа. Веднага след Освобождението се създават Законът за горите и Законът за топлите и студените минерални извори. Първият ни общ закон - Наредбата-закон за защита на родната природа, е от 1936 г.

Обзорът на сегашното екологично законодателство включва рамковия ***Закон за опазване на околната среда***, който урежда принципните общи постановки (ОВОС, интегрирано предотвратяване и контрол на замърсяването, право на обществен достъп до екологична информация, икономически регулатори), и специалните закони по компоненти на околната среда (въздух, води, почви, отпадъци, опасни вещества и химикали, защитени територии), като във всеки от тези сектори е приет или предстои приемането на закон и съответните подзаконови нормативни актове.

Рамковият ЗООС, приет през 1991 г., съдържа основните принципи на съвременната екологична политика и законодателство, като: "замърсителят плаща", "принципът за превантивност" и "обществеността има право на информация". През 1997 г. ЗООС бе изменен и допълнен, като се увеличиха многократно глобите за нарушаване разпоредбите на закона от физически лица, както и премахване на предвидената в закона горна граница на санкциите за замърсяване над допустимите норми. Законът регламентира и заплащането на такси за замърсяване на околната среда в рамките на допустимите норми, чийто конкретен вид и размер следва да се определи от Министерския съвет. Предстояща задача на МОСВ е разработването на тарифа за такси за изпускане на отпадъчни води в съответствие с изискванията на закона.

Един от ефективните механизми за управление на околната среда, по-специално осигуряване на превантивния контрол върху реализацията на проекти и непрекъснатия контрол на въздействията върху околната среда в резултат от дейността на обекти, са процедурите по ОВОС, чиито основни положения са изяснени в глава IV от ЗООС. Проектите в областта на промишлеността, земеделието, енергетиката, транспорта, туризма и др., посочени в списъците на приложения 1 и 2 на закона, подлежат на задължителна ОВОС. Редът и условията за извършване на ОВОС са изяснени в Наредба № 1/1995 за ОВОС. Регламентираната процедура е в пълно съответствие с Директива 87/337/ЕЕС за ОВОС. Приложения 1 и 2 на ЗООС изцяло се покриват с приложения 1 и 2 на Директива 85/337. В Наредба № 1 са развити основните страни на процеса: класификация на проектите, обектите и дейностите; организиране и провеждане на общественото обсъждане, вземане на решение от компетентния орган. През 1997 г. Народното събрание прие предложеното изменение и допълнение на закона, с което се

отмени създаденият през 1995 г. чл. 23г, който предвиждаше пускане в експлоатация на обекти без извършване на ОВОС. Друго важно изменение бе прецизирането на списъка на обектите в експлоатация и проектите, подлежащи на задължителна процедура по ОВОС, в духа на директивата за изменение на Директива 86/337 от 1996 г.

Важни относими правни институти:

Физическите и юридически лица заплащат санкции и глоби за замърсяване на въздуха, водите и почвите над пределно допустимите норми. Постъпленията се разпределят между Националния фонд за опазване на околната среда (НФООС) и общинските фондове в съотношение 70:30.

Като типични екологични такси можем да посочим тези за замърсяване на околната среда в границите на допустимите норми, постъпленията от които се разпределят между общините и НФООС в съотношение 40:60, както е предвидено в ЗООС. Въведени са и екологични такси върху производството и вноса на течни горива, както следва: 5% върху всички видове автомобилни бензини, 4% върху автомобилното дизелово гориво, 8% върху мазут със съдържание на сяра над 1%. Приходите от тях постъпват в НФООС. Фондът се попълва също и от административните такси, заплащани при издаване на разрешителни, лицензи, решения по ОВОС и др. Тяхната природа е свързана с предоставянето на услуга от държавен орган, както гласи общият текст на Закона за държавните такси, и не е специално свързана с екологията, но насочването на средствата е целево. За услугите по третиране на битови отпадъци, както и за водоснабдяване, отвеждане и пречистване на отпадъчни води, населението и фирмите също заплащат такси. Тенденцията е техният размер да се доближава до разходите за извършване на съответната услуга.

Особен вид екологична такса са и постъпленията чрез процеса на приватизация на държавни и общински обекти, от които 5% от приходите постъпват в НФООС или общинските екологични фондове.

Съгласно действащите специални ресурсни закони такси се заплащат за добив на дървен материал, билки, дивеч, а също така при промяна на предназначението на земи от горския и селскостопанския фонд за строителни и промишлени цели.

В тази област трябва да се направят съществени усилия за привеждане на законодателството в съответствие с принципите на пазарната икономика, като се разработят методики за определяне на цената на ресурсите. Това се налага особено силно и заради Закона за концесиите, който засяга в голямата си част природни ресурси.

От друга страна, европейското законодателство в областта на околната среда се развива през последните 30 години и на настоящия етап съдържа около 200 нормативни акта, включително директиви, регламенти, решения и препоръки. Към тях трябва да се прибавят и големият брой предложения "communications" и други документи, свързани с политиката на ЕС в околната среда. Екологичното "acquis" се състои от около 70 основни директиви, някои от които са изменяни многократно или допълвани с дъщерни директиви, и 21 регламента. Около половината от тях - 36 директиви и 11 регламента, са свързани с продуктите и в това си качество са включени в "Бялата книга".

Мерките по опазването на околната среда в "Бялата книга" са най-конкретни, макар че тя третира само част от "acquis communautaire". Комисията признава относно частта "околна среда" на "Бялата книга", че прегледът на екологичното законодателство, което има пряко отношение към вътрешния пазар, трябва да бъде разширен, за да обхване цялото "acquis" в областта на околната среда. Ето защо наред с критериите от Копенхаген и конкретизацията в "Бялата книга" не трябва да се забравят прицелите на хармонизирането и ефекта, който се очаква от него. Това е и отправната точка в темата, макар и запазена само като ориентир, поради по-стеснените цели на работното задание.

Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда съдържа правно изискване за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) преди стартирането на обществени или частни проекти, за които съществува вероятност да окажат значително въздействие върху околната среда. Тя актуализира четири предходни директиви (85/337/ЕИО, 97/11/ЕО, 2003/35/ЕО и 2009/31/ЕО).

Нововъзникващите предизвикателства от рода на ефективност и устойчивост на ресурсите, опазване на биологичното разнообразие, изменение на климата и рисковете от инциденти и злополуки станаха много по-важни при изготвянето на политики, което наложи ЕС да подобри своята процедура за оценка на въздействието върху околната среда.

Законодателството, прието през 2014 г. (Директива 2014/52/ЕС), има за цел да повиши ефективността на ОВОС, като подобри нейното качество, засилвайки нейната ефективност чрез по-тясно взаимодействие с друго законодателство на ЕС и опростяване на процедури. Проектите, които могат да окажат значително въздействие върху околната среда поради своето естество, мащаб или местоположение, трябва да получат разрешение и цялостна предварителна оценка.

Отговорност на инвеститорите

Инвеститорите трябва да изготвят доклад за оценката на въздействието върху околната среда. Той посочва подробна информация за площадката, проекта, мащаба на проекта и за други свързани характеристики, както и предложените мерки за избягване, предотвратяване или компенсиране на значителни неблагоприятни въздействия.

Информацията обхваща потенциалното пряко и непряко въздействие върху местното население, човешкото здраве, биологичното разнообразие, земята, почвата, водите, въздуха, климата, материалните активи, културното наследство и ландшафта. Следва да бъдат отправени предложения относно подробности за разумни алтернативи.

Обществено допитване

За да се осигури ефективно обществено участие, информацията трябва да се предостави възможно най-скоро. Това може да се направи електронно, чрез обществени обявления, чрез пускане на бюлетини по пощата или чрез местни вестници.

Отговорност на националните органи

Органите трябва да решат в рамките на разумен период от време дали да дадат разрешение за проекта или не. Те трябва да предоставят на обществеността и на

екологичните, местните и регионалните органи съдържанието на положителното решение, съдържащо основните причини за тяхното одобрение и всички други екологични или други условия, които прилагат. Ако те откажат да дадат разрешение, трябва да обосноват своя отказ.

Евро сертификати на двигателите

За да се изпълнят първите екологични стандарти, въведени през 80-те и началото на 90-те години на XX век, производителите на автомобили заменят дизеловия двигател с индиректно впръскаване на гориво с турбодизелов двигател с директно впръскване на гориво. Известно е, че дизеловите двигатели с директно впръскване на горивото са по-икономични, по-мощни и работят безпроблемно при ниски температури. Системата се състои от турбокомпресор и специално топлоотделящо тяло. При засмукване от турбокомпресора температурата на въздуха се повишава драстично поради високото налягане. От това съдържанието на кислород, необходим за възпламеняването на горивото, силно намалява. За да се намали температурата на въздуха е необходимо неговото охлаждане в топлооделящото тяло, което чрез въздушна струя, причинена от движението на автомобила, охлажда въздуха и съдържанието на кислород се увеличава. В резултат се увеличава и КПД на двигателя, а сместта изгаря пълноценно. Така се постигат емисии на отработени газове в рамките, заложени на стандарта Евро 2, а при някой производители и нивата за по-високите стандарти. Заедно с това товарните автомобили започват да се оборудват с катализаторни устройства, които освен нивата на отработените газовете, намаляват и нивото на шум и твърди частици.

За изпълнение на стандарта Евро 3 производителите трябва отново да променят горивовръскващите и да усъвършенстват катализаторните системи. Тогава решението е в известните системи „Коман рейл” и „Помпа-дюза”. С този тип горивни системи някой производители покриват и стандарта Евро 4.

Действащите в момента строги стандарти Евро 5 няма как да се изпълнят освен ако не се въведе процес на селективна каталитична редукция (SCR) като се използва разтвор на основата на урея, с търговка марка “AdBlue”, който превръща оксидите във

водни пари и азот. Благодарение на промени в горивните уредби на двигателите е възможно да се покрият нормите Евро 4, но не и Евро 5. Единствено технологията SCR (Selective Catalytic Reduction) позволява да се отговори на по-строгите стандарти Евро Производителите са се насочили да използват SCR, за да покрият нормите Евро 5. Наложителността от монтиране на допълнителни компоненти при алтернативите на SCR компенсира нейното допълнително тегло.

Бъдещото развитието на автомобилостроенето е ясно очертано към производството на екологично усъвършенствани автомобили. Тенденциите се развиват в две основни направления:

•Експлоатацията на автомобили, задвижвани от двигатели, работещи с биогорива: биоетанол, биодизел, биогаз, както и биомаса;

•Производство на автомобили, задвижвани чрез алтернативни на ДВГ конструктивни решения: хибридни автомобили (задвижвани от комбиниция между ДВГ и електродвигател), електроавтомобили и автомобили с водородни клетки.

Второто направление за развитие на екологични превозни средства е свързано с промяна на конструкциите на задвижващите агрегати на автомобилите.

Важна стъпка към екологичната транспортна система на бъдещето е и преминаването към биогорива, които опазват околната среда. Този процес може да започне веднага, като се използват по най-разумния начин вече наличните на пазара продукти.

В следващите няколко абзаца ще дадем кратко сравнение на различните видове двигатели с техните положителни и отрицателни черти.

- Двигатели на дизел и бензин:

Дизеловият двигател е по-ефективен от бензиновия, но излъчва много повече вредни за човешкото здраве вещества. В сравнение с бензиновите двигатели, дизеловите излъчват канцерогенни частици сажди и до шест пъти повече вредни азотни окиси, затова, избирайки дизелов двигател, трябва да имате филтър за твърди частици.

