



ОБЩИНА МОНТАНА

3400 гр. МОНТАНА, ул. "Извора" № 1, тел: 096 300 400, e-mail: mavor@montana.bg



ДО
ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
МОНТАНА

ДОКЛАДНА ЗАПИСКА от Златко Живков – Кмет на Община Монтана

ОТНОСНО: Актуализация на План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) по Стратегическия интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA- SUMP

УВАЖАЕМИ ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Планът за устойчива градска мобилност на Община Монтана е приет с Решение № 1328 от 30.06.2015 г. на Общински съвет Монтана и актуализиран с Решение № 397 от 25.03.2021 г. и Решение № 1035/22.08.2023 г. на Общински съвет Монтана

Настоящата актуализация на Плана за устойчива градска мобилност на община Монтана, приет през 2015г. и изменен през 2021г. и 2023 г. се осъществява в рамките на Стратегическия интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA- SUMP, с финансиране по Програма LIFE на ЕС.

Актуализацията на плана има за цел да интегрира иновации, устойчиви транспортни решения и активно участие на гражданите, за да се създаде транспортна система, която да е удобна, ефективна и екологична. Актуализацията на плана взе предвид резултатите от направеното социологическо проучване сред населението през 2024г., добрите практики, идентифицирани в рамките на Стратегическия интегриран проект, подобрения капацитет на общината в резултат на изпълнените досега дейности по същия проект, както и новите възможности за финансиране на проекти в разглежданата област.

Планът за устойчива мобилност на община Монтана 2025-2035 г. е ключова част от стратегическата визия за устойчивото развитие на общината. Чрез интегрирането му със съществуващите и бъдещи планове и програми, се постига съгласуваност на всички усилия за подобряване на градската мобилност, качеството на живот и устойчивото икономическо развитие в общината. Съществуващата синергия с европейски и национални програми е предпоставка да се осигурят допълнителни

ресурси и възможности за успешно реализиране на транспортните приоритети на общината.

С оглед на гореизложеното се налага приемането на актуален ПУГМ, като настоящото предложение е в съответствие с правото на Европейската общност.

Причини, налагащи приемането, и цели, които се поставят с приемането на ПУГМ:

Няколко са основните причини за приемане на настоящия ПУГМ на община Монтана и удължаване срока на плана до 2035г:

Привеждане в съответствие с ПИРО на община Монтана

Целта е да се изпълнят законите изисквания, като ПУГМ се приведе в съответствие с ПИРО, който е планов документ от по-високо йерархично ниво. В ПУГМ се залагат мерки по отношение на екологичното състояние и чистотата на атмосферния въздух в град Монтана; инфраструктурно развитие, свързаността и достъпността на територията и др.

Необходимост от нови и разширяване на съществуващи мерки

В ПУГМ са включени нови мерки и разширен обхвата на съществуващи мерки за постигане на целите на устойчивата мобилност на територията на община Монтана, в т.ч: мерки за подобряване на транспортната свързаност и съответни услуги за селските райони в общината; мерки, свързани с навлизане на електрическите превозни средства и в по-дългосрочен план, свързани със навлизането на зеления и кафявия водород като гориво; допълнени мерки, отнасящи се до алтернативните начини на мобилност – пешеходно придвижване и велосипедизъм; умни транспортни системи; мерки за по-широко привличане на обществеността и други заинтересовани страни в процеса на вземане на решения за мобилността на общината и за обществена осведоменост.

Нови източници на финансиране на мерки за устойчива мобилност

Социалният фонд за климата на ЕС е нов източник на финансиране на прехода към климатично устойчиво и нисковъглеродно общество за периода 2026-2032г. в областта на енергийната ефективност и транспорта, за преодоляване на енергийната и транспортна бедност. След приемането на Социален план за климата на Р. България, общините в България, вкл. община Монтана, ще могат да се възползват от средства от този фонд за внедряване на мерки, насочени към подобряване на достъпността на транспортните услуги в селските райони на общината, подпомагане на домакинствата в общината за закупуване на велосипеди и др. мерки за преодоляване на транспортната бедност. България ще разполага със средства от този европейски фонд в размер на около 6 млрд. лева за периода 2026-2032г. Община Монтана активно участва във формирането на позициите на българските общини за направлението за изразходване на средствата от фонда. Общината трябва да планира мерки на най-ранен етап, за да може да се възползва от посочените възможности.

Прието ново европейско законодателство за качество на въздуха

През 2024г. ЕС прие нова Директива (ЕС) 2024/2881 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа. Директивата въвежда нови по-строги норми за качество на въздуха и нови норми по показателя ФПЧ 2,5. Необходимо е общините да положат допълнителни усилия за намаляване на замърсяването чрез различни мерки, вкл. в областта на транспорта, като напр. екологични превозни средства, подобряване на обществения транспорт и разширяване на алтернативните начини на придвижване и др. Голяма част от мерките в ПУГМ на община Монтана ще подпомогнат достигане на новите стандарти за качество на въздуха поетапно до 2029г., когато новите норми влизат в сила.

Цели и очаквани резултати, които се поставят с приемането на ПУГМ.

Целта на приемането на ПУГМ е подобряване на транспортната достъпност на гражданите на община Монтана, подобряване чистотата на атмосферния въздух и превръщането на град Монтана в по-добро място за живеене.

Анализ на съответствие с национални и европейски политики

Настоящият проект на ПУГМ е в съответствие с Националния план за устойчиво развитие на транспортния сектор, националните планове за качество на въздуха и за контрол на замърсяването на въздуха, националните планове за климат и околната среда, както и с европейските планове и политики за устойчив транспорт и климат.

С оглед изложеното, при спазване изискванията на чл. 28 от Закона за нормативните актове и чл. чл. 75, 76 и 77 от Административнопроцесуалния кодекс, на основание чл. 21, ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация предлагам Общински съвет Монтана да приеме следните

РЕШЕНИЯ:

1. Приема актуализация на План за устойчива градска мобилност (приложение) за периода 2025-2035г.
2. Възлага на кмета на община Монтана предприемането на действия за изпълнение на плана от компетенциите на община Монтана.

КМЕТ:

(Златко Живков)





101104610
LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP
CLIMA-SUMP



План за устойчива градска мобилност на община Монтана за периода 2025- 2035 г.



Приет с Решение №1328 / 30.06.2015 г. и на Общински съвет Монтана,
актуализиран с Решение №397 / 25.03.2021 г. и Решение № 1035/22.08.2023 г.

Съдържание

I. ВЪВЕДЕНИЕ.....	6
1. Рамка на плана.....	6
2. Значение на устойчивата мобилност.....	6
3. Контекст и нужди на община Монтана.....	7
4. Европейски и национални политики относно устойчивата мобилност.....	7
5. Териториален и времеви обхват.....	9
II. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ.....	9
1. Релеф и територия.....	9
2. Икономика.....	10
3. Туризъм.....	10
4. Демографски процеси.....	10
5. Пътна и улична мрежа.....	10
6. Железопътна мрежа.....	10
7. Околна среда.....	11
8. Съществуваща мобилност.....	12
III. АНАЛИЗ НА НАГЛАСИТЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО (РЕЗУЛТАТИ ОТ СОЦИОЛОГИЧЕСКО ПРОУЧВАНЕ)	16
IV. SWOT АНАЛИЗ.....	18
V. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПОДОБРЕНИЯ НА МОБИЛНОСТТА В ОБЩИНА МОНТАНА.....	19
1. Пешеходна среда и достъпност:.....	19
2. Велосипедна инфраструктура:.....	20
3. Модернизиране на обществения транспорт:.....	20
4. Паркиране:.....	21
5. Информационни и комуникационни технологии (ИКТ):.....	21
6. Подобряване на междуселищната транспортна свързаност в общината.....	21
7. Подобряване на безопасността на движението:.....	22
8. Подобряване на информираността и активното участие на гражданите в процесите на вземане на решения, отнасящи се до устойчивата мобилност.....	22
V. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА.....	23
1. Визия на плана.....	23
2. Основни принципи.....	23
3. Цели и мерки.....	23
VI. СИНЕРГИЯ С ДРУГИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ.....	31
VII. ФИНАНСИРАНЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО.....	32
VIII. ПОЛЗИ ОТ РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПЛАНА.....	34
IX. ПРОГРАМА С МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПЛАНА.....	36
X. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО.....	43
XI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	44
ПРИЛОЖЕНИЕ №1. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ.....	45
ПРИЛОЖЕНИЕ №2. ДОКЛАД ОТ ПРОВЕДЕНО СОЦИОЛОГИЧЕСКО ПРОУЧВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО НА ОБЩИНА МОНТАНА.....	68

Списък на използваните съкращения

АГ	Автогара
БАБХ	Българска агенция по безопасност на храните
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДС	Брутна добавена стойност
БО	Битово отопление
БТК	Българска телекомуникационна компания
ВиК	Водоснабдяване и канализация
ГПОД	Генерален план за организация на движението
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДАП	Държавно автомобилно предприятие
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДНА	Дом на народната армия
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЖП	Железопътна гара
ЖК	Жилищен комплекс
ЗММ	Завод за металорежещи машини
ЗОУ	Задължителни обществени услуги
ИАСАС	Изпълнителна агенция по сортоизпитване, апробация и семеконтрол
ИГТ	Интегриран градски транспорт
ИПГВР	Интегриран план за градско възстановяване и развитие
ИТИ	Интегрирани териториални инвестиции
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИТСР	Интегрирани териториални стратегии за развитие на регионите
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КАТ	Контрол на автомобилния транспорт
КФ	Кохезионен фонд

МБАЛ	Многопрофилна болница за активно лечение
МОПТ	Масов обществен пътнически транспорт
МПС	Моторни превозни средства
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
НОЧЗ	Норми за опазване на човешкото здраве
НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОБС	Общински съвет
ОП	Общинско предприятие
ОПОС	Оперативна програма „Околна среда“
ОУ	Основно училище
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПМС	Постановление на Министерски съвет
ПОС	Програма „Околна среда“
ППС	Пътно превозно средство
ПРР	Програма „Развитие на регионите“
ПС	Прагова стойност
ПС-ТКС	План-схема на Транспортно-комуникационна система
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
ПУМ	Първостепенна улична мрежа
ПУП	Подробен устройствен план
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СБГСПР	Система за безопасна градска среда и превенция на риска
СГ	Средногодишни
СД	Средноденонощни
СДК	Средноденонощни концентрации

СДН	Средноденонощна норма
СЗР	Северозападен район
СМК	Средномесечни концентрации
СМР	Строително-монтажни работи
СУ	Средно училище
СУОТ	Система за управление на обществения транспорт
ТЕЦ	Топлоелектрическа централа
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФИ	Финансови инструменти
ФПЧ	Фини прахови частици
ЦГЧ	Централна градска част

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Рамка на плана

Планът за устойчива градска мобилност на община Монтана 2025-2035г. (ПУГМ) е стратегически документ, който има за цел да създаде устойчиви транспортни решения за общината, които да отговорят на нуждите на гражданите, бизнеса и околната среда. Планирането на устойчивата мобилност е от решаващо значение за осигуряване на по-добра свързаност между различните райони на областния град и на общината, намаляване на замърсяването, подобряване на качеството на живот и насърчаване на активния начин на живот.

Програмният документ е продължение на усилията на общината да прилага устойчиви транспортни политики, като надгражда постигнатото чрез изпълнението на мерки от първия ПУГМ на община Монтана, приет през 2015г.¹ Община Монтана е сред първите общини в страната, която разработи план за намиране на решения за устойчиво и екологично развитие на транспорта на нейна територия.

Настоящият план представлява надграждане и актуализация на Плана за устойчива градска мобилност на община Монтана, приет през 2015г., което е осъществено в рамките на Стратегическия интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA- SUMP, с финансиране по Програма LIFE на ЕС.² Настоящият План за устойчива градска мобилност на община Монтана представлява основен продукт D3.3 по смисъла на проекта.

Актуализацията на плана има за цел да интегрира иновации, устойчиви транспортни решения и активно участие на гражданите, за да се създаде транспортна система, която да е удобна, ефективна и екологична. Актуализацията на плана взе предвид резултатите от направеното социологическо проучване сред населението през 2024г., добрите практики, идентифицирани в рамките на Стратегическия интегриран проект и подобрения капацитет на общината в резултат на изпълнените досега дейности по същия проект.