Дизеловите двигатели отделят повече замърсители на въздуха като азотни оксиди (NOx) и твърди частици (сажди). Това може да доведе до лошо качество на въздуха, особено в градовете и центровете, и да бъде вредно за здравето.

Някои нови дизелови автомобили идват оборудвани с филтър за твърди частици. Ако превозното средство няма такъв филтър, той може да бъде монтиран допълнително в подходящ сервиз.

Дизеловите автомобили, отговарящи на изискванията на Стандартите ЕВРО 5 и ЕВРО 6, ще произвеждат по-малко замърсители.

- Двигатели на природен газ:

Основните предимства на природния газ са по-ниските емисии въглероден двуокис CO2 в сравнение с бензиновите и дизеловите мотори. Като цяло вредните влияние върху околната среда на природния газ са около 50% от тези на бензина и дори 70% по-малко от тези на дизеловото гориво.

- Хибридни мотори:

Превозните средства с хибридни двигатели работят с два двигателя: с вътрешно горене и електрически. Те са гориво-ефективни и излъчват по-малко вредни вещества. При ниски скорости хибридните автомобили се движат от електрическия им двигател; само когато е необходима по-голяма мощност, се включва двигателят с вътрешно горене. При спускане по наклон двигателят с вътрешно горене е изключен и електрическият двигател служи като генератор, зареждайки батериите и в същото време намалява скоростта на автомобила.

- Електрически двигатели:

Електрическите двигатели не излъчват нито отработени газове, нито шум при работа. Вместо това се излъчват отработени газове и въглероден двуокис CO2 при производството на електрическата енергия. Ако батериите на автомобилите се зареждат със „зелено електричество" от възобновяеми източници като вода, вятър или слънчева енергия, електрическите двигатели са по-екологични от бензиновите или дизеловите

двигатели. Но когато батериите се зареждат със средния европейски енергиен микс, емисиите въглероден двуокис CO2 трябва да се приемат 130гр/км - повече, отколкото съвременните двигатели с вътрешно горене излъчват.

VI. ПРОЦЕДУРИ

Настоящото пред-проектно проучване има за задача да дефинира алтернативите за подобряване на градския транспорт в Община Казанлък и в този смисъл са определени конкретни мерки, които да бъдат предприети. Предвид, че дефинираните мерки са инвестиционни и попадат в обхвата на Приложение № 2 Закон за опазване на околната среда, то подлежат на оценка на въздействието на околната среда (ОВОС). Необходимостта от извършване на ОВОС[2] се преценява за инвестиционните предложения за ново строителство, дейности и технологии съгласно приложения № 2 на ЗООС, както и за всяко тяхно разширение или изменение, ако се очаква то да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда.

С ОВОС се цели съвместяване на очакванията по отношение на околната среда в процеса на устойчиво развитие в съответствие с принципите на опазване на околната среда, интегрирани в секторните политики - транспорт, енергетика, строителство, селско стопанство, туризъм, промишленост, образование и други.

Процедурата по ОВОС в България е въведена през 1991 г. със Закона за опазване на околната среда, първият закон в тази област в началото на преходния период. Регламентираната процедура е съобразена с Директива на ЕС (85/337/ЕЕС) и въвежда превантивната дейност като основен принцип на управлението на околната среда. През 1992 г. е приета първата Наредба № 1 за ОВОС, детайлизираща процедурата и изискванията, поставени рамково в закона. В резултат на натрупания практически опит се налага подготовката и влизането в сила на нова Наредба(№1) по ОВОС, през 1995 г.

Следвайки практическото развитие на процеса на ОВОС в България и съобразено с опита и познанията по прилагането в страните–членки на Европейския съюз, ЗООС в частта по ОВОС се променя няколко пъти, с което се усъвършенстват правилата и изискванията по ОВОС. Най-значителното по своя обем и същност е изменението от 1997 г., когато се поставят конкретни критерии за извършване на

[2] **Да се има предвид, че процедурата по ОВОС е съгласно действащата към момента нормативна уредба и е възможно да бъде изменена, което да се отрази на стъпките от процедурна гледна точка.**

задължителна ОВОС и ясно се регламентират компетентните органи.

През 1998 г. се отменя Наредбата от 1995 г. и се приема нова Наредба №4 за оценка въздействието върху околната среда. Това се налага за изпълнение на изискванията за съобразяване на българското законодателство с това на ЕС, както и за включване напълно практиката на ЕС. Отразена е значителна част от влязлата в сила Директива 97/11/ЕС за изменение на Директива 85/337/ЕЕС за ОВОС; прецизирани са изискванията към обхват и съдържание на докладите за ОВОС за планове и програми, проекти и обекти в експлоатация; детайлно се регламентира последователността на процеса за различните проекти и обекти, както и мястото на ОВОС в процеса на одобряване и разрешаване на инвестиционните намерения; поставя се началото на регламентирания контрол за изпълнение условията на издадените от компетентните органи решения по ОВОС. Също така е регламентирана процедурата по ОВОС за обекти с трансгранично въздействие в съответствие с ратифицираната от Република България през 1995 г. Конвенция за ОВОС в трансграничен контекст.

Участието на обществеността става задължителна и съществена част от процедурата по ОВОС в България. Регламентираните нормативни изисквания позволяват обществеността да изразява своето мнение към резултатите от извършената ОВОС (и косвено към самия план, проект или обект в експлоатация). Това дава възможност действително да бъде оказано въздействие при вземане на едно или друго решение - по отношение на съществуващите алтернативи, предлагане на нови алтернативи, в някои случаи дори и за не разрешаване на реализацията на проекта или частично спиране на обекти в експлоатация. В периода 1997-1998 г. от обществеността и НПО са отхвърлени няколко проекта.

Нормативната уредба ясно регламентира и процедурата за обжалване по съдебен ред на взетите решения по ОВОС от компетентните органи, МОСВ или РИОСВ.

България предприема стъпки и за прилагане на стратегическата ОВОС на планове и програми. През 1999 г. е създадена Междуведомствена комисия към МОСВ с участие на представители на МЗ, МЗГ, МРРБ и национални експерти, която конкретизира изискванията към обхват и съдържание на докладите за ОВОС за

устройствените планове и техните изменения.

През 2003 г. е приета нова НАРЕДБА за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, която след изм. и доп. в периода 2006-2012 г. е действаща и понастоящем.

Процес на ОВОС

Етапите от процеса на ОВОС са:

1. уведомяване на компетентните органи и засегнатото население;
2. преценяване на необходимостта от ОВОС;
3. извършване на консултации; определяне на обхвата, съдържанието и формата на доклада за ОВОС;
4. оценяване качеството на доклада за ОВОС;
5. организиране на обществено обсъждане на доклада за ОВОС;
6. вземане на решение по ОВОС;
7. осъществяване на контрол по изпълнението на условията от решението по ОВОС;
8. презаверяване на решение по ОВОС, загубило правно действие.

Таблица 31 Таблица на етапите в детайли:

Етапи	Пояснения
ПОДГОТОВКА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	Възложителят осигурява задание за проектиране или предпроектно проучване в зависимост от намеренията си.
УВЕДОМЯВАНЕ НА КОМПЕТЕНТНИЯ ОРГАН ПО ОКОЛНА СРЕДА И ЗАСЕГНАТОТО НАСЕЛЕНИЕ	Осигурява се от възложителя, като уведомяването трябва да е писмено. Компетентните органи по околна среда са МОСВ и РИОСВ.

Етапи	Пояснения
ПРЕЦЕНЯВАНЕ (SCREENING)	Извършва се от компетентния орган по околна среда за всеки конкретен случай, като: • за инвестиционно предложение в Приложение № 1 на ЗООС се изисква задължителното извършване на ОВОС; • за инвестиционно предложение в Приложение № 2 на ЗООС се преценява необходимостта от ОВОС, случай по случай и съобразно критерии. • за инвестиционно предложение извън Приложения № 1 и 2 на ЗООС, но засягащо елементи от Националната екологична мрежа се преценява необходимостта от ОВОС, случай по случай и съобразно критерии. За случаите на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, компетентният орган по околна среда издава мотивирано решение: • за извършване на ОВОС; • да не се извършва ОВОС.
ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА НА ОЦЕНКАТА (SCOPING)	Изработването на заданието за обхвата на ОВОС се осигурява от възложителя, както и провеждането на консултации с компетентния орган по околна среда, специализирани ведомства, включително и поделенията на Министерството на здравеопазването и засегнатата общественост. Възложителят изготвя справка за

Етапи	Пояснения
	резултатите от проведените консултации и за мотивите за приетите и неприетите препоръки и бележки. Информацията, получена при консултациите се използва при изготвянето на заданието. Възложителят задължително провежда консултации по изработеното задание с компетентния орган по околна среда.
ИЗГОТВЯНЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОВОС	Възлага се от възложителя на колектив от експерти с ръководител. Изготвя се съобразно заданието и при ползване на актуални данни, съвременни познания и методи на оценка. В случай, че преди това е била проведена процедура по Екологична оценка на планове и/или програми, се вземат под внимание събраната информация, направените анализи при изготвянето на Екологичната оценка, както и становището на компетентния орган по нея.
ОЦЕНЯВАНЕНА КАЧЕСТВОТО НА ДОКЛАДА ЗА ОВОС	Възложителят представя изготвения доклад пред компетентния орган по околна среда за оценка на качеството му. Компетентният орган оценява качеството по степенна система, в резултат от която: • при положителна оценка се пристъпва към организиране на обществено обсъждане от страна на Възложителя; • при отрицателна оценка връща доклада за допълване/преработване, като дава конкретни указания за това.

Етапи	Пояснения
ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОВОС	Възложителят предоставя копия от доклада на засегнатите общини/кметства/райони, посочени от компетентния орган по околна среда и съвместно с тях организира среща за обществено обсъждане, за което уведомява интересуващите се чрез средствата за масово осведомяване. Общините/кметствата/районите, компетентните органи по околна среда и възложителят осигуряват достъп до доклада за ОВОС на всички интересуващи се най-малко 1 месец преди датата на срещата. Възложителят представя пред компетентния орган по околна среда становище по предложенията, препоръките, мненията и възраженията в резултат от общественото обсъждане. При постъпили предложения за други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение Възложителят по своя преценка може да възложи допълнение към доклада и да организира ново обществено обсъждане.
ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ ПО ОВОС	Решението по ОВОС се взема от компетентния орган по околна среда въз основа на доклада за ОВОС и приложенията към него, документацията и становищата, получени в хода на процедурата, резултатите от общественото обсъждане и решение на съответния Експертен екологичен съвет. С Решението може да бъде: • одобрено осъществяването на инвестиционното предложение; • неодобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

В обобщение преди извършването на необходимите строително-монтажни работи, по отделните компоненти, ще бъде необходимо да се извършат съгласувания с компетентните органи по околна среда и да се разработят документи, включващи:

- Уведомление за инвестиционно предложение, съгласно изискванията на чл.4 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС (ДВ, бр.25/2003).

- Уведомление по чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (ДВ, бр. 73/2007).

- Преценка за необходимостта от ОВОС, съгласно изискванията на чл.93 от Закона за опазване на околната среда (ДВ, бр.91/2002) съдържаща информацията от Приложение №2 към чл.6 от Наредбата за ОВОС.

VII. ЗЕЛЕНИ ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ

„Зелената" обществена поръчка (GPP) се дефинира като „процес, при който държавните органи се стремят да си набавят стоки, услуги и строителни работи с намалено въздействие върху околната среда през целия им жизнен цикъл, сравнени със стоки, услуги и строителни работи със същата основна функция, които иначе биха били поръчани.

Енергийната политика „20-20-20" на ЕС цели да постигне 20% намаление на емисиите на CO2, 20% намаление на потреблението на енергия, както и 20% увеличение на възобновяемите енергийни източници в енергийния микс до 2020 г. Вероятно най-трудна за постигане до 2020 г. ще бъде целта за енергийна ефективност. За да се подкрепи целта за енергийна ефективност, е приета Директива 2006/32/ЕО за енергийните услуги, която в своя член 5 изисква от публичните купувачи да възлагат обществени поръчки за енергийно ефективни продукти и услуги. В процес на приемане е и нова директива за енергийната ефективност.

В стратегията „Европа 2020" възлагането на обществени поръчки също е определено като един от основните способи за постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. През октомври 2011 г. Европейската комисия публикува Наръчника „Купувайте като се съобразявате с околната среда", който съдържа въведение в ЕОП.

Въпреки че може да са по-скъпи по времето на покупката, екологично чистите продукти могат да се окажат по-евтини в дългосрочен план.

Зелените поръчки спомагат да се решат проблемите на околната среда чрез намаляване емисиите на отровните и парникови газове. Избирайки зелени продукти и услуги, се освобождават по-малко опасни вещества и се съхраняват природните ресурси. Намаляването на въздействието върху околната среда по принцип води до по-малко щети за здравето. Поръчките също са мощен инструмент, който публичните органи и частните фирми могат да използват за намаляване на емисиите си на въглероден двуокис и да напредват в целта си за опазването на климата.

Основно правило (основни критерии) при доставка на средства за обществен транспорт (автобуси) е, че трябва да отговарят на стандарти за подобрено екологично превозно средство (ЕПС), които са определени в директива 2005/55ЕО и се състоят от екологични критерии като емисии на азотни окиси (Nox), въглероден окис (CO), неметанови въглеводороди (NHMC), прахови частици (PM) и други.

За да изпълнят комплексните критерии, автобусите трябва да отговарят на Стандарт Евро 6 за емисиите (според Наредба 582/2011/ЕК) и на други изисквания като:

- местоположение на ауспуха (от другата страна на пътническите врати);
- използването на смазочни масла с нисък вискозитет, с включени биоразградими съставки и съдържание на въглерод от възобновяеми суровини и
- предписани максимална устойчивост при движение и марка на

гумите (определяне на шума при движение).

Допълнителни точки може да се дават например за използване на алтернативни горива (включително хибридни системи), по-ниски нива на шумовите емисии от предвидените в закона, система за следене налягането на гумите или на газовете с Потенциал за Глобално Затопляне ПГЗ (GWP) по-нискък от 2 500 за период от 100 години назад. Допълнителни точки се присъждат за употреба на рециклирани или възобновяеми материали в превозните.

Вече в много области екологичните марки и етикети предлагат на потребителите или доставчиците информация при вземането на решение за екологосъобразна покупка. Идеята е следната: публикувана, сравнимата информация за продукта помага на купувача при вземане на решение за възлагане на поръчка. Нарастващия брой решения на потребителите за възлагане на зелени поръчки стимулират доставчиците за производство на по- екологосъобразни продукти.

ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

ПРОЕКТ:

Интегриран градски транспорт на град Казанлък

ЧАСТ:

ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

Настоящият Финансов анализ е изготвен в съответствие със следните изисквания:

Процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
BG16RFOP001-1.001-039
Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие

Приоритетна ос 1
Устойчиво и интегрирано градско развитие

Оперативна програма
Региони в растеж 2014–2020 г.

гр. София ● гр. Казанлък
април, 2016 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ 2

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА 3

СПИСЪК НА ТЕРМИНИТЕ 4

I. ВЪВЕДЕНИЕ 5

II. ФИНАНСОВО-ТЕХНИЧЕСКИ БЕНЧМАРКИНГ НА ДВАТА ОСНОВНИ ВАРИАНТА ЗА ОБНОВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА В ОБЩИНА КАЗАНЛЪК 6

III. РИСКОВЕ И ПРЕДПОСТАВКИ, СВЪРЗАНИ С ИНВЕСТИЦИОННИТЕ ПРОЕКТИ /ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ/ ПО ОПРР, КОИТО ОБЩИНА КАЗАНЛЪК СЛЕДВА ДА ОТЧЕТЕ 9

IV. ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА ПРОЕКТА 12

4.1. Базови данни (основни данни) 12

4.2. Настояща ситуация 13

4.3. Инвестиционни разходи при сценарий без проект 15

4.4. Третиране на разходите за ДДС 15

4.5. Остатъчна стойност и амортизация на инвестициите 17

4.6. Инвестиционни разходи и разпределение за периода на изпълнение на трите предложения с проекти (с автобуси, с тролейбуси и с електробуси) 21

4.6.1. Инвестиционни разходи на Етап № 1 21

4.6.2. Разходи за експлоатация и поддръжка 26

4.6.3. Дефинирани експлоатационни разходи за Етап № 1 27

V. ПРОГНОЗА ЗА ПРИХОДИТЕ 30

VI. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ФИНАНСОВИЯ ДЕФИЦИТ 34

VII. ФИНАНСОВА НЕТНА НАСТОЯЩА СТОЙНОСТ (FNPV) И ФИНАНСОВА ВЪТРЕШНА НОРМА НА ВЪЗВРАЩАЕМОСТ (FIRR) ОТ ИНВЕСТИЦИЯТА ... 35

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 39

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ДБФП	Договор за безвъзмездна финансова помощ
ЕЕ	Енергийна ефективност
ЕС	Европейски съюз
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗОП	Закон за обществените поръчки
МОПТ	Масов обществен пътнически транспорт
НСРР	Национална стратегия за регионално развитие
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж” 2014-2020 г.
ПЧП	Публично-частно партньорство
ТП	Техническа помощ
УО	Управляващ орган
ИП	Инвестиционна програма
СКФ	Структурни и Кохезионен фонд

СПИСЪК НА ТЕРМИНИТЕ

Сконтиране: процес на привеждане на бъдещата стойност на разходите и ползите към настоящия момент с помощта на сконтов коефициент.

Сконтов коефициент: коефициент, с помощта на който бъдещи стойности се сконтират към настоящия момент.

Вътрешна норма на възвръщаемост: сконтовият коефициент, при който даден поток разходи и ползи има нетна настояща стойност, равна на нула. Вътрешната норма на възвръщаемост се сравнява с референта стойност с цел оценяване на резултатите от предложения проект.

Инвестиционни разходи: капиталови разходи, направени при изграждането на проекта.

Експлоатационни разходи: разходи, направени в процеса на експлоатация на инвестиция, включващи текуща и извънредна техническа поддръжка, но изключващи амортизационните отчисления и капиталовите разходи.

Нетна настояща стойност (ННС): сумата, която се получава, когато очакваните разходи при дадена инвестиция се приспаднат от сконтираната стойност на очакваните ползи.

Референтен период: период в години, за който се изготвят прогнози.

Остатъчна стойност: нетната настояща стойност на активите през последната година на референтния период, избран за целите на анализа.

Генериращ приходи проект: всяка операция, включваща инвестиция в инфраструктура, за използването на която се събират такси, заплащани директно от потребителите, както и всяка операция, включваща продажба или наемане на земя или сгради, или предоставяне на услуги срещу заплащане.

Приходи: очакван доход от направена инвестиция, реализиран чрез събиране на такси или определяне на цена.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е създаден в рамките на проект „Интегриран градски транспорт на град Казанлък”.

Материалът е в съответствие с изискванията на техническата спецификация и насоките за кандидатстване по процедура BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие“ по Приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г. с конкретни бенефициенти общините от 39 града от 1-во до 3-то йерархично ниво от националната полицентрична система.

Този Доклад е продукт, създаден от екип на „Юръпиън Дивелъпмънт Консултинг” ЕООД.

Финансовия анализ е съвременен инструмент за реална финансова оценка на всеки проект, за чиято реализация ще бъдат изразходвани публични средства. Като всеки метод той си има своите граници на достоверност и точност, но притежава значителни предимства пред всички други описателни и качествени подходи за анализ. Благодарение на него може да се оцени дали конкретната инвестиция е финансово обоснована, а конкретния бенефициент може ли да управлява ефективно паричните потоци по време на реализацията, както и след приключването.

Освен това анализът дава ясна и точна информация за бъдещите приходи, както и за потенциалните бъдещи разходи. До голямата степен, той може да предпази всеки инвеститор, от допускането на грешки, които да оказват дългосрочен ефект.

За целия град е дефинирана необходимост от подобряване на транспортната инфраструктура,достъпността до обществен транспорт и качеството на живот,основано на екологични стандарти. Достъпната среда ще се подобри, чрез развитие на енергоспестяващ, масов обществен пътнически транспорт и развитие на меки форми на транспорт – пешеходен, колоездене и др.

Чрез изпълнение на проектите за интегриран градски транспорт ще се допринесе за по-ефективен, по-бърз и по-екологичен градски транспорт с по-малко потребление на енергия и възможности за алтернативни форми на транспорт; ще се подобри достъпността, екологичния климат в града и развитието на неговата периферия.

II. ФИНАНСОВО-ТЕХНИЧЕСКИ БЕНЧМАРКИНГ НА ДВАТА ОСНОВНИ ВАРИАНТА ЗА ОБНОВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА В ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

Във връзка с разбирането и желанието на ръководството на Община Казанлък за обновяване, респ. евентуално развитие на тролейбусния превоз в Община Казанлък, беше направен сравнителен анализ на градовете в страната с наличен тролейбусен транспорт и по какъв начин той се съотнася технико - икономически към по-масовия автобусен такъв.

Осъзнат е и фактът, че електротранспортът е най-щадящият околната среда и климата, а също така и най-подходящ за ползване в специфичната градска среда, характерна с голямото съсредоточаване на хора на ограничена площ. Освен това, той изглежда и най-устойчив в по-далечна перспектива, с оглед на това, че световните запаси от невъзстановяеми енергийни ресурси ще намалеят критично в бъдеще.

Таблица 1 Сравнителна оценка на тролеи, нови тролейбусни системи и дизелови автобуси

	Тролейбус	**Дизелов автобус**	**Комбинирани тролейбуси (тролей + дизел)**
Шум	3	2	2,5
Локални емисии	3	1	2,5
Гъвкавост	1	3	2
Разходи за поддръжка	2	3	1
Инвестиране в мрежите	2	3	2,5
Капацитет	2	1,5	1,5
Видимост на мрежата	2,5	-	2
Потребление на енергия	3	2	3
Производителност на спирачната система	3	3	3
Безопасност на движението на пътниците	3	2	3
Безопасност на движението – други участници	2	3	3

Бележка: 1-най-ниска оценка; 3-най-висока оценка

В 14-те града на нашата страна с опериращи тролейбусни транспортни мрежи, през последните години са се движели общо около 430 тролейбуса по 81 линии.

Кратък преглед назад показва ежегодно намаление на превозените пътници с тролейбуси, започнало през 2008 г.и продължаващо и до момента. Така например през 2011 г. са били превозени 46 765 хил. пътника по-малко, в сравнение с 2007 г., което е намаление от 33%.

Това е резултат, както на икономическата криза в страната, така и на постоянното разширяване на капацитетните възможности на метрополитена в София, който за същия период е увеличил броя на превозените пътници с 33 450 хил. (почти 2,5 пъти), които са отнети от останалите видове обществен столичен транспорт, в т.ч. и тролейбусен.