2. Значение на устойчивата мобилност

Устойчивата мобилност не е само въпрос за подобряване на транспортната инфраструктура, но и за управление на пътуванията и намаляване на негативното въздействие върху околната среда и общественото здраве. Основната цел на устойчивата мобилност е да се осигури баланс между нуждите на жителите, бизнеса и

¹ Приет с Решение №1328 / 30.06.2015 г. на Общински съвет Монтана, актуализиран с Решение №397 / 25.03.2021 г.; Решение № 1035/22.08.2023 г.

² Изразените възгледи и мнения в документа са само на авторите и не отразяват непременно тези на Европейския съюз или CINEA. Нито Европейският съюз, нито финансиращият орган могат да носят отговорност за тях.

околната среда, като се насърчава използването на **екологични превозни средства, пешеходни маршрути, обществен и велосипеден транспорт**, за да се намали замърсяването и да се създадат здравословни и комфортни условия за живот.



Общината трябва да реагира на глобалните предизвикателства, свързани с климатичните промени, здравословните рискове от замърсения въздух и шума. Ето защо предлагаме интегрирани решения за мобилност, които са устойчиви, ефективни и достъпни за гражданите.

3. Контекст и нужди на община Монтана

Община Монтана е развиваща се община с важна стратегическа роля за региона. Съществуват значителни предизвикателства в транспортната система, свързани с **недостатъчната свързаност** между градския и селските райони, **замърсяване на въздуха** и транспортно автомобилно натоварване в централните части на общинския център – град Монтана. Въпреки че в градът е осигурен с основна транспортна инфраструктура, е необходимо нейното развитие да е още по-добре съобразено с растящите нужди на населението и бизнеса на цялата община, със съвременните тенденциите за устойчиво и активно придвижване.

ПУГМ цели да адресира тези предизвикателства чрез **инвестиции в интелигентни транспортни решения**, създаване на **възможности за алтернативни начини на придвижване**, развитие на **обществен транспорт** и предоставяне на **гъвкави транспортни услуги**, които да отговорят на нуждите на всички граждани – от жителите на град Монтана - общински център до тези в селските райони на общината.

4. Европейски и национални политики относно устойчивата мобилност

4.1. Европейски политики за устойчива мобилност

ЕС активно подкрепя развитието на **устойчивата мобилност** чрез редица политики, стратегии и инициативи, които са насочени към намаляване на замърсяването,

увеличаване на енергийната ефективност и насърчаване на по-зелени и иновативни транспортни решения. Тези политики са от съществено значение за общините в България, включително за Монтана, които искат да се адаптират към новите изисквания и да постигнат устойчиво развитие в транспорта.

Зелената сделка³

Европейската комисия започна своята амбициозна инициатива, наречена **Зелена сделка**, чиято основна цел е да превърне ЕС в първия климатично неутрален континент до 2050 година. Това включва значителни инвестиции в **устойчивия транспорт**, като се насърчава преминаването към **електрически превозни средства, публичния транспорт, велосипедизма и пешеходството**. Комисията също така предлага стимули за **декарбонизация** на транспортния сектор, който представлява около 25% от общите въглеродни емисии в ЕС.

Стратегия за мобилност с нулеви емисии⁴

В рамките на Европейската зелена сделка беше представена и **Стратегия за мобилност с нулеви емисии**, която има за цел да намали въглеродните емисии на транспортния сектор с 90% до 2050 г. Стратегията включва няколко ключови инициативи, които ще повлияят на всички видове транспорт в ЕС: от **електрическите автомобили, беземисионния обществен транспорт, до цифровизацията и интелигентните транспортни системи (ITS)**. Тези политики ще играят важна роля в изграждането на транспортната инфраструктура на Монтана и ще предоставят финансова подкрепа чрез фондове от ЕС за внедряване на тези решения.

Финансови инструменти на ЕС

ЕС предлага различни финансови инструменти за подкрепа на устойчивата мобилност. Те предоставят средства за развитие на **инфраструктура за електрически превозни средства, интелигентни транспортни решения, изграждане на капацитет и устойчиви транспортни проекти**. Монтана вече се възползва и може да се възползва в бъдеще.

4.2. Национални политики за устойчива мобилност

Националните политики на България също отразяват ангажимента на страната към устойчивата мобилност и съответствието с европейските изисквания. България има стратегически документи, които поставят основата за устойчивото развитие на транспортния сектор на национално ниво, което също ще има влияние върху местните инициативи в Монтана.

Национален план за устойчиво развитие на транспортния сектор (2020-2030)

Националният план за устойчиво развитие на транспортния сектор на България определя мерки за намаляване на въглеродните емисии и декарбонизация на

³ European Green Deal

⁴ Sustainable and Smart Mobility Strategy

транспортния сектор. Основните цели включват увеличаване на броя на **електрическите превозни средства**, насърчаване на **интелигентни транспортни системи (ITS)** и **устойчиви транспортни решения**. Планът предвижда модернизация на **железопътната мрежа**, **развитие на обществен транспорт** и **подобряване на велосипедната инфраструктура**. Тези инициативи ще подкрепят усилията на Монтана за създаване на устойчив и ефективен транспорт.

Национални програми за въздух

Въздействието на транспорта върху **качество на въздуха** също е регламентирано в национални програми. България е ангажирана с намаляването на **замърсяването от автомобилния сектор** и прилагането на **по-строги екологични норми** за превозни средства, които ще помогнат на местните власти да постигнат целите за по-чист въздух и намаляване на вредните емисии.

Европейските и националните политики, които насърчават развитието на устойчивата мобилност, предоставят значителни възможности за община Монтана да постигне своите цели за подобряване на качеството на живот на хората в общината. Съчетаването на тези усилия със съществуващите инициативи в общината ще осигури успешното реализиране на Плана, като същевременно ще спомогне за постигането на амбициозните цели на ЕС и България за устойчиво развитие.

5. Териториален и времеви обхват

Настоящият план покрива територията на община Монтана и е с времеви хоризонт 2025-2035 г.

II. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ

В настоящия раздел са представени основните природни, демографски, социално-икономически, екологични и транспортни характеристики на община Монтана. В Приложение №1 към настоящия план е представена по-подробна информация за текущото състояние.

1. Релеф и територия

Община Монтана е разположена в централната част на област Монтана, заемаща 18,68% от територията на областта. Тя е областен център и включва 24 населени места, от които 1 град (Монтана) и 23 села. Община Монтана има благоприятно географско местоположение – през територията ѝ преминават важни транспортни артерии като път Е-79 и железопътна линия София - Бойчиновци. Разнообразният релеф, включително планински и равнинни части, изисква различни подходи към инфраструктурата и транспортните услуги.

2. Икономика

Монтана има стратегическо значение в икономическата структура на региона, с развито земеделие, промишленост и търговия. Градът е важен икономически център с добре развита търговска и индустриална инфраструктура. Съществува потенциал за развитие на нови индустриални зони и стимулиране на иновации в транспортната инфраструктура, което ще помогне на местната икономика да се адаптира към устойчиви и иновационни модели.

3. Туризъм

Монтана и околността предлагат множество възможности за развитие на **екологичен туризъм** и **алтернативен туризъм**, включително риболов и екологични маршрути. Въпреки това, туристическите потоци не са максимално оползотворени и има възможности за развитие чрез интегриране на устойчиви транспортни решения за туристите, както и стимулиране на взаимодействие между местните и регионални атракции. Подобряването на транспортната мрежа за свързване на туристически обекти и развитието на нови транспортни услуги може да доведе до по-голямо привличане на туристи.

4. Демографски процеси

Демографските тенденции в Монтана показват **намаление на населението** и **стареене на населението**, което поставя допълнителен натиск върху транспортната инфраструктура и социалните услуги. Това изисква фокус върху подобряване на достъпността за възрастни хора и хора с увреждания, като се осигури по-добра мобилност в по-малко населените райони.

5. Пътна и улична мрежа

Пътната мрежа в общината е добре развита, като се поддържат общинските пътища. Трафикът, обаче, се увеличава, което е предпоставка за задръствания, замърсяване и ПТП.

6. Железопътна мрежа

Железопътната мрежа в Монтана е част от основната национална ж.п. линия, свързваща София с Видин и Бойчиновци. Градът разполага с железопътна гара, което осигурява допълнителни възможности за транспорт. Въпреки това, подобряването на състоянието на железопътната мрежа и интегрирането ѝ със съществуващия обществен транспорт на общината ще е от ключово значение за увеличаване на транспортната ефективност и намаляване на замърсяването.

7. Околна среда

Община Монтана активно следи състоянието на околната среда чрез редица програми и инициативи.

Качество на атмосферния въздух

Качеството на атмосферния въздух в Монтана е обект на наблюдения, като се отчита наличието на **ФПЧ10** (фини прахови частици с диаметър под 10 микрона) и ПАВ, които превишават препоръчителните норми за определени периоди през предходни години. Качеството на атмосферния въздух, обаче, се подобрява през последните години в резултат на редица мерки, предприети от общината и особено подмяна на отоплението с твърди горива на домакинствата с екологични алтернативи.

Като се има предвид новоприетото общоевропейско законодателство, което въведе нови по-високи стандарти за качеството на атмосферния въздух се изискват допълнителни усилия за намаляване на замърсяването чрез **екологични превозни средства, подобряване на обществения транспорт и алтернативни начини на придвижване, екологични отоплителни системи, поддържане и развитие на зелените системи и др.**

Шум

Шумовото замърсяване в Монтана също остава проблем, особено в **централните части на града**. Шумът е основен фактор за намаляване на качеството на живот в урбанизираните зони, като основните източници на шум са **автомобилният транспорт, промишлените дейности и железопътният транспорт**. Въпреки че текущите измервания показват, че **нивото на шума не надвишава допустимите норми** в жилищните зони, проблеми съществуват по улиците с интензивен трафик и лошокачествени настилки.

Проектите за подмяна на улични настилки и изграждане на нови пешеходни зони и велосипедни маршрути могат да допринесат за намаляване на трафика, съответно за **намаляване на шумовото замърсяване**, като същевременно ще се подобри и качеството на атмосферния въздух.

Отпадъци

Община Монтана също активно работи за решаване на проблемите, свързани с **управлението на отпадъците**. За извозване и депониране на неопасни отпадъци са издадени **разрешителни от компетентните органи**, които гарантират, че всички отпадъчни води и замърсители се обработват по правилата на нормативната уредба.

Контрол върху замърсителите

Контролът върху замърсителите на околната среда се осъществява от **РИОСВ-Монтана**, която извършва мониторинг на емисиите на различни замърсители, включително

прахови частици и отпадъци. Общината си сътрудничи с РИОСВ за контрол на замърсителите.

8. Съществуваща мобилност

8.1 Пешеходна инфраструктура

В централната градска част на Монтана са обособени пешеходни зони с обща площ над 30 000 m² – основно около площад „Жеравица“ и бул. „Яворов“. Достъпът на моторни превозни средства и велосипеди в тези зони е забранен, което създава предпоставки за безопасно пешеходно придвижване и подобрена градска естетика. Освен това, по линия на ОП „Региони в растеж“ 2014–2020 са реновирани парковете „Градска градина“, „Монтанезиум“, „Калето“ и „Огоста“, както и бул. „Хаджи Димитър“, където е изградена и пешеходна част с велосипедна алея. Пешеходната свързаност се допълва от алеи в парковете „Слънчева градина“ и „Свети Дух“.

8.2 Светофарни уредби

На територията на гр. Монтана функционират около 15 светофарни уредби. Повечето от тях са инсталирани преди повече от две десетилетия и се нуждаят от модернизация, включително чрез въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС).

8.3 Велосипедна инфраструктура

Изградена е начална велосипедна инфраструктура, включваща алеи в реновираните паркове и по бул. „Хаджи Димитър“. Въпреки това, липсва интегрирана мрежа от маршрути, която да обслужва ключовите направления в града и да насърчава използването на велосипед като устойчив начин на придвижване.

8.4 Масов обществен транспорт

Основната форма на обществен транспорт в Монтана е автобусният. Обслужването обаче е неритмично и в определени часови интервали – недостатъчно за задоволяване на ежедневните нужди на населението. Липсва интегрирана система за управление и информация в реално време, което ограничава достъпността и ефективността на услугата. Наблюдава се неоптимално използване на обществен транспорт, като повечето хора използват за придвижване лични превозни средства.

8.5 Таксиметров транспорт

Таксиметровият превоз присъства като допълваща услуга на обществения транспорт, но не е под контрола на общината и се предоставя от частни фирми. Развитието му е в зависимост от търсенето на услугата и конкуренцията.

8.6 Товарен транспорт

Товарният трафик е концентриран основно около промишлените зони. Едно от достиженията в транспортната политика на общината е изградения обходен маршрут на град Монтана – част от международния път Е 79, което разтовари многократно навлизането на тежки автомобили в града.