Пак спрямо 2007 г., през 2011 г. са се движели 188 тролейбуса по-малко, или намалението е с 30,4%. Освен посочените причини, така регистрираните намаления в превозната дейност с тролейбусен транспорт през последните години се дължат и на небалансирана, и често нецелесъобразна транспортна политика на общинските власти, чието задължение е организацията на транспортното обслужване на градското население.

Достатъчно доказателство за това е фактът, че през 2009 г. вътрешноградските превози с автобусен транспорт (бр. превозени пътници) са намалели с 5,4% спрямо предходната година, а тези с тролейбусен транспорт – с 15,1%, т.е. почти три пъти повече. Това означава, че в много случаи общинските власти, съобразявайки се с икономическото статукво на днешния ден, създават условия за експлоатация на най-негативно отнасящия се към околната среда и климатичните промени транспорт и подценяват развитието на вътрешноградския електротранспорт.

Това е в разрез с транспортната политика на ЕС, относно бъдещото развитие на вътрешноградските транспортни системи. Трябва да се отбележи, че и в Зелената книга – Към нова култура за градска мобилности в Плана за действие за градска мобилност[1], Европейската комисия настойчиво развива идеята и дава насоки за развитие на все „по-чист" от екологична гледна точка градски транспорт.

В това отношение няма място за сравнение между автобусите и тролейбусите и това беше показано и по-напред.

[1] Виж повече тук: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:BG:HTML

При експлоатация на дизелови и метанови (CNG) автобуси се отделят следните газове:

- Фини прахови частици (PM);
- Въглероден оксид (CO);
- Азотни оксиди (NO_x);
- Неметанови летливи органични съединения (NMVOC).

Нито един от гореизброените замърсители на въздуха не се отделя пряко и локално от експлоатацията на елкетробуси, което не води до замърсяване на градската среда.

Емисии от едно превозно средство при пробег (50 000 km/година)	**CO (kg)**	**NMVOC (kg)**	**NO_x (kg)**	**PM (kg)**
Електрически автобус	0	0	0	0
Дизелов автобус (HD Euro I - 1992)	135.5	35.3	505.0	24.0
Дизелов автобус (HD Euro V - 2008)	11.2	1.1	154.5	2.3
Дизелов автобус (HD Euro VI - 2014)	11.2	1.1	29.9	0.1
Автобус на метан (EEV)	50	2.3	125	0.3

Производството на електроенергията използвана за захранването на електробуси е свързано с отделянето на емисии на газове и прахови замърсители в електроцентралите, където тази електрическа енергия се произвежда.

Трябва да се отбележи, че тези нива са по-ниски в сравнение с емисиите, които биха се отделили при директното изгаряне на горива при дизелови автобуси и автобуси на метан.

Вид автобус	**CO_2 (тона) за автобус**
Електробус с батерии	40,0
Тролейбус	42
Дизелов автобус, Euro VI	74,6
Метанов автобус (стандарт EEV)	62,6

III. РИСКОВЕ И ПРЕДПОСТАВКИ, СВЪРЗАНИ С ИНВЕСТИЦИОННИТЕ ПРОЕКТИ /ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ/ ПО ОПРР, КОИТО ОБЩИНА КАЗАНЛЪК СЛЕДВА ДА ОТЧЕТЕ

Обръщаме специално внимание на екипа за подготовка на проектни предложения в Общината, че съгласно Насоките за кандидатстване следва да се имат предвид следните задължителни предпоставки:

- Могат да бъдат подадени едно, няколко или всички проектни предложения в зависимост от готовността на бенефициента.
- Проектни предложения се подават текущо до 31 май 2019 г., като до 31 май 2016 г. Общината следва да подаде проектни предложения за минимум 50% от бюджета на град Казанлък по процедурата.
- Дейности за изграждане/реконструкция/рехабилитация трябва задължително да бъдат извършвани върху общинска/държавна - недвижима собственост или върху терени с учредено право на строеж в полза на община Казанлък.
- Също така евентуални дейности за рехабилитация/реконструкция на улични мрежи ще се допускат за финансиране в рамките на проектите за интегриран градски транспорт само при доказана обвързаност със съществуващи или планирани маршрути на линиите на обществения градски транспорт (*напр. реконструкция на улично платно, в случай когато негова лента ще се обособи за движение на средствата на масовия градски транспорт, или осигуряване на инфраструктура за нови маршрутни линии*).
- В случаите на придобиване на активи от общинска компания за обществен градски транспорт чрез финансиране по ОПРР 2014-2020 или при интервенции върху активи, собственост на общинска компания за обществен градски транспорт, конкретният бенефициент следва да кандидатства в партньорство с нея, като се представи ***Партньорско споразумение*** в свободен текст между конкретния бенефициент и общинската компания. В партньорското споразумение следва да се разпишат правата и задълженията на всеки партньор по проекта.

- В случай на закупуване по проекта на машини, съоръжения, транспортни средства, нематериални активи кандидатът следва да представи декларация от кмета на общината, че тяхното предназначение няма да бъде променяно за период не по-малък от 5 години след крайното плащане към бенефициента.
- Рехабилитация/реконструкция на улични мрежи/ пешеходни и велоалеи/пешеходни зони/ тротоари могат да се финансират само при напълно изградени и/или реконструирани към момента на кандидатстване мрежи на подземната техническа инфраструктура и при ясна обвързаност на предвидените интервенции с интегрираната система за обществения градски транспорт.
- Не могат да са обект на финансиране проекти, за които е необходимо изграждане на нови или реконструиране на съществуващи мрежи на подземната техническа инфраструктура в период до 5 години след одобряване на искането за окончателно плащане по проекта.
- Проектни предложения, включващи рехабилитация и реконструкция на улични мрежи/ пешеходни и велоалеи/ пешеходни зони и тротоари, трябва да бъдат придружени от декларация на кмета на Община Казанлък, че елементите на подземната техническа инфраструктура под обекта на интервенция са напълно изградени и/или реконструирани към момента на кандидатстване и не се предвижда планово изграждане или реконструкция на съществуващата подземна инфраструктура за период от 5 години след одобряване на искането за окончателно плащане или документ, с който бенефициентът се ангажира да осигури собствен ресурс или друг източник на финансиране за подземната инфраструктура, преди стартиране на СМР по ОПРР 2014-2020.
- Не могат да се финансират дейности, свързани с извършване на текущ ремонт/поддръжка на улична мрежа.
- Проектите следва да включват задължително мерки за подобряване на достъпна среда за хора с увреждания. В тази връзка, проектното предложение следва да бъде съобразено с изискванията на Наредба № 4 от 1 юли 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хора с увреждания.

Предложените в проучването за община Казанлък варианти (с изключение на Етап (2) са комплексни и съдържат както мерки, които не представляват държавна помощ, така и мерки за помощ, които представляват услуги от общ икономически интерес.

В първия случай това са асфалтирането на улици, рехабилитацията на спирки и изграждането на велосипедни алеи, които няма да бъдат експлоатирани по икономически начин. Към тази група мерки е отнесена и дейността по разработването на план за управление на трафика и внедряване на интелигентни транспортни системи и автоматизирани билетни системи.

Услугите от общ икономически интерес включват дейности, при които активите, предмет на интервенция се експлоатират икономически. Такива са например доставката на превозни средства за градския транспорт, както и обновяването на депа и бази за ремонт, поддръжка и оборудване. Обикновено такъв вид мерки се изпълняват в партньорство, като в настоящия финансов анализ нямаме крайна информация за такова намерение. В този случай община Казанлък би се явила като администратор на държавна помощ по отношение на активите, които ще бъдат предоставяни на партньорите, която следва да бъде отпускана в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) 1370/2007, относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.

Предоставяните на партньорите активи (транспортни средства) следва да се разглеждат като част от компенсацията за предоставянето на транспортна услуга от общ икономически интерес и се натрупват с всяка друга помощ или субсидия, получавани от съответното предприятие. В този случай с оглед осигуряване на съвместимост с правилата в областта на държавните помощи е необходимо договорът за обществена услуга с оператора, партньор по проекта, да бъде в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) 1370/2007.

IV. ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА ПРОЕКТА

Основната цел е да се пресметнат стойностите на индикаторите за финансово изпълнение на проекта. Финансовият анализ се прави въз основа на информация свързана с дейността на собственика на инфраструктурния обект, в който се инвестира респ. Община Казанлък. Целта е определяне на общия размер на инвестиционните разходи и на оперативните разходи и приходи. Също така, анализа дава ясна и точна информация за бъдещите приходи, както и за потенциалните бъдещи разходи. До голямата степен, той може да предпази Община Казанлък, от допускането на грешки, които да оказват дългосрочен негативен ефект.

Всички изчисления във финансовия анализ са извършени в български лева (лв.) и са изготвени на база на фиксирани цени от 2015 г. в лева.

Финансовият анализ започва с моделиране на прогнозните парични потоци при вариант с проект и вариант без проект. От страната на приходите, прогнозите са определени на база на приходите получавани от продажбата на карти и билети, като и на други приходи на системата за интегриран градски транспорт на гр. Казанлък. На страната на разходите, предвижданията са определени като инвестиции и реинвестиции, както и експлоатационни разходи на транспортния оператор към момента.

4.1. Базови данни (основни данни)

1. Подадена инвестиционна програма към 31 януари 2016 чрез ИСУН:

Община Казанлък е подала следните два проекта /Таблица-2 и Таблица-3/:

Таблица 2 Основен проект: „Интегриран градски транспорт на община Казанлък – Етап-1 на обща стойност от 3’340’641,67 лв. с ДДС

Приоритетен проектен обект	Зона за въздействие, в която попада обекта на интервенция/ 20% функционални връзки	№ на проект от ИПГВР	Индикативна стойност, лв. с ДДС
Интегриран градски транспорт на град Казанлък - Етап 1	20% функционални връзки	ХП-1.1(1)	3 340 641,67 лв.

Таблица 3 Резервен проект: „Интегриран градски транспорт на община Казанлък – Етап-2 на обща стойност от 5’467’163,84 лв. с ДДС

Приоритетен проектен обект	Зона за въздействие, в която попада обекта на интервенция/ 20% функционални връзки	№ на проект от ИПГВР	Индикативна стойност, лв. с ДДС
Интегриран градски транспорт на град Казанлък - Етап 2	20% функционални връзки	ХП-1.1(2)	5 467 163,84 лв.

Община Казанлък е конкретен бенефициент чрез Процедура за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ **BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие”, която** се реализира в рамките на приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие” на ОПРР 2014-2020 с референтен номер по БФП[2] - BG16RFOP001- 1.024

- Общ размер на БФП (100%) -19 658 031,68 лв.
- Размер на резерва за изпълнение спрямо етапната цел на ПО 1 (като процент от общия размер на БФП (100%)) – 6,21%, -- 1 220 934,70 лв.
- Индивидуална етапна цел за 2018 г. (верифицирани от УО на ОПРР средства до края на юни 2018 г.) – 20% от общия размер на БФП (100%) - 3 931 605,55 лв.

4.2. Настояща ситуация

В настоящият момент вътрешноградският транспорт на гр. Казанлък се покрива от общо 6 автобусни линии обслужвани от един превозвач[3], като три от тях се движат по трасетата на нефункциониращи тролейбусни линии. Автобусните линии се покриват от 11 коли, както следва:

- Линия №1 – 2 бр.
- Линия №10 – 1 бр.