8.7 Управление на паркирането

Управлението на паркирането се извършва от създаденото преди две години общинско предприятие „Градска мобилност“. Общинското предприятие има следните основни функции:

- Изграждане и поддържане на инфраструктурата на определените за паркиране места - преградни съоръжения (входно-изходни бариери, ограждения, кабинки и др.), информационни табели, насочено осветление, маркировка;
- Експлоатация и поддържане на паркингите и зоните за платено паркиране - общинска собственост;
- Координиране и контролиране на внедряването и поддържането на вертикална и хоризонтална пътна маркировка и другите необходими нормативно уредени средства за ефективна организация на паркиране в паркингите и зоните за платено паркиране;
- Организиране и контролиране на внедряването и поддръжката на съвременни системи за таксуване, свързани с подобряване на обслужването и ефективността при паркиране на МПС, в т. ч. SMS паркиране, паркиране чрез мобилно приложение и паркинг автомати;
- Координиране и контролиране поддържането на чистотата и реда в паркингите и зоните за платено паркиране - общинска собственост;
- Осъществяване на мониторинг и контрол върху дейността по прилагане на утвърдената организация на паркиране и таксуване в паркингите и зоните за платено паркиране;
- Участие в подготовката и/или подготвя и внасяне на предложения за подобряване за условията, организацията и възможностите за паркиране в Община Монтана;
- Поддържане на постоянна връзка и координация с държавните органи, общинските структури и други звена, имащи отношение към паркирането на МПС в общината;
- Контрол по спазването на правилата за паркиране;
- Принудително преместване на неправилно паркирани МПС.

Създадената в централната градска на град Монтана платена „Синя зона“ беше разширена през 2023 г. и беше въведена SMS-система за заплащане за престоя в Синя зона. Синята зона обхваща паркинги и участъци от улици в централна част на Монтана, за паркирането в която се заплаща от 9 до 17 часа в делнични дни, а през почивните дни и празниците е безплатна.

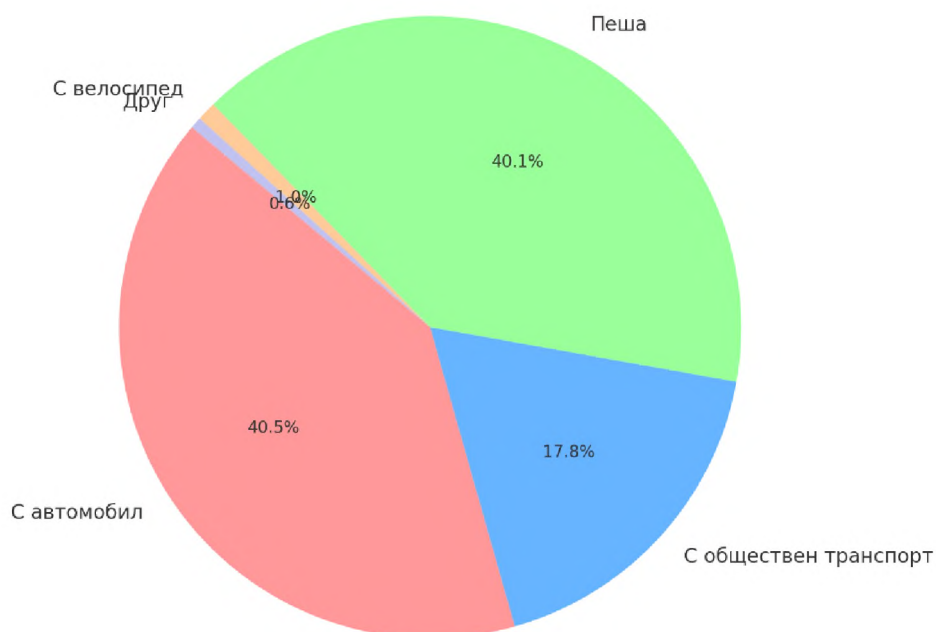
Създадената Синя зона облекчи паркирането в централните градски части, но е необходима допълнителна стратегия за управление на паркирането, включително зонирание, дигитализация и контрол.

8.8 Разпределение на начините на пътуване (Modal Split)

Отсъствието на актуални и систематизирани данни за начина на придвижване затруднява оценката на ефективността на съществуващата мобилност. Налице е ясно изразено предпочитание към използването на личен автомобил за сметка на устойчивите форми на транспорт.

Използвания начин на придвижване на населението в град Монтана е представено на следващата диаграма:

Начини на придвижване на населението в гр. Монтана (2022 г.)



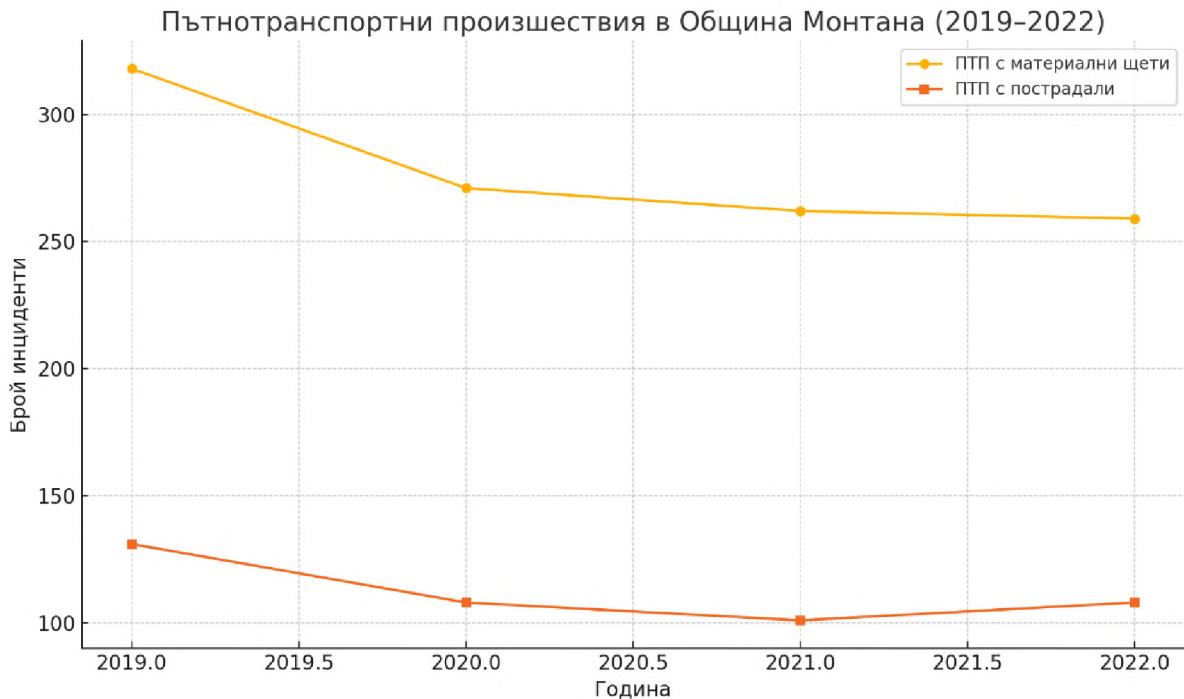
Източник на информацията: Община Монтана

8.9. Планиране на организация на движението

За община Монтана не е изготвен Генерален план за организация на движението на територията на общината. Общината предвижда изготвянето на този приоритетен и изключително важен за общината план, като преди това изготви необходимите геодезически заснемания, които са необходимо базово условие за изготвяне на плана.

8.10. Пътнотранспортни произшествия

Следващата графика ясно показва тенденцията на спад в общия брой ПТП с материални щети и при тежките инциденти с пострадали с леко увеличение на последния показател в края на периода.



През 2022 г. са регистрирани общо 259 ПТП с материални щети и 108 тежки ПТП с пострадали. В същата година общо в областта са регистрирани 535 инцидента, което означава, че почти половината от всички ПТП в областта са се случили в рамките на Община Монтана.

Тревожна е тенденцията относително високият брой на тежките инциденти с ранени лица – 108 пострадали през 2022 г., което съвпада с броя на тежките ПТП. Това говори за необходимост от мерки за намаляване на скоростта, повишаване на видимостта и сигурността по ключови пътни артерии.

В отговор на тези предизвикателства са възможни различни мерки, включително: изграждане на повдигнати и ярки пешеходни пътеки; „умни светофари“; подобряване на осветлението и маркировките; въвеждане на мерки за успокояване на движението в зоните с висок риск.

Пътната безопасност трябва да се разглежда не само като техническа задача, но и като културна и образователна цел – включваща работа с уязвими групи като деца и възрастни, подобряване на обучението по пътна безопасност, както и засилен контрол и мониторинг на поведението на участниците в движението. Темата за пътната

безопасност иска сътрудничество и много добра координация между различни институции, които имат различни компетенции в разглежданата област.

8.11. Транспортна свързаност между селата и град Монтана

Община Монтана включва 23 села и един градски център – гр. Монтана, който е общински и областен център. Въпреки значителната територия и сравнително равномерното разпределение на населението, транспортната свързаност между селата и общинския център остава сериозно предизвикателство. Автобусният транспорт е единственият обществен превоз, осигуряващ достъп между селата и градската част, но неговото функциониране е ограничено, неритмично и не винаги съобразено с нуждите на пътуващите. **Основните проблеми са:**

1. **Редки и неудобни разписания** – в много от селата курсовете са ограничени до един или в някои случаи два на ден, което прави пътуванията с обществен транспорт практически невъзможни за ежедневни нужди като работа, образование, здравеопазване или достъп до културни събития.
2. **Липса на късни и уикенд курсове** – жителите на селата не могат да разчитат на транспорт в извънработно време или през почивни дни, което допълнително изолира селските общности.
3. **Остарял подвижен състав** – автобусите, обслужващи междуселищните линии, често са технически остарели, с ниско ниво на комфорт и без климатизация, което ги прави непривлекателни за пътуване, особено за възрастни хора и хора с увреждания.
4. **Слабо използване и финансови загуби** – поради ниския интерес и лошата организация, голяма част от линиите са нерентабилни, което води до отказ от страна на превозвачите да ги поддържат без субсидии.

III. АНАЛИЗ НА НАГЛАСИТЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО (РЕЗУЛТАТИ ОТ СОЦИОЛОГИЧЕСКО ПРОУЧВАНЕ)

През 2024г. в рамките на Стратегическия интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA- SUMP⁵, по който община Монтана е бенефициент заедно с още пет български общини, беше проведено представително социологическо проучване сред пълнолетното население. Целта беше да се установят информираността, нагласите и очакванията на жителите относно предизвикателствата пред градската мобилност, както

⁵ <https://webgate.ec.europa.eu/life/publicWebsite/project/LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP-CLIMA-SUMP-101104610/strategic-integrated-project-for-implementation-of-sumps-for-transition-into-climate-neutral-and-resilient-society>

и тяхната готовност за участие в процесите по устойчиво развитие. Резултатите от проучването се взеха предвид при изготвянето на настоящия план и мерките в него.

Ключови резултати от проучването:

Осъзнатост за климатичните и екологични предизвикателства

Гражданите на Монтана проявяват висока чувствителност към природни и екологични заплахи. Близко 87% от анкетираните възприемат горските пожари като „много сериозен проблем“, а 84% – поройните дъждове и наводнения. В сферата на екологичните проблеми, **замърсяването от автомобилния трафик се определя като най-значимо – близо 90%** от респондентите го възприемат като сериозен или много сериозен проблем.

Отношение към транспортните емисии и устойчивата мобилност

Респондентите оценяват депонирането на отпадъци и автомобилния транспорт като основни източници на парникови газове. Над две трети подкрепят забрана или нормативни ограничения за използването на силно замърсяващи превозни средства в градска среда. В същото време, **мерките за развитие на устойчива мобилност срещат силна подкрепа**: 81% от анкетираните намират велосипедната инфраструктура за ефективна, 77.5% – повишаването на безопасността на движението, а 73% – подобрението на улици, тротоари и маршрути в подкрепа на пешеходното придвижване и свързаност.

Ползване на автомобили и нагласи към промени

28.5% от анкетираните домакинства не притежават автомобил, а повечето от останалите изминават сравнително къси разстояния месечно. Ключовите стимули за смяна на автомобила с по-екологичен модел са финансовата подкрепа от държавата (51.2%), рестрикциите върху съществуващите МПС (24.7%) и икономическата ефективност (10.3%).

Готовност за устойчиви лични практики

26.4% от респондентите заявяват готовност да използват екологични начини на придвижване (пеша, велосипед), 16.2% – да преминат към екологично отопление, а 12.4% – да участват в залесяване. Все пак, близо 13% не вярват, че личните действия могат да допринесат значимо за подобряване на околната среда.

Удовлетвореност от обществения транспорт

Градският транспорт не е предпочитан от мнозинството – 77% не го използват, а от използващите го, 55% са неудовлетворени. Като основни причини се посочват недостатъчна честота на курсовете (43%) и ниско ниво на комфорт (21%).

Информираност и нужда от допълнителна информация

Над половината от жителите (57%) считат, че не получават достатъчно информация относно климатичните промени и мерките за смекчаване на последиците. Най-висок интерес представлява информацията за конкретни действия, които гражданите могат да предприемат за намаляване на емисиите, следвана от мерките на институциите. Националните медии и интернет са основните предпочитани канали за информираност.

Анализът на резултатите от социологичното проучване е представен в Приложение №2 към плана.

IV. SWOT АНАЛИЗ

а) Силни страни (Strengths)

- Динамично развитие на инфраструктурата: Монтана вече има основни транспортни инфраструктури, включително автобусни линии и пътища, които ще служат като основа за развитието на нови транспортни мрежи.
- Подкрепа от местните власти и гражданите: Има значителна подкрепа за устойчивото развитие на градската мобилност както от общината, така и от по-голямата част от гражданите и бизнеса, които осъзнават нуждата от намаляване на замърсяването от транспорта и задръстванията.
- Преход към електрически превозни средства: Проект за интегриране на екологични автобуси, които ще намалят въглеродните емисии и ще бъдат ефективни икономически в дългосрочен план.
- Добри примери от други градове: доказани решения от други градове в страната и извън страната, които вече са реализирали успешни проекти за устойчива мобилност и интелигентни транспортни системи.

б) Слаби страни (Weaknesses)

- Местната транспортна система е ограничена и не покрива ефективно всички райони на града и селата.
- Липса на достатъчно велосипедни алеи, пешеходни пътеки и зарядни станции за електрически превозни средства.
- Слабости в координацията между различни видове транспорт: Липсата на пълна интеграция между различните форми на транспорт (обществен, велосипеден, лични превозни средства).
- Липса на достатъчно финансиране: Реализирането на проектите за устойчива мобилност изисква значителни инвестиции, които не могат да бъдат осигурени от общинския бюджет.
- Крайно недостатъчни екологични обществени превозни средства

в) Възможности (Opportunities)

- Европейски фондове и програми: Монтана има възможност да кандидатства за финансиране по различни европейски програми, за да подпомогне развитието на устойчивата мобилност.

- Нарастващ интерес към екологични транспортни решения: С увеличаващото се внимание към климатичните промени, състоянието на околната среда и устойчивия транспорт, общината има възможност да развие и внедри екологични транспортни решения, които ще намалят замърсяването и ще привлекат нови инвеститори и туристи.
- .

г) Заплахи (Threats)

- **Необосновано високото ниво на автомобилизация:** Възможността за повишаване на броя на личните автомобили в бъдеще може да се окаже сериозна заплаха за постигнатите цели за намаляване на замърсяването и задръстванията в града.
- Недостатъчно обществено участие: Ако гражданите не бъдат активно включени в процеса на планиране и изпълнение на транспортните решения, може да възникне недоволство и да се намали подкрепата за устойчивите инициативи.
- Липса на добра координация между местните власти, регионалните и националните институции и частните оператори на транспортни услуги, което може да доведе до неефективност в реализирането на проектите и да намали качеството на транспортната система.

SWOT анализът показва, че планирането на устойчивата градска мобилност в община Монтана има значителен потенциал за успех, въпреки някои предизвикателства, свързани с финансирането и модернизацията на инфраструктурата. Съществуват ясни възможности за развитие чрез финансиране от ЕС фондове, иновации в транспортните технологии и подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите.

V. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПОДОБРЕНИЯ НА МОБИЛНОСТТА В ОБЩИНА МОНТАНА

На база анализа на текущото състояние, резултатите от социологическото проучване на населението и SWOT анализа, възможните основни насоки за подобрене на мобилността са:

1. Пешеходна среда и достъпност:

- Разширяване и подобряване на пешеходните зони и маршрути, на тяхната свързаност и на достъпа за хора с намалена подвижност.
- Подобряване на осветеността, особено в периферни зони и квартали.



2. Велосипедна инфраструктура:

- Изграждане на свързана велосипедна мрежа, включваща основни направления в града, които да свързват основните квартали и транспортни възли.
- Обособяване на места за паркиране на велосипеди около обществени сгради, търговски зони и др. ключови обществени места.
- Изграждане на станции за зареждане на електрически велосипеди на обособените места за паркиране



3. Модернизиране на обществения транспорт:

- Обсъждане на възможностите за разширяване и оптимизиране на автобусните линии на градския транспорт.
- Внедряване на интелигентна система за управление и информация в реално време.
- Подобряване на комфорта и достъпността на автобусите.
- Въвеждане на екологични превозни средства в обществения градски и междуселищен транспорт и за обслужване на общински дейности на общината (електрически, зелен и кафяв водород и др.)

- Развитие на зарядната инфраструктура за електрическите и водородните превозни средства
- Реновиране на автобусните спирки на градския обществен транспорт – навеси, осветление, пейки
- Разширяване на мултимодалния подход за лесен преход между различни форми на транспорт



4. Паркиране:

- Развитие на „умното паркиране“ на общинските паркинги, които да помогнат за по-доброто разпределение на автомобилите и намаляване на замърсяването и задръстванията при търсене на места за паркиране

5. Информационни и комуникационни технологии (ИКТ):

- Създаване на онлайн платформа за мобилност – с информация за разписания, маршрути, натовареност.
- Популяризиране на мобилни приложения за планиране на пътувания и заплащане на услуги
- Развитие на мобилни приложения за транспорт, които предоставят бърза, визуализирана и достъпна информация на гражданите за маршрути, разписания и опции за комбиниране на транспортни средства.

6. Подобряване на междуселищната транспортна свързаност в общината

- Разработване на нова междуселищна транспортна схема
- Въвеждане на транспорт по заявка (on-demand transport) (използване на микробуси, които се движат при направена заявка от жителите, дигитално или телефонно заявяване с 12-24 часа предварително и др.

- Обновяване на подвижния състав (подмяна на стари автобуси и микробуси с нови, по-икономични и екологични; въвеждане на минимални изисквания за комфорт, достъпност (нископодови превозни средства, климатизация).
- Информационна система и дигитализация (създаване на мобилно приложение и уебсайт за информация, заявки и проследяване на превозни средства и др.).
- Инфраструктурни подобрения (реновиране на автобусните спирки – навеси, осветление, пейки)
- Комуникация и участие на местните общности (създаване на местни съвети по мобилност към кметствата за предложения).

7. Подобряване на безопасността на движението:

- Повдигнати и осветени пешеходни пътеки
- Осигуряване на светофарни регулировки в райони с голям пешеходен трафик (където не са поставени) и оптимизация на светофарите за безопасно преминаване
- Успокояване на движението в рискови зони
- Организиране на пешеходното, велосипедното и автомобилното движение по начин, който минимизира рисковете за ПТП, вкл. оптимизация на светофарни системи и интелигентни транспортни технологии за управление на трафика.
- Провеждане на образователни кампании за безопасност на пешеходците, велосипедистите и шофьорите.

8. Подобряване на информираността и активното участие на гражданите в процесите на вземане на решения, отнасящи се до устойчивата мобилност

- Провеждане на целенасочени информационни и образователни кампании към различни целеви групи и особено за насърчаване на активния транспорт - велосипедно и пешеходно придвижване, като част от ежедневната им регулярна мобилност.
- Консултации с обществеността при планиране на транспортни решения за общината.

V. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА

1. Визия на плана

"Монтана – зелена и свързана община, в която мобилността е устойчива, ефективна и достъпна за всички."

Целта на визията е да се постигне транспортна система в общината, която не само да е модерна и ефективна, но и да бъде социално и екологично отговорна. Чрез интегрирането на иновации, нови технологии и активно участие на гражданите, може да се изгради по-зелено и по-свързано бъдеще за общината.

2. Основни принципи

Планът за устойчива мобилност на община Монтана се ръководи от следните основни принципи:

- **Екологичност:** Развитие на транспортни решения, които намаляват парниковите газове, замърсяването на въздуха и шумовото натоварване.
- **Достъпност:** Осигуряване на **равен достъп до транспорт** за всички жители на общината, социални групи, включително хора с увреждания, възрастни хора и деца.
- **Безопасност:** Подобряване на **безопасността на движението**, създаване на безопасни и комфортни условия за придвижване.
- **Интеграция:** Създаване на **интермодални решения** за лесен преход между различни форми на транспорт: обществен транспорт (вкл. автомобилен и ж.п. транспорт), велосипеди, таксите и пешеходни маршрути.
- **Иновации:** Използване на нови технологии и **интелигентни транспортни системи (ITS)** за управление на паркирането и трафика, оптимизация на пътуванията и намаляване на задръстванията.
- **Участие на гражданите:** Активно включване на гражданите в процеса на планиране, изпълнение и мониторинг на транспортните решения, с цел осигуряване на тяхната подкрепа и удовлетвореност.

3. Цели и мерки

Целите на ПУГМ са формулирани на базата на анализите на текущото състояние, резултатите от социологическото проучване на населението като са взети предвид екологичните, социалните, здравни и икономически аспекти на устойчивата мобилност, както и добри практики в други градове и общини. Целите са насочени към създаване на по-устойчива, достъпна и екологична транспортна система, която да отговори на нуждите на съвременното общество, което е важно условие за подобряване на

качеството на живот на хората в общината и за развитие на бизнеса. На тази основа се формулираха пет основни цели:

1. Развитие на екологичен и интелигентен обществен транспорт
2. Увеличаване на алтернативните начини на придвижване
3. Подобряване на безопасността на движението, паркирането и на условията за електромобилност
4. Подобряване на транспортната свързаност и услуги за селските райони в общината.
5. Подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите.

Цел 1: Развитие на екологичен и интелигентен обществен транспорт

Развитието на обществения транспорт в Монтана има за задача да осигури ефективна, достъпна и устойчива мобилност, която да отговори на нуждите на гражданите, да намали замърсяването на въздуха и да подобри качеството на живот в града. Основните подцели са:

- **Подобряване на ефективността и покритието на обществените транспортни услуги:** Разширяване на мрежата и увеличаване на честотата на курсовете, за да се осигури по-добро транспортно покритие в община Монтана.
- **Повишаване на достъпността и удобството:** Осигуряване на по-достъпни и удобни транспортни услуги за всички социални групи, включително хора с увреждания, възрастни хора и деца.
- **Подкрепа за интегриран и мултимодален транспорт:** подобрения в интегрираната система, в която различните форми на транспорт (автобуси, таксите, велосипеди и пешеходни маршрути) се комбинират за осигуряване на удобна и ефективна мобилност.
- **Насърчаване на използването на обществени транспортни средства:** Стимулиране на гражданите да преминат от лични автомобили към обществен транспорт, като част от усилията за намаляване на задръстванията и замърсяването.

Основни мерки за развитие:

а) Разширяване и модернизация на транспортната мрежа

- **Нови транспортни линии и маршрути:** Проучване на възможностите за разширяване на мрежата от автобусни линии, включително нови маршрути към ключови точки в града (жилищни квартали, търговски и промишлени зони, обществени сгради) и на възможностите за увеличаване на честотата по най-натоварените линии на обществения транспорт.
- **Интегрирани транспортни хъбове:** Създаване на интермодални транспортни хъбове, които да свързват различни видове транспортни мрежи (автобуси, таксите, велосипеди, пешеходни пътеки), осигурявайки лесен преход между тях.

б) Подобряване на качеството, ефективността и устойчивостта на транспортните услуги

- Подобряване на условията на спирките на обществения транспорт: модернизация на автобусните спирки с информационни дисплеи за разписания в реално време, слънчеви панели за осветление и осигуряване на места за сядане.
- Обновяване на автобусните превозни средства: обновяване на автобусния парк с нови, екологични, удобни и климатизирани превозни средства, които да осигурят комфорт на пътниците, особено в летните и зимните месеци
- Развитие на зарядна инфраструктура за електрическите превозни средства за обществения транспорт, изграждане на ВЕИ за тези зарядни станции, за намаляване разходите за електричество за обществения транспорт.