[2] „*Насоки за кандидатстване по процедура на директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ“* Приоритетна ос 1: „Устойчиво и интегрирано градско развитие“ - *BG16RFOP001-1.001-039* ”Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие”

[3] „Кумакс Инвест“ ЕООД

- Линия №12 – 2 бр.
- Линия №11 – 1 бр.
- Линия №13 – 2 бр.
- Резервни - 3 бр.

Средната възраст на използвания от частния превозвач автопарк е 18 години, като годините на производство на транспортните средства са:

- 2 бр. – 1990;
- 2 бр. – 1993;
- 2 бр. – 1994;
- 1 бр. – 1996
- 2 бр. – 1997;
- 2 бр. – 2004;

По настоящия проект са предвидени два етапа на изпълнение на мерки за оптимизиране и подобряване на вътрешноградският транспорт.

Освен допустимите за финансиране разходи по процедура BG16RFOP001-1.001-039 "Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014 - 2020" по проекта не са предвидени разходи за изграждане на съпътстваща техническа инфраструктура, включително за строителен и авторски надзор, които да се явяват недопустими за финансиране по процедурата.

Планира се строително-монтажните работи по проекта да стартират през 2017 г. и да продължат до края на 2018 г. Транспортната инфраструктура, изградена в рамките на проекта, трябва да бъде въведена в експлоатация до средата на 2019 г.

Общата стойност на **Етап I** е 3 340 641 лв., в рамките на която сума са изготвени и разгледани следните три алтернативи:

Алтернатива 1 ***"Привлекателен интегриран градски транспор"*** включва дейности, които са насочени към повишаване атрактивността на услугите на градския транспорт в града и разтоварване от трафик на един от основните булеварди.

Алтернатива 2 ***„Инфраструктура за интегриран градски транспорт“*** Предвижда се реконструкция на гаровия пешеходен подлез, изграждане на велоалеи и рехабилитация на 40 броя спирки за ГТМ и др.

Алтернатива 3 ***„Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт“*** въвеждане на електробусен транспорт, както и реконструкция и ремонт на улична мрежа, в т.ч. рехабилитация на основната пътна артерия в града, както и допълнителен компонент с Информационна система. Консултантът е предложил на Възложителя да обърне внимание на тази алтернатива като на титулярна, тъй като тя представя едно интегрирано решение, което да се отрази на цялостния трафик в града положително, чрез ограничаване употребата на личен транспорт и повишаване качеството на услугите на МГОТ.

4.3. Инвестиционни разходи при сценарий без проект

При сценария без проект поради липсата на финансови средства не се предвижда изграждането на нови съоръжения на системата за интегриран градски транспорт на гр. Казанлък. Направено е обаче допускането, че фирмата-оператор на средствата за обществен градски транспорт в града ще продължи да извършва единствено годишни оперативни разходи, свързани с поддръжката на автобусния парк.

4.4. Третиране на разходите за ДДС

Въпросът за третирането на разходите за ДДС е свързан с разпоредбите на Закона за данъка върху добавената стойност, както и с указанията на Министерството на финансите[4], свързани с третирането на разходите за ДДС по проекти, финансирани по оперативните програми на ЕС. При изготвянето на финансовия анализ консултантът е предложил включването на разходите за ДДС в допустимите разходи на проекта, като ДДС е квалифициран като невъзстановим данък със съответната обосновка.

При третирането на ДДС са взети предвид Указанията на Министъра на финансите от 28.07.2014 г. относно третирането на ДДС като допустим разход при изпълнение на проекти по оперативните програми, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд на

[4] Указания на Министъра на финансите за третиране на данък върху добавената стойност като допустим разход при изпълнение на проекти по оперативните програми, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд на Европейския съюз и от Европейския фонд за морско дело и рибарство, за финансовата рамка 2014 – 2020 г., юли 2014, МФ.

Европейския съюз и от Европейския фонд за морско дело и рибарство, за финансовата рамка 2014 – 2020 г., съгласно които:

Общината е длъжна да изгражда, рехабилитира и модернизира общинските пътища като тази дейност е извън обхвата на независимата икономическа дейност. Следователно за получените стоки или услуги, свързани с обновяването на транспортната инфраструктура, за общината не възниква право на приспадане на данъчен кредит, т.е. налице е невъзстановим данък.

Съгласно горецитираните указания на МФ: „Бенефициентът определя данък върху добавена стойност като невъзстановим (допустим разход за финансиране от оперативните програми), когато:

1. бенефициентът не е регистриран по ЗДДС;
2. бенефициентът е регистрирано лице по чл. 97а, чл. 99 и чл.100, ал.2 по ЗДДС (регистрация при доставки на услуги и регистрация при вътреобщностно придобиване);
3. бенефициентът е регистрирано лице по ЗДДС на основание различно от посоченото в настоящото указание и доставките на стоки и услуги, финансирани по оперативна програма, са предназначени за:
   - извършване на освободени доставки на стоки и/или услуги по глава четвърта по ЗДДС;

     или
   - безвъзмездни доставки на стоки и/или услуги;
   - дейности, различни от изрично изброените в чл. 3, ал. 5, т. 1 и т. 2 от ЗДДС.
4. бенефициентът е регистрирано лице по ЗДДС и правото на приспадане на данъчен кредит за получените доставки на стоки и/или услуги, финансирани по оперативна програма, не е налице на основание чл. 70, ал.1, т. 4 и т. 5 от същия закон.

Точка 3 е приложима в разглеждания случай, когато има наличие на грантово финансиране (безвъзмездни доставки), както и дейности различни от независимата икономическа дейност на лицето (Общината).

Във връзка с всичко изложено дотук, ДДС е включен във финансовия анализ като невъзстановим разход за община Казанлък по проекта за изграждане на интегрирана система за градски транспорт на гр. Казанлък и следователно допустим за финансиране по ОП“Региони в растеж“ 2014 – 2020.

4.5. Остатъчна стойност и амортизация на инвестициите

Остатъчната стойност на инвестициите представлява пазарната стойност на дълготрайните активи, придобити в резултат на изпълнението на проекта, през последната година от проектния период (2038 г.). От своя страна, балансовата стойност на дълготрайните активи е определена като са приложени норми на амортизация отчитащи полезния живот на активите: за транспортна инфраструктура – 20 години, за транспортни средства – 10 години и за Информационна система за управление на градски транспорт – 4 години.

При определяне на годишната амортизационна норма са взети предвид и следните условия:

- Съгласно Чл. 67, ал.1 от Постановление № 380 за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2016 г., бюджетните организации следва да предприемат необходимите мерки и действия за преминаване към отчитане на начисляването на амортизации на нефинансовите дълготрайни активи съгласно чл. 65 от Закона за счетоводството, (Амортизациите в бюджетните предприятия се начисляват въз основа на акт на Министерския съвет.) без активите по ал. 2, с оглед отразяването на тази информация за пръв път в техните годишни оборотни ведомости и финансови отчети за 2017 г. В алинея 2 на същия член, е определено, че амортизации не се начисляват на земи, гори и трайни насаждения; активи с историческа и художествена стойност; книги в библиотеките; активи в процес на придобиване; в други случаи, определени със стандартите и/или указанията съгласно чл. 164, ал. 1 и 3 от Закона за публичните финанси.
- Конкретният ред за преминаване към отчитането на амортизациите включително и определянето на временни изключения, облекчен режим и други мерки с преходен характер, се определя с указания на министъра на финансите съгласно чл. 164, ал. 1 от Закона за публичните финанси.
- Съгласно НСС (старо наименование НСФОМСП приети с ПМС46/2005г. заглавие изменено ДВ. бр.3 от 12 Януари 2016г), данъчна амортизация се начислява за дълготрайните материални активи, чиято стойност е равна или превишава по-ниската стойност от:

1. стойностния праг на същественост за дълготрайния материален актив, определен в счетоводната политика на данъчно задълженото лице;

2. седемстотин лева.

- Според Закона за корпоративното подоходно облагане данъчните амортизируеми активи се разпределят в следните категории:

Категория 1 - масивни сгради, включително инвестиционни имоти, съоръжения, предавателни устройства, преносители на електрическа енергия, съобщителни линии;

Категория 2 - машини, производствено оборудване, апаратура;

Категория 3 - транспортни средства, без автомобили; покритие на пътища и на самолетни писти;

Категория 4 - компютри, периферни устройства за тях, софтуер и право на ползване на софтуер мобилни телефони;

Категория 5 - автомобили;

Категория 6 - данъчни дълготрайни материални и нематериални активи, за които има ограничен срок на ползване съгласно договорни отношения или законово задължение;

Категория 7 - всички останали амортизируеми активи.

За целите на настоящият анализ активите са класифицирани в III, IV и VII категории

Годишните данъчни амортизационни норми се определят еднократно за годината и не могат да превишават следните размери:

Категория III	транспортни средства, без автомобили; покритие на пътища и на самолетни писти	10%
Категория IV	компютри, периферни устройства за тях (виж дефиницията по-долу), софтуер и право на ползване на софтуер, мобилни телефони	50%
Категория VII	всички останали амортизируеми активи	15%

- За целите на настоящият анализ е избран линеен (пропорционален) метод на амортизация на активите, при който амортизацията се разпределя пропорционално на периодите, които обхващат предполагаемия срок на годност на актива.
- При определянето на срока на годност на активите са взети предвид следните условия:

  а) предполагаемото физическо износване,

  б) предполагаемото морално остаряване,

  в) ограниченията върху ползването на актива.

Таблица 4

определяне на Годишната амортизационна норма

Алтернатива 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт"					
	Брой	Единична цена	Обща цена	Полезен срок на годност	годишна аморт. норма
Компонент 1 Рехабилитация на спирките на градския транспорт					
Доставка и монтаж на 51 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	51	4035	**205785**		
Общо			**205785**	**8 год.**	**12,50%**
Компонент 2 Информационна система за управление на градски транспорт					
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000		
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000		
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000		
Общо			**304000**	**4 год.**	**25,00%**
Компонент 3 Закупуване на подвижен състав - автобуси					
Закупуване на 8 броя автобуси - 24 седящи места	8	200000	1600000		
Закупуване на 2 броя автобуси - 44 седящи места	2	322000	644000		
Регистрация на актив	10	680	6800		
Общо			**2250800**	**10 год.**	**10,00%**
Компонент 4 Рехабилитация и реконструкция на улици за пригаждането му към услугите на ОГТ					
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000		**5,00%**
бул. "Розова долина" до кръгово с ул. "Бачо Киро" 400 м х 12м ширина	5500	35	192500		
Общо			**342500**	**20 год.**	

Алтернатива 2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт "					
	Брой	Единична цена	Обща цена	Полезен срок на годност	годишна аморт.норма
Компонент 1 Изграждане на нови велоалеи					
Изграждане на нови велоалеи	1	706000	706000		
Общо			**706000**	**20 год.**	**5,00%**
Компонент 2 Информационна система за управление на градски транспорт					
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000		
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000		
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000		
Общо			**304000**	**4 год.**	**25,00%**
Компонент 3 Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез					
бул. "Розова долина" до връзка с околовръстен път	19484	87	1695108		**5,00%**
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000		
Общо			**1 845 108**	**20 год.**	**5,00%**
Компонент 3 Рехабилитация на спирките на градския транспорт					
2850	85500		**12,50%**		
Общо			**85500**	**8 год.**	