в) Развитие на интелигентни транспортни технологии (ITS)

- Приложения за мобилни телефони и платформи за информация в реално време: Създаване на мобилни приложения, които да предоставят информация за разписания, задръствания и налични превозни средства на пътниците в реално време.
- Електронни билети и карти: Въвеждане на електронни билети и интегрирани карти,

г) Насърчаване на използването на обществени превозни средства

- Ценови стимули: Намалени тарифи за ученици, пенсионери и хора с увреждания, както и семейни и месечни абонаменти за редовни пътуващи.
- Образователни и информационни кампании: Провеждане на кампании за повишаване на осведомеността относно ползите от използването на обществения транспорт – намаляване на замърсяването, задръстванията и икономии на разходи.
- Достъпност за хора с увреждания
- Удобство за възрастни хора и родители с деца: Създаване на удобни места за сядане и осигуряване на достатъчно пространство в автобусите за колички, инвалидни колички и багаж.

Цел 2: Увеличаване на алтернативните начини на придвижване.

Увеличаването на възможностите за алтернативни начини на придвижване има за задача да осигури на жителите на общината по добри възможности за алтернативно придвижване. Това спестява разходи на домакинствата за придвижване чрез конвенционален транспорт (лични леки автомобили и автобуси на градския транспорт), носи допълнителни ползи за здравето на хората чрез придвижването пеша и велосипеди, намалява трафика, замърсяването на въздуха, шума от транспорта.

Подцели:

- а) Развитие на велосипедната мобилност;
- б) Развитие на пешеходната мобилност.

Основни мерки за развитие на велосипедната мобилност:

- Осигуряване на безопасност и комфорт за велосипедистите: изграждане и разширяване на защитени и удобни велосипедни алеи, които да свързват ключови точки в града и да осигуряват безопасно придвижване, възможно и до най-близко разположените села.
- Насърчаване на използването на велосипеди като основна форма на транспорт: Подкрепа за използването на велосипеди чрез изграждане на лесно достъпни и добре свързани маршрути.
- Интеграция с други форми на придвижване: Включване на велосипедите като част от мултимодална транспортна система, като се осигури лесен преход от велосипеди към обществени транспортни средства и пешеходни зони.
- Предоставяне на помощи на хора в транспортна бедност за закупуване на велосипеди, вкл. електрически и товарни със средства от Националния социален климатичен план, ако бъде предвидена такава мярка в плана, и/или от други национални програми;
- Създаване на велопаркинги: Изграждане на покрити и сигурни велопаркинги в ключови точки (станции, търговски зони, обществени сгради, училища и др.), които да осигурят безопасно паркиране на велосипедите.
- Инфраструктура за зареждане на електрически велосипеди: Изграждане на зарядни станции за електрически велосипеди в стратегически места из града/велопаркинги.
- Насърчаване на велосипедизма сред различни социални групи: Организиране на кампании за повишаване на осведомеността относно ползите от използването на велосипеди, както и за безопасност при велосипедизъм.

Основни мерки за развитие на пешеходната мобилност

- Осигуряване на безопасност и комфорт за пешеходците: изграждане и разширяване на пешеходните зони и алеи, които да свързват ключови точки в града и да осигуряват безопасно придвижване и приятни преживявания
- Насърчаване на пешеходното придвижване като основна форма на транспорт: Подкрепа за използването на пешеходното придвижване чрез изграждане на лесно достъпни и добре свързани маршрути.
- Интеграция с други форми на придвижване: Включване на пешеходните зони като част от мултимодална транспортна система, като се осигури лесен преход от придвижване пеша към обществени транспортни средства, паркинги за лични превозни средства, велостоянки.
- Инфраструктура за улесняване на пешеходното придвижване, напр. удобни места за сядане и отдых: пейки, зелени площи и площи за почивка в пешеходните зони, вкл. сенчести места за горещите летни дни, обществени чешми, обновяване и разширяване на осветителната система в пешеходните зони, за да се осигури безопасност през вечерните часове и да се подобри възприемливостта за сигурност. Подобни мерки ще предоставят удобство за гражданите и ще стимулират по-продължителни пешеходни преходи по основни пешеходни маршрути, вкл. по

улиците с натоварено движение и по тротоарите по протежение на улиците, които са основни пешеходни зони.

- Безопасни пешеходни пътеки: Подобряване на съществуващите и изграждане на нови пешеходни пътеки в натоварените райони, с ясна маркировка и осигуряване на безопасност за пешеходците. Съвързване на пешеходните алеи/зони/пътеки.
- Обновяване на съществуващите тротоари: Ремонт и реконструкция на старите и разрушени тротоари, осигуряване на удобен и безопасен достъп за всички пешеходци, включително хора с увреждания.
- Интелигентни пешеходни светофари: Внедряване на интелигентни светофарни системи, които да регулират движението и да осигуряват безопасно преминаване на пешеходците.
- Удобни пешеходни маршрути до обществени и културни обекти: Съвързване на основни пешеходни зони с обществени и културни обекти, като библиотеки, музеи и паркове.
- Насърчаване на пешеходното придвижване сред различни социални групи: Организиране на кампании за повишаване на осведомеността относно ползите от придвижването пеша (здравни, спестяване на финансови средства, социалност, намаляване на замърсяването, намаляване на трафика и задръстванията, облекчаване на паркирането в централни градски части и др.), както и за безопасност при пешеходното придвижване.
- Публични консултации за новите пешеходни зони: Провеждане на публични обсъждания и консултации с гражданите относно предложенията, свързани с пешеходни зони и маршрути, за да се вземат предвид техните нужди и желания.
- Граждански инициативи и проекти: Насърчаване на граждански инициативи за подобряване на пешеходната инфраструктура, като например създаване на квартални проекти за озеленяване и освежаване на пешеходните маршрути.
- По-нататъшното развитие на велосипедна и пешеходна инфраструктура в Монтана ще играе ключова роля в създаването на устойчива и екологична транспортна система, като същевременно се осигури безопасност и комфорт за гражданите.

Цел 3. Подобряване на безопасността на движението, паркирането и на условията за електромобилност.

Намаляването на автомобилния трафик в Монтана е от съществено значение за създаването на по-зелена и устойчива транспортна система. Чрез създаване на зони с ограничен достъп за автомобили, подобряване на инфраструктурата за пешеходци и велосипедисти, насърчаване на обществения транспорт, ще бъде постигнато намаляване на трафика, замърсяването и задръстванията, както и подобряване на качеството на живот в града.

Основни мерки

- Поддържане на Синя зона в централните градски части
- Повишаване на безопасността на пешеходците: Подобряване на условията за пешеходци чрез изграждане на сигурни пешеходни пътеки, инсталиране на ново осветление и иновации в пешеходната инфраструктура, които да осигурят безопасност при пешеходни преминавания.

- Системи за управление на паркирането: Внедряване на интелигентни системи за управление на паркирането, които да помагат на шофьорите да намират свободни паркинг места, намалявайки времето, прекарано в търсене на паркинг и намалявайки затрудненията поради паркиране на улицата и замърсяването на въздуха.
- Информация за пътната обстановка: Разработване на платформи за мобилни приложения, които да предоставят на гражданите актуална информация за пътната обстановка, за задръстванията, за ремонти на улици и за алтернативни маршрути.
- Инфраструктура за електрически превозни средства: Разширяване на мрежата за зарядни станции за електрически превозни средства, което ще насърчи използването на екологични превозни средства и ще намали замърсяването на въздуха; стимулиране на личните електромобили, напр. чрез безплатно паркиране за определено време в Синята зона.

Цел 4. Подобряване на транспортната свързаност и услуги за селските райони в общината.

Трябва да се предложат мерки за подобряване на транспортните услуги в селските райони на общината, с фокус върху развитието на устойчиви, ефективни и адаптирани към нуждите на населението транспортни решения. Изпълнението на тези мерки ще осигури по-добра свързаност за селските общности, като се използват иновации в транспорта, съобразени с реалните нужди на хората, както и добри практики и други успешни примери в ЕС. В резултат на изпълнението на целта се очаква:

- Подобряване на достъпността и свързаността между селските и урбанизираните части на общината, като се осигури на гражданите в селските райони бърз и удобен достъп до основни услуги, работни места и образователни институции.
- Намаляване на изолацията и обезлюдяването в селските райони чрез внедряване на адаптирани транспортни услуги, които да отговорят на търсенето на пътувания и да осигурят устойчиви решения за хората в тези райони.
- Оптимизация на ресурсите чрез гъвкави транспортни услуги, които да съчетават обществен транспорт с индивидуални нужди на гражданите и да намалят излишните разходи.
- Подобряване на качеството на живот в селските райони чрез улесняване на мобилността и достъпа до важни услуги, като се осигури по-добра свързаност с по-големите населени места.

Основни мерки:

Внедряване на търсени транспортни услуги, съобразени с нуждите на местните общности

- Интелигентни и гъвкави транспортни решения: Въз основа на успешни примери, Монтана може да внедри транспорт по заявка за транспортни услуги, които ще се

активират при нужда. Това ще позволи на жителите от по-отдалечените райони да заявяват транспортни услуги в зависимост от реалното им търсене.

- Гъвкави маршрути и разписания: Разширяване на гъвкавите автобусни линии в селските райони, които ще следват пътувания въз основа на популярността на маршрутите и на часовете, в които се търси транспорт, като например по време на път за работа и училище и др. Това ще оптимизира ресурсите и ще намали излишните разходи.
- Транспорт на базата на потребностите: Използване на анализи на търсенето (например чрез мобилни приложения или анкети), които ще помогнат на местните власти да определят най-подходящите маршрути и графици за транспорт, осигурявайки ефективност и намаляване на разходите.

Развитие на мобилни платформи за транспорт по заявка

- Разработване на платформи и мобилни приложения, които да позволяват на жителите на селските райони да заявяват транспортни услуги по заявка. Това ще включва комбинирани решения за таксите, автобуси и други превозни средства за споделено пътуване, които да се активират в зависимост от търсенето.
- Автоматизирани платформи за плащане и резервиране на транспорт: Създаване на платформи, които позволяват на гражданите да резервират места в обществен транспорт, да плащат за услуги и да получават персонализирани транспортни решения в зависимост от техните нужди.

Подкрепа за устойчиви транспортни решения в селските райони

- Промоция на електрически и хибридни обществени превозни средства
- Изграждане на зарядни станции: Създаване на инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства в селските райони, за да се стимулира използването на по-екологични решения за транспорт.

Социални и икономически стимули за използване на транспортните услуги

- Ценови облекчения: Въвеждане на намалени тарифи за ученици, пенсионери и хора с увреждания за пътувания в селските райони, като така ще се насърчи използването на обществени транспортни услуги.
- Предлагане на по-ниски цени за редовни пътувания.

Подобряването на транспортните услуги за селските райони в общината на Монтана ще доведе до значителни ползи за жителите на тези райони, като ще се осигури по-добра свързаност, по-ниски транспортни разходи и подобряване на качеството на живот.

Цел 5. Подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите.

Необходимо е активно ангажиране на гражданите в процеса на вземане на решения, като същевременно да се повиши осведомеността за ползите от устойчивата мобилност.

Основни мерки

Образователни и информационни кампании

- **Информационни кампании за ползите от устойчивата мобилност:** Организиране на кампании за информираност, които да подчертаят ползите от използването на обществен транспорт, велосипеди и пешеходни маршрути, както и да информират за екологичните и социални предимства на устойчивото придвижване.
- **Образование за устойчив транспорт в училищата:** Включване на теми за устойчива мобилност в учебните програми на училищата, с цел формиране на навици за по-зелен и устойчив начин на придвижване от ранна възраст.
- **Кампании за безопасност и здравословен начин на живот:** Организиране на кампании, които да насърчават пешеходството и велосипедизма като основни начини на придвижване, за подобряване на физическата активност и на здравето.



Публични консултации и участие на гражданите

- **Организиране на публични обсъждания:** Провеждане на публични обсъждания и консултации относно основни транспортни проекти и инициативи, като например разширяване на велосипедните алеи на пешеходни зони и подобряване на обществения транспорт. Това ще даде възможност на гражданите да изразят своето мнение и да дадат предложения.
- **Анкети и допитвания:** Провеждане на онлайн анкети и допитвания, за да се съберат мнения и предложения от широк кръг от граждани относно бъдещото развитие на транспортната инфраструктура в града.
- **Събиране на предложения чрез платформи за участие:** Създаване на онлайн платформи и мобилни приложения, които ще позволят на гражданите да подават предложения, да задават въпроси и да коментират текущи транспортни инициативи.