Алтернатива 3 "Екологичен и иновативен интегриран градски транспорт" - Етап 1					
	Брой	**Единична цена**	**Обща цена**	**Полезен срок на годност**	**годишна аморт. норма**
Компонент 1 Рехабилитация на основни булеварди (бул. Розова долина – етап 1)					
бул. "Розова долина" до кръгово с ул. "Бачо Киро" 400 м х 12м ширина	5500	35	192500		**5,00%**
Общо			**192500**	**20 год.**	
Компонент 2 Закупуване на електробуси					
Закупуване на електротобуси (8 метрови)	4	400000	1600000		
Закупуване на електротобуси (10,5 метрови)	2	460000	920000		
Доставка и монтаж на двойни зарядни станции, включително захранване и узаконяване	3	75000	225000		
Разходи за регистрация на актив	6	680	4080		
Общо			**2749080**	**10 год.**	**10,00%**
Компонент 3 Информационна система за управление на градски транспорт					
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000		
Информационни табла за външен монтаж	23	3400	78200		
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за	6	5500	33000		**25,00%**

автобусите)					
Общо			**143200**	**4 год.**	
Компонент 4 Рехабилитация на спирките на градския транспорт					
Доставка и монтаж на 23 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	23	2850	65550		
Общо			**65550**	**8 год.**	**12,50%**

4.6. Инвестиционни разходи и разпределение за периода на изпълнение на трите предложения с проекти (с автобуси, без подвижен транспорт и и с електробуси)

Дефинираната проектна идея трябва да е ясно индивидуализирана като самодостатъчна анализационна единица и всички дейности да отвеждат до обща задача

4.6.1. Инвестиционни разходи на Етап № 1

Трите варианта на Етап № 1 са декомпозирани по инвестиционни компоненти, както следва:

Таблица 5

Индикативни инвестиционни разходи за Етап № 1 - Алтернатива № 1

Алтернатива 1 "Привлекателен интегриран градски транспорт"			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Компонент 1 Рехабилитация на спирките на градския транспорт			
Доставка и монтаж на 51 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	51	4035	205785
Общо			**205785**
Компонент 2 Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт			
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000
Консултации и поддръжка на потребителите за 2 години след обучение + обучение на операторите	1	36000	36000
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000

Общо			**304000**
Компонент 3 Закупуване на подвижен състав - автобуси			
Закупуване на 8 броя автобуси - 24 седящи места	8	200000	1600000
Закупуване на 2 броя автобуси - 44 седящи места	2	322000	644000
Регистрация на актив	10	680	6800
Задължителна застраховка "злополука" на пътниците в средствата за обществен превоз - на седящо място (2 превозни средства* 44 седящи места и 8 превозни средства* 24 седящи места и)	280	25	7000
Гражданска застраховка	10	1000	10000
Общо			**2267800**
Компонент 4 Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането му към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез			
бул. „Розова долина“ до кръгово с ул. „Бачо Киро“ 400 м х 12м ширина	5500	35	192500
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	10000	10000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	6075	6075
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	8000	8000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	4740	4740
Общо			**371315**
Компонент 6 Изготвяне на предпроектно проучване			
Изготвяне на предпроектно проучване и финансов анализ на цялата система на градския транспорт	1	58800	58800
Общо			**58800**
Общо за Алтернатива 1			**3,207,700**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %	2%		64154

Дейности по визуализация и публичност - до 1 %	1%	32077
Одит по проекта - до 1 %	1%	32077
Общо стойност на проекта:		**3,336,008**

Таблица 6

Индикативни инвестиционни разходи за Етап № 1 - Алтернатива № 2

Алтернатива 1 "Ремонт на бул „Розова долина“ етап 2 и 3"			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Закупуване на подвижен състав - автобуси			
Реконструкция на бул. „Розова долина“ от кръстовището с ул. „Бачо Киро“ до връзка с околовръстен път	19484	100	1948400
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	85000	85000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	53403,24	53403,24
Общо			**2 086 803,24**
Електронна система за таксуване на пътниците			
Валидиращи устройства в превозните средства	33	3300	108900
устройства за зареждане на картите	20	21000	420000
Оборудване за пренос на данни, софтуер за главния офис и комуникационна инфраструктура	1	120000	120000
устройства за контрол	20	820	16400
оборудване за издаване на електронни карти	5	12300	61500
електронни карти-носители	40000	10	400000
софтуер за електронна система за таксуване на пътници	1	1700000	1700000
Общо			**2 826 800**
Изграждане на ДЕПО /тип метално хале/; "Ремонтна работилница" -1 бр.			
Инженеринг	1	15000	15000
Стоителен надзор	1	10000	10000
Авторски надзор	1	10000	10000

Конструкция на хале с размери: L= 20; W=8; H=6 от метал; при 20 тона желязо * 3 лв./кг желязо в момента с ДДС	1	60000	60000
Автоматична врата с дистанционно /тип китайска/ с ДДС	1	12000	12000
Ел. инсталация /с ДДС/	1	5000	5000
ВиК инсталация /с ДДС/	1	5000	5000
Фундамент /само след конструктивно обследване с отчитане на спецификите на почвата/ (бетон + арматура)	1	20000	20000
Панели за стени - 40 лв./кв. м. (ок 470 кв.м. стени + покрив)	1	18800	18800
Ремонтен канал /линейна дистанция 10 м./ (копаене с багер; бетониране+арматура + труд+оплочване)/само след конструктивно решение	1	10000	10000
		Общо	**165 800**
Изграждане на ТОПЪЛ ГАРАЖ /тип метално хале/- 2 бр;			
Инженеринг	1	15000	15000
Стоителен надзор	1	10000	10000
Авторски надзор	1	10000	10000
Конструкция на хале с размери: L= 20; W=8; H=6 от метал; при 20 тона желязо * 3 лв./кг желязо в момента с ДДС	2	60000	120000
Автоматична врата с дистанционно /тип китайска/ с ДДС	2	12000	24000
Ел. инсталация /с ДДС/	2	5000	10000
ВиК инсталация /с ДДС/	2	5000	10000
Фундамент /само след конструктивно обследване с отчитане на спецификите на почвата/ (бетон + арматура)	2	20000	40000
Панели за стени - 40 лв./кв. м. (ок 470 кв.м. стени + покрив)	2	18800	37600
Общо			**276 600**
Управление на проекта	1		53 560,03
Одит	1		26 780,01
Дейности по визуализация и публичност	1		26 780,01
Общо за етап 2			**5 463 123,30**

Таблица 7

Индикативни инвестиционни разходи за Етап № 1 - Алтернатива № 3

Алтернатива 2 " Инфраструктура за интегриран градски транспорт " – етап 1			
	Брой	Единична цена	Обща цена
Компонент 1 Изграждане на велоалеи			
Изграждане на велоалеи - (1,20 м. ширина на велоалеята/ цената е на линеен метър) - По цялата ул. "Москва" до връзката с бул. "Розова долина" и до ул. "Софроний Врачански" (~1'000 м.) - По ул. "Софроний врачански" до подлеза на автогарата и през него до ул. "Козлодуй" (~450 м.)	1450	486,89	706 000
Общо			706 000
Компонент 2 Въвеждане на информационна система за управление на градски транспорт			
Компютърен модел + хардуер + софтуер	1	32000	32000
Консултации и поддръжка на потребителите за 2 години след обучение + обучение на операторите	1	36000	36000
Информационни табла за външен монтаж (по спирките)	50	3400	170000
Бордови компютри с вградени GPS и GSM/GPRS (за автобусите)	12	5500	66000
Общо			**304000**
Компонент 3 Ремонт на бул. Розова долина за пригаждането им към услугите на ОГТ и реконструкция на гаров пешеходен подлез			
бул. „Розова долина“ до връзка с околовръстен път	19484	87	1695108
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	85000	85000
Строителен надзор и оценка на съответствието	1	53403,24	53403,24
Рехабилитация на подлеза на Автогарата и пригодяването на подлеза към обслужване на бъдещите велоалеи на града	1	150000	150000
Възлагане на инженеринг - проектиране и авторски надзор	1	8000	8000
Строителен надзор и оценка на	1	4740	4740

съответствието			
Общо			**1 996 251,58**
Компонент 4 Рехабилитация на спирки			
Доставка и монтаж на 44 броя нови спирки лека конструкция без място за реклама	44	4029	177276
Общо			**177276**
Компонент 5 Изготвяне на предпроектно проучване			
Изготвяне на подробно предпроектно проучване и финансов анализ на цялата система на градския транспорт	1	58800	58800
Общо			58800
Общо за Алтернатива 2			**3 242 327,24**
Задължителни разходи по проекта			
Управление на проекта - до 2 %	2%		64846,54
Дейности по визуализация и публичност - до 1 %	1%		16211,64
Одит по проекта - до 1 %	1%		16211,64
Общо стойност на проекта:			**3 339 597,06**

4.6.2. Разходи за експлоатация и поддръжка

Разходите за експлоатация и поддръжка по отношение на изградените в резултат на проекта активи са прогнозирани с оглед осигуряване на тяхното безпроблемно функциониране и поддръжка. При прогнозата по отношение на разходите за експлоатация и поддръжка се взема предвид, настоящето равнище на тези дейности.

Прогнозата за разпределението на разходите за експлоатация и поддръжка по години от експлоатация на активите, които се предвижда да бъдат закупени и изградени в резултат на изпълнението на проекта се позовава на следните основни предпоставки и допускания:

- 2019 г. е първата година от експлоатацията на новоизградените и новозакупени активи, с оглед на предвидения период на изпълнение на

проекта, който обхваща 2017 и 2018г. като инвестиционни години на активно строителство;

- 2038 г. е последната година от периода, за който е извършена оценката.

В структурата на разходите за експлоатация и поддръжка се включват:

- Разходи за заплати;
- Разходи за осигурителни плащания;
- Разходи за горива, електроенергия и вода;
- Разходи за резервни части;
- Други разходи (за материали, консумативи и пр.)
- Разходи за външни услуги.

Предполага се, че тези разходи (с изключение на разходите за заплати, които се предвижда да нарастват в реално изражение с 50% от реалния ръст на брутния вътрешен продукт на страната) ще останат постоянни в реални цени за целия период на проекта (2019 – 2038 г.) тъй като прогнозния годишен брой на превозените пътници от средствата на обществения градски транспорт на гр. Казанлък няма да изисква увеличаване на честотата и/или капацитета на средствата за градски транспорт.

При последните от предложените варианти на проекта, касаещи електробусния транспорт няма реална референтна база, на която да се направи оценката. За да се преодолее тази недостатъчност на информацията, при прогнозирането на оперативните разходи през референтния период са използвани сходни или прогнозни данни[5] от експлоатацията на подобен вид транспорт в други български градове, които да отразят спецификата на разглеждания вариант.

В края са представени последователно прогнозите за разглежданите варианти в табличен вид.

4.6.3. Дефинирани експлоатационни разходи за Етап № 1

За периода на изпълнение на инвестиционната програма е прието, че оперативните разходи ще са с размера, на разходите определени в бюджета до реализацията на инвестицията. Това е моментът до който инвеститорите изграждат проекта, но нямат приходи от дейността. Това е периодът до края 2018 год. Първата

[5] Доклад – анализ на МТИТС 2012

година в която реализацията на проекта ще даде резултати е 2019 год. Разпределението на прогнозните данни по-долу касае периода след 2019 год.

Разходи при вариант без проект

Предполага се, че при варианта без проект оперативните разходи на транспортния оператор „Кумакс Инвест ЕООД“, осигуряващ превоза на пътници в средствата на обществения градски транспорт на гр. Казанлък ще останат без промяна спрямо 2015 г. с изключение на разходите за заплати, които се предвижда да нарастват в реално изражение с 50% от реалния ръст на брутния вътрешен продукт на страната. На практика оперативните разходи на операторите на обществения градски транспорт в гр. Казанлък при варианта без проект ще бъдат равни на тези при варианта с проект.

Разходи при вариант с проект

Изчисляването на тези разходи е извършено при следните предусловия:

Включени са Разходи за плащания към персонала, Разходи за гориво (ел.енергия) и Разходи за материали. Не са залагани и административни разходи (учредяване на дружество, организация и управление и др. под), тъй като на този етап не е ясна формата под която ще се реализира проекта (общинско дружество, ПЧП, отдаване под наем или др.).

Разходи за плащания свързани с персонала

Според данни на НСИ за IV трим. на 2015 год. средната месечна заплата на наетите в сектор транспорт е 851 лв. за целите на анализа залагаме разходи за възнаграждения и свързани с тях плащания в размер на 950 лв. месечно на човек.

Алтернатива 1

При този вариант за базови данни се ползват отчетите на „КумаксИнвест“ ЕООД, който в момента изпълнява вътрешноградският транспорт в гр.Казанлък. От отчетите се приспадат приходите от трансфери и субсидии от ЦБ и местния бюджет

Разходи за персонал

При 10 автобуса обслужващи всички линии на гр. Казанлък за работа на две смени ще са необходими 20 човека персонал. При тези прогнозни изчисления се стига до 19 000 лв. месечно или 228 000 лв. годишни разходи за персонал.

Разходите за гориво

Същите се формират от среден разход за градско движение на автобусите зададен от заводи производители в размер на 23,05 л. на 100 км. Средния разход на гориво се базира на информацията от Таблица „Симулация на Етап - 1 (*автобуси*)“

Съгласно предоставена справка от община Казанлък за 2016 г. планираният пробег е 508 500 км. реализиран от 6 автобусни линии. Това означава, че ще са необходими 116 955 литра дизелово гориво. При средна цена от 2,00 лв. за литър[6] - 233 910 лв. разходи за гориво за една оперативна година.

Разходите за поддръжка

Тези разходи са изчислени на база предоставена справка от настоящият превозвач „*КумаксИнвест*“ООД за отчетен пробег за периода 01.01. - 30.09.2015г. и извършените за този период разходи за суровини и материали.

Таблица 8 Разходи за пробег

Отчетен пробег за 9 месеца	Среден пробег за 1 месец	Разходи за материали за 9 месеца	Р-ди за м.ли за 1 месец
379 000 км.	42 111 км.	8 236 лв.	915 лв.

При реализирани 42 111 км. пробег за един месец, са изразходвани средно по 915 лв. за материали (без горива).

При планиран от община Казанлък пробег за цялата 2016 г. в размер на 508 хил.км. – 1 226 лв. месечен разход за м-ли. или 14 720 лв. за една година.

Таблица 4 Индикативни разходи свързани с персонала при алтернатива № 3

с Електробуси прогнозни стойности за една година (ЕКСПЛОАТАЦИОННИ РАЗХОДИ)			
1	Електробусни линии	бр.	3
2	Електробуси	бр.	6
5	Реализиран пробег - общо	хил.км	330
6	в т.ч. - маршрути	хил.км	315
7	Специфичен разход на ел.енергия за тягови нужди	kWh/км.	1,5
	Разходи за експлоатация на км. в	км.	0,27
8	Разходи за експлоатационна енергия	хил.лв	40
	Разходи за материали и поддръжка	хил. лв.	30
9	Персонал	бр.	12
		хил.лв.	114
	общо разходи	**хил.лв.**	**235**

[6] Източник FUELO.NET

V. ПРОГНОЗА ЗА ПРИХОДИТЕ

Съгласно Наредба №2 на Министерството на финансите от 31 март 2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници определя условията за извършване на безплатни и по намалени цени пътувания по вътрешноградския транспорт в страната на някои категории граждани и реда за предоставяне на средства от държавния бюджет за компенсиране на транспортните дружества за стойността на тези пътувания.

Съгласно наредбата ветераните от войните, военноинвалидите, служителите на МВР и ДАНС и някои други категории граждани (например децата до 7 навършени години и учениците, подлежащи на задължително обучение, в чието населено място няма училище) и държавни служители имат право на безплатни пътувания по вътрешно градския транспорт. Освен това учениците и студентите редовно обучение, включително докторантите, имат право на пътуване с 30% намаление от цената на абонаментната карта по вътрешноградския транспорт. В допълнение пенсионерите също имат право на пътуване с 20% намаление от цената на абонаментната карта по вътрешноградския транспорт.

Ежегодно, в едномесечен срок от обнародването на постановлението на Министерския съвет за изпълнението на държавния бюджет за съответната година, министърът на финансите и министърът на транспорта утвърждават по общини годишните лимити на средствата за компенсиране на безплатните и по намалени цени пътувания по групи правоимащи лица. Стойността на безплатните и по намалени цени пътувания се компенсира на транспортните дружества със средства от централния бюджет, предоставяни през общините чрез системата за електронни бюджетни разплащания (СЕБРА). Съгласно разпоредбите на Наредба №2, когато обслужването в една община се осъществява от две или повече транспортни дружества, сумата по компенсацията се разпределя съразмерно на извършения от дружествата действителен пробег, след отчисляване на 3% от сумата за дружеството издало абонаментните карти на пътниците пътуващи безплатно или с намаление.

При съществени различия в пътниковместимостта на превозните средства по преценка на общината компенсациите могат да се разпределят на база „приведен пробег“ по реда на чл. 27, ал. 2 от наредбата. Средствата за компенсации на транспортните дружества по силата на Наредба №2 могат да се предоставят и по друг, различен от горепосочения начин, когато всички транспортни оператори на територията на общината са постигнали писмено съгласие за начина на разпределянето им и писмено са заявили това пред общината с приложен екземпляр от споразумението.

Наредба №3 на Министерството на финансите от 4 април 2005 г. определя условията и реда за предоставяне на предвидените в централния бюджет субсидии за вътрешноградски пътнически превози и за междуселищни пътнически превози в слабо населените планински и гранични райони в страната. Ежегодно в едномесечен срок от обнародването на постановлението на Министерския съвет за изпълнението на държавния бюджет за съответната година министърът на финансите и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждават по общини годишни и тримесечни лимити на средствата за субсидии поотделно за вътрешноградски пътнически превози и за междуселищни пътнически превози в слабо населените планински и гранични райони на страната.

Субсидии по наредбата се предоставят на търговски дружества осъществяващи превозна дейност по реда на Наредба №2 от 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси. В договорите между общината и превозвачите общините задължително включват следните изисквания:

- Параметрите въз основа на които се изчислява субсидията;
- Естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права;
- Механизмите за разпределяне на разходите, свързани с предоставянето на услугите: тези разходи могат да включват по-специално разходите за персонал, енергия, инфраструктурни такси, поддръжка и ремонт на превозни средства за обществения транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз, както и фиксирани разходи и подходяща възвръщаемост на капитала;

- Механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети, които или могат да останат в оператора на обществени услуги или да бъдат изплатени на компетентния орган, или поделени между тях.

Общините определят размера на полагащата се за месеца субсидия на базата на ежемесечно представяна от превозвачите справка за финансовите им резултати като разлика между загубата за периода с натрупване от началото на годината и по Наредба №2 от 31 март 2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници.

Когато общината се обслужва от повече от един превозвач субсидиите се предоставят въз основа на приет от общинския съвет механизъм по критерии и показатели за разпределението им, осигуряващ равнопоставеност между превозвачите. Механизмът за разпределяне на субсидии между превозвачите следва да отчита равнището на следните показатели:

- Подлежащ на субсидиране пробег, респективно приведен пробег на база пътниковместимост;
- Реализирана загуба на километър пробег;
- Равнище на превозната цена;
- Експлоатационни условия;
- Други приети от общинския съвет показатели, включително за качеството на транспортното обслужване и екологично въздействие върху околната среда.

Наредбата от 07.07.2015 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, приета с ПМС №163 от 29.06.2015 г. заменя едновременно Наредба №2 от 31 март 2006 г. и Наредба №3 от 4 април 2005 г., като въвежда изискванията на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) №1191/69 и (ЕИО) №1107/70 на Съвета.

Наредбата запазва реда за предоставяне на компенсации и субсидии на транспортните оператори, въведен съответно с Наредба №2 от 31 март 2006 г. и Наредба №3 от 4 април 2005 г., но въвежда изискването транспортните оператори получаващи компенсации и субсидии да са избрани чрез възлагане на обществени поръчки за пътнически превози съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. и разпоредбите на Закона за обществените поръчки и Закона за концесиите.

Прогнозата е извършена на база отчетните данни на превозвача „КумаксИнвест“ ЕООД за периода 01.01.2015г. – 30.09.2015г. и отчетни данни от община Казанлък. За целта на анализа се приема, че приходите ще бъдат само от продажба на билети и карти, не се взимат предвид приходи от субсидии или реклама.

Таблица 10 Отчет към община Казанлък от „Кумакс Инвест” ЕООД

Линия на МГТ	Брой пътници
Линия 1	50’564
Линия 10	24’147
Линия 11	29’843
Линия 12	100’197
Линия 13	33’248
Общо	237’999

Таблица 11 Отчетени приходи от „Кумакс Инвест” ЕООД от продажба на билети и карти

	за периода 01.01 – 30.09.2015г.	Средно за един месец	Средно за 1г.
приходи	106’958 лв.	11’884 лв.	142’610 лв.

Алтернатива 1

При този вариант се предвижда да се обслужват всички градски линии с нови автобуси. Имайки предвид базовите стойности на настоящият превозвач това прави

237 999 бр. пътници или осреднено 142 610 лв. годишни приходи от продажба на билети и карти.

Алтернатива 3

При този вариант се предвижда с шестте електробуса да се покрият три от най-натоварените градски линии № 12, 13 и 1 с отчетени 184 000 бр. пътувания, което ще даде средно 110 400 лв. годишни приходи от продажба на билети и карти.

VI. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ФИНАНСОВИЯ ДЕФИЦИТ

На база изчислените по-горе приходи и разходите за експлоатация се изчисляват нетните приходи по проекта в различните варианти.

В съответствие с чл.16, ал.3 от ПМС №119/ 20.05.2014 г., „с нетните приходи се намалява сумата на финансиране от съответната оперативна програма, като същите се приспадат от размера на допустимите разходи по проекта. Когато не всички инвестиционни разходи са допустими за финансиране по оперативната програма, нетните приходи се разпределят пропорционално между допустимите и недопустимите части от инвестиционните разходи“. В настоящия случай, всички разходи са допустими.

Съгласно допълнителните разпоредби на ПМС 119 „Нетен приход" са паричните потоци, заплащани директно от потребителите за предоставяната транспортна услуга (стойността на продадените билети и карти за транспорт) **или** постъпленията от наем в случай на отдаване под наем на придобитите превозни средства минус всички оперативни разходи и разходи за подмяна на недълготрайно оборудване за съответния период.