Сътрудничество с местни организации, общности и организации

- Създаване на инициативи, които да насърчават младите хора да се ангажират в решения, свързани с градската мобилност. Сътрудничество на общината с РИОСВ и РЗИ в Монтана при информационните кампании и инициативи във връзка с ползите за здравето и околната среда от устойчивата мобилност

Осигуряване на прозрачност и отчетност

- **Редовни публични отчети:** Подготовка на **годишни отчети**, които ще информират гражданите за напредъка по изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност, като се предоставят данни за постигнатите резултати, както и за нововъведените инициативи.
- **Отворени данни за транспорт:** Осигуряване на **отворени данни** за транспортната мрежа, обществените превозни средства и пътните условия, които ще позволят на гражданите да се информират и да участват в процеса на подобряване на транспортната система.

Граждански инициативи и доброволчески програми

- Организиране на местни инициативи: Насърчаване на граждански инициативи и доброволчески програми, които да насърчават хората да участват в подобряването на инфраструктурата, като например акции за почистване на пешеходни и велосипедни зони, да се самоорганизират за споделени пътувания за работа и др.

Подобряването на общественото възприятие и активното участие на гражданите в процесите, свързани с градската мобилност, ще гарантира, че Плана за устойчива градска мобилност на Монтана ще бъде успешен и ще отговори на реалните нужди на общността.

Предлаганите по-горе мерки, подходящи за Монтана, ще надградят мерките от досегашния План за устойчива градска мобилност на Монтана и същевременно ще подкрепят усилията за устойчиво и интелигентно развитие на общината.

VI. СИНЕРГИЯ С ДРУГИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ

Този раздел показва как Плана за устойчива мобилност на Монтана се интегрира и синхронизира с други важни планове и програми, които се реализират на местно, регионално и национално ниво. Чрез сътрудничество и съгласуваност с тези документи и инициативи, Плана за мобилност ще осигури по-добра координация и ефективност на инвестициите, ще допринесе за устойчивото развитие на общината, ще подпомогне обосновката за финансиране на мерките от плана.

а) Общ устройствен план на Община Монтана (ОУП)

Планът за устойчива мобилност на Монтана е неразривно свързан с **Общия устройствен план на общината**, който определя основните насоки за пространственото и инфраструктурно развитие на общината. Чрез интегрирането на транспортната инфраструктура в ОУП, Плана за мобилност ще осигури ефективна връзка между новите жилищни, търговски, и промишлени зони, както и с ключови обществени и административни обекти, като се осигури по-добра свързаност на всички части на града и на общината като цяло.

б) Програма за управление на качеството на атмосферния въздух

Плана за устойчива мобилност е в синхрон с Програмата за управление на качеството на атмосферния въздух, която има за цел намаляване на замърсяването и повишаване на качеството на въздуха в общината. Развитие на електрически превозни средства, пешеходни и велосипедни зони и насърчаване на обществен транспорт с нулеви емисии ще допринесат за намаляване на емисиите на замърсители в атмосферния въздух, което ще бъде от полза за подобряване на здравето на гражданите.

в) Програма за развитие на туризма в община Монтана

Развитието на устойчивия транспорт е също в синергия с Програмата за развитие на туризма в общината, която предвижда развитие на екологичен и алтернативен туризъм. Създаването на пешеходни и велосипедни мрежи, както и на нови транспортни решения за достъпност до туристическите обекти, ще стимулира растежа на туризма и ще помогне на туристите да се придвижват удобно и устойчиво. Това също ще способства за привлекателността на региона за екологични и активни туристи.

г) Национален план за възстановяване и устойчивост

Плана за устойчива мобилност на Монтана също е в съответствие с Националния план за възстановяване и устойчивост, който поставя акцент на зелената трансформация и цифровизацията. Програмите и инициативите за устойчив транспорт и намаляване на въглеродните емисии на национално ниво ще бъдат подкрепени чрез финансиране от европейски и национални фондове. Монтана ще се възползва от тези възможности за осигуряване на средства за реализацията на някои от мерките в Плана.

VII. ФИНАНСИРАНЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО

Този раздел определя рамката за финансиране на изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на Монтана, като се използват наличните финансови източници на местно, национално и европейско ниво.

Основни източници на финансиране:

- **Социален фонд за климата (Social Climate Fund):**

- Социалният фонд за климата предлага финансиране за прехода към климатично устойчиво и нисковъглеродно общество. След приемането на Социален план за климата на Р. България и одобрението му от ЕК, се очаква Монтана да може да се възползва от средства от този фонд за внедряване на мерки, насочени към подобряване на достъпността на транспортните услуги в селските райони на общината, подпомагане на домакинствата за закупуване на велосипеди и др. мерки за преодоляване на транспортната бедност. Към момента на подготовката на настоящия ПУГМ Социалният план за климата на Р. България е в процес на разработка и община Монтана ще следи активно напредъка по одобрението му и възможностите, които ще предостави за българските общини.
- **Европейски структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ):**
 - Подкрепа за развитието на транспортната инфраструктура и модернизация на обществения транспорт в рамките на програмите за **регионално развитие**.
 - Фондове като **Кохезионния фонд** и **Европейския фонд за регионално развитие (EFRR)** могат да бъдат използвани за изграждането на нови инфраструктурни проекти.
- **Програма LIFE на ЕС:**
 - Финансира демонстрационни и иновативни проекти за устойчива градска мобилност, внедряване на интелигентни решения за подобряване на мобилността, подобряване на административния капацитет, повишаване на осведомеността на гражданите и др.
- **Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ):**
 - НПВУ предоставя ресурси за **устойчивото развитие на транспортната инфраструктура**, като се финансират проекти, свързани с **устойчивото градско развитие, зелени технологии и по-ефективен обществен транспорт**.
 - Монтана кандидатства за **финансиране по програмата за екологичен транспорт**, включително чрез закупуване на **електрически превозни средства и инвестиции в интелигентни транспортни технологии**.
- **Общински бюджет:**
 - Част от необходимото финансиране за изпълнението на Плана ще бъде осигурено чрез **местния бюджет** на Община Монтана, като се отделят средства за текущите разходи по поддръжка и управление на съществуваща транспортна инфраструктура и за по-малки проекти за подобряване на мобилността.
 - **Местно съфинансиране** за проекти, включително изграждане на нови **пешеходни зони и велосипедни алеи**, ще бъде финансирано частично от общинския бюджет, съвместно с външни източници на средства.

Разпределение на финансовите средства:

Общата прогнозна стойност на мерките, заложи в Плана за устойчива мобилност на община Монтана 2025-2035 г. е в размер на **28 021 000** лева.

Финансовото разпределение за мерките за достигане на основните цели ще включва:

- **72.4%** за развитие на екологичен и интелигентен обществен транспорт
- **7.4%** за увеличаване на алтернативните начини на придвижване
- **9.9%** за подобряване на безопасността на движението, паркирането и на условията за електромобилност
- **6.9%** за подобряване на транспортната свързаност и услуги за селските райони в общината.
- **3.4%** за подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите.

Финансирането на изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на Монтана ще бъде осигурено чрез комбинация от вътрешни и външни източници на средства, включително **ЕС фондове, национален и местен бюджети**, както и **публично-частни партньорства**. Осигуряването на устойчиво и ефективно финансиране е основна предпоставка за успешното изпълнение на плана, като ще бъде постигнато значително подобрене на транспортната система и мобилността в общината.

VIII. ПОЛЗИ ОТ РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПЛАНА

този раздел представя основните ползи от реализирането на Плана за устойчива градска мобилност на община Монтана 2025-2035г. Ползите от реализацията на Плана имат различни измерения, включително:

Екологични ползи

- **Намаляване на замърсяването на въздуха:** Реализирането на Плана ще доведе до намаляване на **вредните емисии на замърсяващи вещества**. Това ще допринесе за по-чист въздух в Монтана;
- **Намаляване на емисиите на парникови газове, което ще допринесе** за изпълнение на ангажиментите за намаляване на въглеродните емисии, свързани с климатичните цели на България.
- **Подобряване на биоразнообразието и зелените площи:** Създаването на нови **пешеходни зони и велосипедни алеи**, както и изграждането на нови **зелени пространства**, ще стимулира развитието на **зелената инфраструктура** и ще повиши качеството на живот за жителите на Монтана.
- **Намаляване на шума:** С намаляването на броя на автомобилите в централните части на града и насърчаването на устойчивите алтернативни форми на придвижване, ще се понижи нивото на **шумово замърсяване**, което ще има благоприятен ефект върху здравето на гражданите.

Икономически ползи

- **Повишаване на икономическата ефективност:** Разширяването на инфраструктурата за устойчиви транспортни решения ще доведе до намаляване на задръстванията и повишаване на ефективността на транспортната мрежа, което ще намали времето за пътуване и ще спести разходи за бизнеса и гражданите.

- **Стимулиране на местния бизнес:** Разширяването на активните пешеходни зони и велосипедните маршрути се очаква да доведе до подобряване на условията за работа на **търговските обекти** в централните части на града, като ще увеличи броя на пешеходците и туристите. Местните бизнеси ще се възползват от по-доброто обслужване и достъпност, като увеличат оборотите си.
- **Създаване на нови работни места:** Изпълнението на ПУГМ ще създаде **нови работни места**, включително строителството, транспорта и услугите, свързани с устойчивата мобилност.

Социални ползи

- Подобряване качеството на живота и ежедневието на хората, принос за по-добро здравео на населението: Насърчаването на активен начин на придвижване като пешеходството и велосипедизма ще има положителен ефект върху здравето на гражданите, като намали рисковете от сърдечно-съдови заболявания, затлъстяване, диабет и други заболявания, свързани със заседналият начин на живот⁶.
- Осигуряване на добра транспортна свързаност на населението от селските райони на общината с общинския и областен център гр. Монтана
- Намаляване на социалната изолация: Подобряването на инфраструктурата за пешеходци и велосипедисти ще създаде повече възможности за социализация и общуване в градската среда. Пешеходните зони ще осигурят комфортни места за срещи, взаимодействия и събития, като така ще допринесат за намаляване на социалната изолация.
- Достъпност за всички социални групи: Създаването на достъпни пешеходни и велосипедни маршрути ще осигури по-лесен достъп за хора с увреждания, възрастни хора и родители с деца до основни услуги и обществени места.
- Реализирането на плана ще доведе до по-чисти, по-сигурни и по-удобни за живот пространства.

Ползи за мобилността и транспортната ефективност

- Намаляване на задръстванията в централните градски части: Насърчаването на обществен транспорт, велосипедизъм и пешеходно придвижване ще намали броя на автомобилите, което ще допринесе за намаляване на задръстванията и намаляване на времето за паркиране и придвижване.
- Интегрирани транспортни решения: изпълнението на мерки, които комбинират пешеходни маршрути, велосипедни алеи и обществени транспортни услуги, ще направи градската мобилност по-лесна и ефективна за гражданите.

Ползи за общественото възприятие и участие

- Чрез активното участие на гражданите в процесите на планиране и изпълнение на транспортната политика на общината, ще осигури по-голяма подкрепа за

⁶ По-подробно въпросите за физическата активност и здравето, включително алтернативните начини на придвижване, и здравето са разгледани в Council Recommendation of 26 November 2013 on promoting health-enhancing physical activity across sectors.

транспортните инициативи. Това ще помогне за изграждането на **обществено доверие в управлението на мобилността.**

IX. ПРОГРАМА С МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЦЕЛИТЕ НА ПЛАНА.

За постигане на целите на Плана за устойчива мобилност на община Монтана 2025-2035г. се разработи пакет от конкретни мерки. Мерките са представени в табличен вид, като е посочено наименованието на мярката, индикатора за продукт, индикативния прогнозен бюджет, срока за изпълнение, отговорната институция и източника на финансиране. Мерките са обособени в раздели, обвързани с постигането на целите на ПУГМ:

1. Развитие на екологичен и интелигентен обществен транспорт
2. Увеличаване на алтернативните начини на придвижване
3. Подобряване на безопасността на движението, паркирането и на условията за електромобилност
4. Подобряване на транспортната свързаност и услуги за селските райони в общината.
5. Подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите.

Таблица 1: Програма с мерки за изпълнение на целите на ПУГМ (2025-2035г.)

Цел 1. Развитие на екологичен и интелигентен обществен транспорт					
Мярка/дейност	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет (лв.)	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране
1) Закупуване на нови екологични автобуси за градските линии на обществения транспорт и на други екологични превозни средства за обслужване на общински дейности (електрически, зелен и кафяв водород)	Закупени нови екологични автобуси за градските линии	15 000 000	2035 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програми с финансиране от ЕС, НДЕФ,, Общински бюджет
2) Изграждане на зарядни станции за екологичните автобуси и на другите екологични превозни средства за общински дейности(електричество, зелен и кафяв водород)	Изградени. зарядни станции за електрическите автобуси	600 000	2035 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“, Други национални и европейски програми, Общински бюджет
3) Разширяване на съществуващата и изграждане на нова електрическа инфраструктура за обезпечаване зареждането на електрическите автобуси	Разширена електрическа инфраструктура за обезпечаване зареждането на електрическите автобуси за градския обществен транспорт	350 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
4) Изграждане на навеси за домуване на закупените нови електрически автобуси и монтиране на фотоволтаични системи и системи за съхранение на енергията	Изградени навеси за домуване на закупените нови електрически автобуси; монтирани фотоволтаични системи и системи за съхранение на енергията	600 000	2035 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Общински бюджет, Програми с финансиране от ЕС Държавен бюджет, публично частно партньорство
5) Въвеждане на Интегрирана система за управление на градския транспорт	Въведена 1 бр. Интегрирана система за управление на градския транспорт	1 400 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост

					Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.
6) Изграждане на Център за контрол на трафика	Изграден и функциониращ 1 бр. Център за контрол на трафика	1 600 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
7) Монтиране на електронни информационни табла по автобусни спирки	Монтирани информационни табла по автобусни спирки	200 000	2035 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
8) Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища	Въведена 1 бр. система за видеонаблюдение на кръстовища	500 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. , други програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
9) Инсталиране на "умни светофари" и пилотно въвеждане на мярка "Зелена вълна" за автомобили със специален режим на движение	Инсталирани "умни светофари" и пилотно въведена мярка "Зелена вълна" за автомобили със специален режим на движение на 2 бр. кръстовища	50 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
10) Обсъждане на възможностите за нови и/или оптимизация на линиите на градския обществен транспорт	Взето решение във връзка с разширяване/оптимизация на линиите на градския обществен транспорт	0	2027	Община Монтана	Общински бюджет
	Общо по Цел 1	20 300 000			
Цел 2. Увеличаване на алтернативните начини на придвижване					
Мярка/дейност	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет (лв)	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране

1) Поетапно изграждане на нови велосипедни алеи - общо 15 км	Изградени 15 км нови велосипедни алеи	1 500 000	2035 г.	Община Монтана	Програми с финансиране от ЕС г. Общински бюджет
2) Поставяне на велопаркинги за велосипеди на обществени места и на зарядни станции за електрически велосипеди	Поставени 15 бр. велопаркинги	50 000	2035 г.	Община Монтана	Общински бюджет
3) Разработване на план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери на територията на Община Монтана	Разработен 1 бр. план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери на територията на Община Монтана	36 000	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
4) Подобряване на условията за пешеходно придвижване и пешеходна свързаност	Обособени нови пешеходни зони; подобрени/подменени тротоарни настилки; поставени пейки и осигурени сенчести места за почивка и обществени чешми за питейна вода по основни пешеходни маршрути; подобрено осветление по пешеходните маршрути	500 000	2035	Община Монтана	Общински бюджет, програми с национално и европейско финансиране
Общо по Цел 2		2 086 000			

Цел 3. Подобряване на безопасността на движението, паркирането и на условията за електромобилност

Мярка/дейност	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет (лв)	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране
1) Въвеждане на допълнителни мерки за безопасност на съществуващия ЖП прелез в град Монтана	Въведени допълнителни мерки за безопасност на съществуващия ЖП прелез в град Монтана	150 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
2) Инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност - изграждане на повдигнати и осветени пешеходни пътеки и др.	Изградени повдигнати и осветени пешеходни пътеки на 4 бр. конфликтни и натоварени локации	100 000	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост

3) Подобряване на достъпността и условията за мобилност на хората с увреждания	Изградена достъпна физическа среда на спирки на градския транспорт, в т.ч. звуково означаване на спирки и превозни средства	100 000	2030 г.	Община Монтана	Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
4) Мерки за успокояване на движението на входовете на населените места и на други идентифицирани места	Въведени 4 бр. мерки за успокояване на движението на входовете на населените места, в т.ч. поставени маркировки, настилки с различен цвят, изградени разделителни острови, кръгово движение	2 000 000	2035 г.	Община Монтана	Програми с финансиране от ЕС, общински бюджет
5) Изготвяне на нов Генерален план за организация на движението	Изготвен и приет 1 бр. Генерален план за организация на движението	800 000	2035 г.	Община Монтана	Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
6) Разширяване на паркинговите зони и въвеждане на „умно паркиране“, което да помогне за по-доброто разпределение на автомобилите.	Увеличени зони за паркиране; въведена система за „умно паркиране“	300 000	2035	Община Монтана	Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
Общо по Цел 3.		2 770 000			

Цел 4. Подобряване на транспортната свързаност и услуги за селските райони в общината

Мярка/действие	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет (лв)	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране
1) Закупуване на нови екологични автобуси/микробуси за междуселищните линии от общинската транспортна схема (електрически, зелен и кафяв водород), както и специализирани екологични автомобили за здравни, образователни и социални цели	Закупени нови екологични автобуси/микробуси за междуселищните линии от общинската транспортна схема)	1 000 000	2035 г.	Община Монтана	Социален климатичен план на Р. България Програми с финансиране от ЕС, НДЕФ,, Общински бюджет
2) Изграждане на зарядни станции за екологичните автобус/микробуси за междуселищните линии от общинската транспортна схема (електрически, зелен и кафяв водород)	Изградени. зарядни станции за електрическите автобуси	100 000	2035 г.	Община Монтана	Социален климатичен план на Р. България Програми с финансиране от ЕС, НДЕФ,, Общински бюджет

3) Въвеждане на транспорт по заявка (on-demand) за осигуряване на транспортни услуги на населението от селата на общината, вкл. мобилни приложения и др.	Въведена система за транспорт по заявка за жителите на селата от общината	500 000	2032	Община Монтана	Социален климатичен план на Р. България Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
4) Създаване на нова междуселищна транспортна схема	Въведена нова междуселищна транспортна схема	220 000	2032	Община Монтана	Общински бюджет, Програми с национално и европейско финансиране
5) Реновиране на автобусните спирки за обществен транспорт между населените места в общината	Реновирани автобусни спирки, вкл. навеси, пейки, осветеност	100 000	2032	Община Монтана	Социален климатичен план на Р. България Програми с финансиране от ЕС, Общински бюджет
Общо по Цел 4.		1 920 000			

Цел 5. Подобряване на общественото възприятие и участие на гражданите

Мярка/дейност	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет (лв)	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране
1) Изграждане на 4 бр. зарядни станции за електромобили	Изградени 4 бр. зарядни станции за електромобили	250 000	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет Държавен бюджет
2) Институционална подкрепа на гражданите, придобили електрически автомобил - мерки за облекчаване на паркиране в "Синя зона" и провеждане на информационна кампания	Осигурена институционална подкрепа на гражданите, придобили електрически автомобил - въведени мерки за облекчаване на паркиране в "Синя зона" и проведена 1 бр. информационна кампания	5 000	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
3. Подобрения на спирките за обществен транспорт	Подобрени условия за ползване на обществен транспорт, вкл. пейки, навеси, осветеност и др.	50 000	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
4. Развитие на мобилни приложения за транспорт, които предлагат информация за маршрути, разписания и опции за комбиниране на транспортни средства, вкл. междуградски.	Въведено мобилно приложение с навременна и достъпна информация за широк спектър на услугите на обществен транспорт, вкл. за велосипедната инфраструктура и велостоянките	100 000	2030	Община Монтана	Програми с европейско финансиране, общински бюджет

5) Въвеждане на електронна билетна система за градския обществен транспорт	Въведена електронна система за плащане – 1 брой, която улеснява гражданите за заплащане на услугата	10 000	2027	Община Монтана, Транспортни оператори	Общински бюджет
6) Карта „Монтана Транспорт+“ с преференции за годишни абонаменти и за различни социални групи.	Въведена електронна карта „Монтана Транспорт +“ , която да стимулира гражданите да ползват обществен транспорт		2027	Община Монтана	
7) Провеждане на обществени кампании за устойчива мобилност	Проведени по 3 ежегодни кампании	30000	ежегодно по 3000лв/г.	Община Монтана с участието на РИОСВ, РЗИ, училища, НПО, др.	Общински бюджет Програми с европейско финансиране
8) Програма за стимулиране закупуването на велосипеди, вкл. електрически от домакинствата и микропредприятията	Изпълнен проект/и за стимулиране закупуването на електрически велосипеди, вкл. за преодоляване на транспортната бедност	500 000	2032	Община Монтана	Социален климатичен план на Р. България Програми с финансиране от ЕС и национално финансиране, Общински бюджет
9) Консултации с обществеността при планиране на дейности/мерки, свързани с транспортните услуги в общината и развитието на устойчива мобилност	Проведени консултации		ежегодно	Община Монтана	
	Общо по Цел 5.	945 000			
	ОБЩО ЗА ЦЯЛАТА ПРОГРАМА	28 021 000			

X. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО

Мониторингът и оценката на изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на Монтана имат за цел да осигурят систематично проследяване на напредъка в реализацията на стратегиите и мерките, както и да гарантират ефективността на предприетите действия. Чрез редовното наблюдение и оценка се събират данни, които да послужат за коригиране на прилагането на плана, ако се установят отклонения от поставените цели.

Мониторингът ще се извършва чрез проследяване на напредъка по изпълнение на плана. До 2030г. мониторингът за напредъка по изпълнението на ПУГМ ще се осъществява и чрез създадения механизъм за проследяване на напредък по изпълнението на мерките в рамките на Стратегическия интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA- SUMP, с финансиране по Програма LIFE на ЕС. След това мониторингът ще продължи да се осъществява чрез създадения механизъм по проекта.

Индикатори

За осигуряване на ефективен мониторинг, следните основни индикатори ще бъдат използвани:

Индикатор за въздействие	Източник на информация	Изходни данни към 2022 г.	Цел към 2035 г.
Област на въздействие: Устойчива мобилност			
% от населението, придвижващо се с автомобил	Община Монтана	40,5%	30%
% от населението, придвижващо се с обществен транспорт	Община Монтана	17,8%	25%
% от населението, придвижващо се пеша	Община Монтана	40,1%	45%
% от населението, придвижващо се с велосипед	Община Монтана	1%	4%
% хора, придвижващи се с друг транспорт (например комбиниран)	Община Монтана	0,6 %	1%
Област на въздействие: Безопасност			
ПТП с материални щети в обхвата на РУ Монтана (Община Монтана)	ОД на МВР Монтана	259	130
Тежки ПТП с пострадали в обхвата на РУ Монтана (Община Монтана)	ОД на МВР Монтана		50

Отчети и публичност

- Периодично ще бъдат публикувани отчети за изпълнението на плана, както и за напредъка по изпълнението на ключови мерки от плана.

Коригиращи действия

- Идентифициране на проблеми: В случай на отклонения от целите, ще бъдат предприети коригиращи действия за преодоляване на предизвикателствата, като например преразглеждане на приоритетите или адаптиране на бюджета.
- Актуализиране на Плана: На база резултатите от мониторинга и оценката, Плана може да бъде адаптиран с цел отразяване на нови нужди или промени в политиките на европейско, национално и местно ниво.