Таблица 12 Индикативни приходи и разходи в трите варианта

	Приходи (лв) за една година	Приходи (лв) за целия период	Оперативни разходи (лв) за една година	Оперативни разходи (лв) за целия период	Нетни приходи
Алтернатива 1	142 610	2 852 200	476 630	9 532 600	-
Алтернатива 2	-	-	-	-	-
Алтернатива 3	110 400	2 208 000	291 000	5 820 000	-

Таблица 13 Стойност на финансовия дефицит в трите варианта

	Стойност на проекта (лв.)	Стойност на нетните приходи	Финансов дефицит	Размер на помощта от ЕС
Вариант 1	**3 336 008**	**-**	3 336 008	**100%**
Вариант 2	**3 339 597**	**-**	3 339 597	**100%**
Вариант 3	**3 340 641**	**-**	3 340 641	**100%**

VII. ФИНАНСОВА НЕТНА НАСТОЯЩА СТОЙНОСТ (FNPV) И ФИНАНСОВА ВЪТРЕШНА НОРМА НА ВЪЗВРАЩАЕМОСТ (FIRR) ОТ ИНВЕСТИЦИЯТА

Въз основа на горепосочената информация за нивото на инвестиционните разходи за проекта, прогнозираните разходи за експлоатация и поддръжка на активите, получени в резултат на реализацията на инвестиционното намерение и прогнозираните приходи от инвестицията са направени изчисления съответно на финансова нетна настояща стойност (FNPV) и финансова вътрешна норма на възвръщаемост (FIRR) от инвестицията.

Финансовата нетна настояща стойност е изчислена по следния общ метод:

При дисконтирането на нетните финансови потоци за база е взета дисконтова норма от 4%, съгласно „Ръководството за анализ на инвестиционни проекти по разходи

и ползи 2014 - 2020[7]“. В анализа се вземат предвид само парични потоци, т. е. действителния обем парични средства, изплатени или получени от проекта. Това означава, че непарични счетоводни елементи, като например амортизационни фондове и условни резервни фондове не се включват в анализа на сконтирания паричен поток. В тази връзка, времевият хоризонт който се оценява е 20 г., като за опорна година е взета 2017 год. /хипотетични години на инвестицията 2017 – 2018/, периода 2019-2038г. е изследван като период на реализация.

Всички изчисления за целите на финансовия анализ са извършени на база текущи фискални данни (при базова година на стартиране 2017г.). Прогнозите по отношение на приходите и разходите са в реално изражение.

Параметри, които са изчислени при изготвянето на финансовия анализ:

- Определяне на общия размер на инвестиционните разходи за проекта и тяхното разпределение в рамките на предвидения период;
- Прогноза за размера на разходите за експлоатация и поддръжка на придобитите в резултат на проекта активи;
- Изчисляване на показатели: финансова нетна настояща стойност (FNPV) и финансова вътрешна норма на възвръщаемост (FIRR) от инвестицията;

Тези индикатори показват капацитета на нетните приходи да компенсират инвестиционните разходи, независимо от начина, по който са финансирани.

Нетната настояща стойност представлява оценката на инвестиционния проект или стойността на парите във времето. Това е дисконтираната стойност на всички парични потоци към днешна дата с избран конкретен дисконтов фактор.

Таблица 14 Индикативна инвестиция – Алтернатива № 1 – със закупуване на автобуси

ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ - Автобуси 10 бр.		Общо
Позиция		
1	Строително-монтажни работи	577 100
2	Машини и оборудване	2 267 800,00
3	Задължителни разходи по проекта	128 308,60
4	Дълготрайни нематериални активи	362 800
5	Инвестиционни разходи (1+2+3+4)	3 336 008
6	Инвестиционни разходи (осъвременени)	3 102 431,36

[7] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf

Таблица 15 Индикативни оперативни разходи и приходи – алтернатива № 1 – със закупуване на автобуси

Оперативни разходи и приходи - Автобуси		
		период
1	Дисконтова норма	4%
2	Дисконтов коефициент	
3	експлоатационни разходи	9 661 380
4	експл. р-ди НС	6 069 747,96
5	годишна амортизация	2 507 076,88
6	год.амортизация НС	1 923 655,46
7	общо разходи	12 168 456,88
8	общ разходи НС	7 993 403,41
9	Приходи	2 852 200,00
10	Приходи (осъвременени)	1 791 890,51

Таблица 16 Индикативна инвестиция – Алтернатива № 2 – без подвижен състав

ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ		Общо
Позиция		
1	Строително-монтажни работи	2 879 527,24
2	Машини и оборудване	-
3	Задължителни разходи по проект	97 269,82
4	Дълготрайни нематериални активи	362 800,00
5	Инвестиционни разходи (1+2+3+4)	3 339 697,06
6	Инвестиционни разходи (осъвременени)	3 149 278,09

Таблица 17 Индикативни оперативни разходи и приходи – Алтернатива № 2 –без подвижен състав

Оперативни разходи и приходи		
		период
1	Дисконтова норма	4%
2	Дисконтов коефициент	
3	експлоатационни разходи	-
4	експл. р-ди настояща стойност	-
5	годишна амортизация	2 996 384,00
6	год. амортизация НС	2 025 276,01
7	общо р-ди	2 966 724,50
8	общо р-ди НС	2 025 276,01
9	Приходи	-
10	Приходи (осъвременени)	-

Таблица 18 Индикативна инвестиция – Алтернатива № 3 – със закупуване на електробуси

ОБЩО ИНВЕСТИЦИИ - Електробуси 6 бр.		Общо
Позиция		
1	Строително-монтажни работи	274 125,00
2	Машини и оборудване	2 749 080,00
3	Задължителни разходи по проект	79 436,43
4	Дълготрайни нематериални активи	238 000,00
5	Инвестиционни разходи (1+2+3+4)	3 340 641,43
6	Инвестиционни разходи (осъвременени)	2 875 101,84

Таблица 19 Индикативни оперативни разходи и приходи – Вариант № 3 – със закупуване на електробуси

Оперативни разходи и приходи - Електробуси		
		период
1	**Дисконтова норма**	**4%**
2	**Дисконтов коефициент**	
3	**експлоатационни разходи**	**4 700 000,00**
4	**експл. р-ди настояща стойност**	**2 952 768,17**
5	**годишна амортизация**	**3 150 330,00**
6	**год. амортизация НС**	**2 239 746,03**
7	**общо р-ди**	**7 539 622,00**
8	**общо р-ди НС**	**5 192 514,21**
9	**Приходи**	**2 208 000,00**
6	**Приходи (осъвременени)**	**1 387 172,79**

Финансовият анализ се изготви в съответствие с насоките на Европейската комисия за изготвяне на Анализ разходи-ползи на инвестиционни проекти, като **стойността на допустимите разходи не следва да надвишава разликата между текущата стойност на инвестиционните разходи и текущата стойност на нетните приходи от инвестицията през референтния период на проекта.**

В случаите на проекти, които генерират нетни приходи след тяхното завършване допустимите разходи за проекта се намаляват предварително (на етапа на кандидатстване) при отчитане потенциала да генерира нетни приходи през определен референтен период, който обхваща както периода на изпълнение на проекта, така и периода след приключване на неговото изпълнение.

Въз основа на горепосочената информация за нивото на инвестиционните разходи за проекта, прогнозираните разходи за експлоатация и поддръжка на активите, получени в резултат на реализацията на инвестиционното намерение, прогнозираните приходи от инвестицията, и данните за финансова нетна настояща стойност (FNPV) и финансова вътрешна норма на възвръщаемост (FIRR) от инвестицията, може да се направи следното обобщение:

Таблица 20 Индикативна нетна настояща стойност (FNPV)

	Етап 1		
	Вариант 1	**Вариант 2**	**Вариант 3**
Настояща стойност на приходите	**1 791 890,51**	**0,00**	**1 387 172,79**
Настояща стойност на експл. разходи	**6 069 747,96**	**0,00**	**2 952 768,17**
Нетни приходи настояща стойност	**-4 277 857,45**	**0,00**	**-1 565 595,38**

Видно от таблицата осъвременените стойности на нетните приходи при всички варианти са отрицателни или равни на нула, т.е. не се генерират такива и следователно не се прилагат изискванията на чл.16, ал.3 от ПМС №119/ 20.05.2014 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Всички дейности по проекта са допустими и могат да се финансират изцяло от ОПРР. От представените данни е видно, че най-изгодни са вариант 1 и 3, но следва да се има предвид, че вариант 3 не покрива цялата мрежа на гр. транспорт за Община Казанлък и ще има разходи за останалата част от автобусните линии. Също така следва да се има предвид следното:

- за двата варианта със закупуване на подвижен автотранспорт нямаме информация относно възможно решение на въпроса с начина на управление на активите. От правната форма под която ще се извършва ще зависи и дали ще има нови разходи за създаване на дружество, административни по организация и управление на дружеството, материална база за подвижния състав (гаражи и халета), за допълнително нает персонал, застраховки на превозните средства и на местата в тях (гражданска отговорност).

-

Каквато и форма да се избере, следва да се имат предвид и следните изисквания:

1. Активите придобити в резултат на проекта, следва да бъдат общинска собственост или собственост на общинско дружество.
2. В случай, че след приключване на проекта се генерират приходи, които обективно в настоящия момент е невъзможно да се определят с настоящия финансов анализ, то нетните приходи, генерирани в рамките на 3 години от приключването на проекта или до крайния срок за представяне на документи за приключването на ОПРР 2014-2020 г., в зависимост от това коя дата е по-ранна, се приспадат от разходите за проекта, които са декларирани към Европейската комисия и следва да се възстановят от бенефициента.
3. В случай на отдаване под наем на транспортните активи, ако стойността на приходите от наема е по-голяма от разходите, останали за сметка на Общината (*местни данъци и такси, застраховки, винетки и др*.) превишението следва да се възстановява на УО на ОПРР.

По долу са направени изчисления за примерни годишни разходи за бенефициента – Община Казанлък при условие, че съгласно договора за отдаване под наем същите са за сметка на наемодателя. Изчисленията са на база действащата към м.април 2016г. Наредба №31 за определяне размера на местните данъци на територията на община Казанлък (Приета с Решение № 028 от 28.02.2008 г., изм. и доп. с Решение № 814/28.03.2008 г.; Решение № 124/30.01.2009 г. Изм. и доп. с Решение № 427/29.04.2010 г., Изм. с Решение № 596/18/25.01.2011 г., Изм. с Решение № 838/17.12.2013 г., изм. с Решение № 78/25.02.2016 г.) и минимални цени на застраховки по видове, взети от оферти на застрахователни брокери. Конкретните стойности ще зависят от договорените цени посочени в сключените по реда на ЗОП договори.

Таблица 21 Индикативни годишни разходи за бенефициента – Община Казанлък – оставащи за негова сметка при възмездни наемни отношения взаимоотношения с бъдещ превозвач, ползвател на подвижния автосъстав

Алтернатива	авто каско за 1 мпс	ГО за 1 МПС	Данък за 1 МПС	общо разходи за 1 год. за 1 МПС	брой МПС	общи разходи за 1 год.
1	2	3	4	5	6	7
1 (места 24)	3200	1000	10	4210,00	8	33680
1 (места 44)	5200	1000	10	6210,00	2	12420
2	-	-				
3 (места 24)	6400	1000	10	7410,00	4	29640
3 (места 32)	8200	1000	10	9210,00	2	18420

В посоченият пример, в колона 7 са изведени прогнозните годишни разходи, до нивото на които постъпилите суми от годишен наем не се третират като нетен приход. При договорен и получен от община Казанлък наем по-висок от стойностите в същата колона, превишението следва да се възстановява на УО.

В същото време следва да се има предвид, че стойностите в колона 7 се явяват минималната цена за отдаваното под наем движимо транспортно имущество.

По-ниска цена би породила разход за община Казанлък (*разходите посочени в колона 7 ще са по-големи от приходите от наем*), което може да се третира и като държавна помощ (*неправомерно субсидиране*).