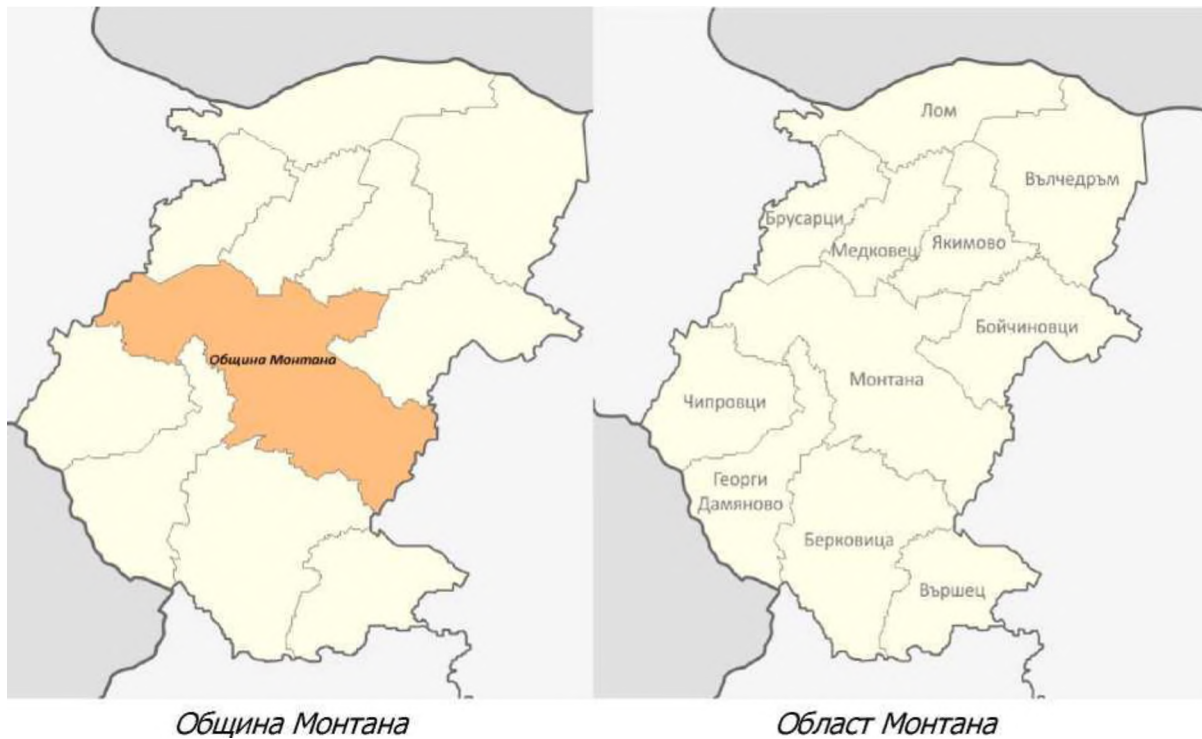
Мониторингът и оценката на изпълнението на Плана за устойчива градска мобилност на Монтана са от ключово значение за постигане на дългосрочни и устойчиви резултати. Редовният мониторинг и прозрачността в процеса са важна предпоставка за успешното реализиране на целите на Плана и ще дадат възможност за навременни корекции в политиките и мерките, ако е необходимо.

XI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Планът за устойчива мобилност на община Монтана 2025-2035 г. е ключова част от стратегическата визия за устойчивото развитие на общината. Чрез интегрирането му със съществуващите и бъдещи планове и програми, се постига съгласуваност на всички усилия за подобряване на градската мобилност, качеството на живот и устойчивото икономическо развитие в общината. Съществуващата синергия с европейски и национални програми е предпоставка да се осигурят допълнителни ресурси и възможности за успешно реализиране на транспортните приоритети на общината.

ПРИЛОЖЕНИЕ №1. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ

1. Релеф и територия



Община Монтана е разположена в централната част на Област Монтана. Територията на Областта представлява 3,2% от общата територия на Република България и е с площ от 3 618 кв. км. Община Монтана е най-голямата сред 11-те общините на Областта както по площ, така и по население. Заема 18,68% от територията на Област Монтана, което представлява 676,11 кв. км от цялата ѝ територия. Според сега действащото териториално деление на Република България, Община Монтана е областен център. В рамките на общината са обединени 24 населени места, от които 1 град (Монтана) и 23 села. Най-близките големи населени места са Лом, Берковица, Враца, София, Видин.

Територията на Община Монтана се пресича от път първи клас Е-79, който е част от републиканската пътна мрежа на Република България, както и от ж.п. линия София - Бойчиновци. Центърът на Община Монтана е град Монтана, който е разположен на река Огоста.

Границите на Община Монтана достигат до следните общини:

- на Север граничи с три общини - Община Брусарци, Община Медковец и Община Якимово;
- на Североизток граничи с Община Бойчиновци;
- на Изток граничи с Община Криводол, която е част от Област Враца;
- на Юг граничи с Община Берковица;
- на Югозапад граничи с две общини - Община Георги Дамяново и Община Чипровци;
- на Северозапад граничи с Община Ружинци, която е част от Област Видин.

Територията на Община Монтана условно попада в две физикогеографски области на България - Западния Предбалкан и Западната Дунавска равнина и се разделя на две зони:

- Полупланинска югозападна част, включваща части от землищата на гр. Монтана и части от землищата на с. Долна Вереница, с. Горна Вереница, с. Винощице, с. Смоляновци и с. Белотинци;
- Равнинна част, включваща останалите части на тези землища и землищата на още 18 села в общината.

От северозапад на югоизток в пределите на общината попадат части от пет ниско планински и хълмисти области, принадлежащи на Западния Предбалкан, които заемат приблизително 1/3 от територията ѝ. По техните северни подножия преминава условна граница между Западния Предбалкан и Западната Дунавска равнина.

На северозапад, южно от село Белотинци се издига уединената височина Белотински зъбер с височина от 436 м, която на юг чрез ниска седловина се свързва с Широка планина. В пределите на общината попадат северните склонове на планината и тук се издига най-високата ѝ точка Пешин връх с височина от 937 м, разположен южно от Белотинския зъбер. Третата орографска единица от Западния Предбалкан е Веренишкото бърдо. То се издига северно от долината на река Огоста, като на северозапад се свързва с Широка планина, а на югоизток завършва при град Монтана. Неговата максимална височина е връх Бърдото, който се намира северозападно от село Горна Вереница и е с височина от 652 м. Източно от град Монтана и долината на река Огоста и нейният десния приток река Шугавица се издига уединеното възвишение Пъстрина. Неговите западни склонове са стръмни, на места отвесни, увенчани със скални венци. Едноименният му връх достига до 563 м надморска височина. Южно от него в пределите на община Монтана попадат северните части на Замфировската хълмиста област.

Останалите 2/3 от територията на общината са заети от южните части на Западната Дунавска равнина. Релефът ѝ е предимно равнинен и слабо хълмист. Югозападно от село Клисурица се издига малката уединената височина Гламата с височина от 334 м със стръмни западни и северни склонове.

Северно от село Долно Белотинци, в коритото на река Огоста се намира най-ниската точка на община Монтана със 115 м надморска височина.

Общата площ на общината е съставена приблизително от 74% земеделски земи, 3,7% води, 16,8% горски територии (предимно широколистни гори - бук, топола, дъб). Преобладаващите почви, от които са съставени земеделските земи на територията на Община Монтана са предимно излужени и карбонатни черноземи, както и със сравнително ограничена обща площ алувиални почви по терасите на реките. Равнинният характер на релефа, естественото плодородие на почвата и възможностите за механизирана обработка на земеделските земи са предпоставка за развитие на растениевъдството, главно в отглеждането на зърнено-хлебни, зърнено-фуражни и технически култури, лозя, овощни градини и полупланинско животновъдство, което от своя страна предопределя земеделския и стопански профил на общината.

В климатично отношение районът на общината попада в умерено-континенталната климатична област и по-конкретно в климатичния район на високите полета на Предбалканска подобласт. За формирането на климата съществено влияние оказва преобладаващия северозападен пренос на силно трансформирани океански въздушни маси, идващи от Северозападна Европа, идващите от север-североизток континентални въздушни маси и проникващите от юг топли тропични въздушни маси. Отличава се със сравнително студена зима и горещо лято. В последните 15-20 години температури от 35-40°C през лятото са обичайно явление. Средногодишната температура е 11,9°C. Преобладават северните и северозападните ветрове, съответно 39,2% и 21,9%, с най-големи прояви през студеното полугодие.

2. Икономика

Общото макроикономическо развитие на Република България в последните 10 години беше белязано от световната икономическа и финансова криза, възстановяване от нея, както и кризата, причинена от COVID-19 в началото на 2020 г., която доведе до последствия в икономиката в следващите години.

Икономиката на Община Монтана функционира като част от общата икономика на страната и не се отличава от националните тенденции. Местните икономически характеристики оказват влияние върху тези на областно и национално ниво и обратно.

Община Монтана като част от едноименната област се намира в Северозападния район от ниво 2, който е с най-нисък принос към националния Брутен вътрешен продукт (БВП).

Проследявайки динамиката на БВП в абсолютни стойности за периода 2018 - 2021 г., се отчита непрекъснат растеж с изключение на Област Враца през 2019 г. Област Монтана бележи минимален ръст за всяка от посечените години в графиката от *Фигура 1*. Това, обаче не е достатъчен принос за реален ръст на българската икономика. БВП за Област Монтана нараства от 1 186 млн. лева през 2018 г. на 1 496 млн. лева през 2021 г. В процентно изражение стойността е в размер на 26,22%.

Оценката на Брутният вътрешен продукт има важно значение за анализа на икономическата среда, в която се развива Общината. Брутният вътрешен продукт представя състоянието и тенденциите в развитието на икономиката и е индикатор за определянето на икономическата политика на макроравнище.

Брутният вътрешен продукт на човек от населението в Област Монтана нараства плавно за изследвания период, като се увеличава с 33,50% през 2021 спрямо 2018 г. или от 9 055 лева на 12 088 лева. Въпреки отбелязания ръст за последните години, наблюдаваният показател остава като стойности под средните, както в Северозападния район, така и в страната:

- Средна стойност на БВП на човек от населението за Северозападния район през 2021 г. - в размер на 13 632 лева;
- Средна стойност на БВП на човек от населението за страната през 2021 г. - в размер на 14 659 лева.

От данните на Националния статистически институт (НСИ) е видно, че Област Монтана се нарежда на четвърто, предпоследно място по брутна добавена стойност в Северозападния район през изследвания период. През последните години най-голям дял в БДС заема секторът на услугите, 60,01% за 2021 г., 22,51% се заемат от индустриалния сектор и 17,47% от аграрния сектор.

Основните показатели, които влияят пряко върху икономическото развитие на Област Монтана са показани в абсолютни стойности в следната таблица:

Таблица 2: Икономическо развитие на Област Монтана за периода 2018-2021 г.

Показатели	Мярка	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Предприятия	брой	4 580	4 577	4 504	4 481
Заети лица	брой	28 487	27 836	26 624	26 862
Нетни приходи от продажби	хил. лв.	2 459 565	2 705 579	2 870 814	3 142 229
ДМА	хил. лв.	860 693	857 939	760 360	821 887
Произведена продукция	хил. лв.	1 691 511	1 890 696	1 970 804	2 184 708
Разходи за придобиване на ДМА	хил. лв.	150 011	151 530	158 912	187 375

Показатели	Мярка	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Разходи за научноизследователска и развойна дейност (НИРД)	хил. лв.	1 399	1 538	1 855	1 228
Персонал, зает с научноизследователска и развойна дейност (НИРД)	брой	116	118	124	114
Чуждестранни преки инвестиции	хил. евро	35 542	35 356	36 327	54 950
БВП	млн. лв.	1 186	1 228	1 290	1 496
БВП на човек	лв.	9 055	9 572	10 225	12 088

Източник: НСИ

В следващата таблица е представено секторното разпределение в икономиката на Областта по брой предприятия, което е потвърждение на процентното разпределение на БДС.

Таблица 3: Секторно разпределение в икономиката в проценти по брой предприятия

Сектор	Брой предприятия			
	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Селско и горско стопанство, лов и риболов	401	399	412	402
Промишленост	508	507	499	486
Строителство	157	157	145	159
Търговия и услуги	1 907	1 917	1 862	1 872
Хотели и ресторанти	348	338	323	305
Транспорт	241	245	257	260

Източник: Община Монтана

Икономическата активност и заетостта в областта нарастват, но нивата остават далеч под средните за страната.

Състоянието на икономиката на общината се определя от много и разнородни по характер фактори, които оказват влияние върху развитието, състоянието и възможностите, които стоят пред общината. Такива са макроикономическа рамка, историческо развитие, природни ресурси, външни инвестиции, демографски процеси и други.

Предприятията на общинско ниво в по-голяма част от икономическите сектори намалят своя брой през 2021 г. спрямо 2020 г., въпреки това стойността на произведената продукция отчита растеж от 102 357 хил. лева, а с нея и нетните приходи от продажби със 114 175 хил. лева. Отчита се увеличение на разходите за придобиване на ДМА през 2021 г. с 18 974 хил. лева, спрямо 2020 г. Отчитайки нивата на преките чуждестранни инвестиции, Община Монтана се радва на засилен инвеститорски интерес, като за 2021 г. увеличават размера си с 35 723 хил. лева спрямо предходната 2020 г., достигайки до 88 546 хил. лева.

Водещият сектор на икономиката в Община Монтана за 2021 г. е вторичният, който допринася за 75,39% от стойността на произведената продукция в общината, 50% от нетните приходи от продажби, като осигурява работни места на 42% от заетите лица в общината. Търговията и ремонтът на моторни превозни средства (МПС), обособени като икономическа дейност заемат второ място по дял на нетни приходи от продажби с приблизително 39%. Произведената продукция от дейността е сравнително малък дял, едва 7,38%. Заетите лица сформират 23% от всички заети в общината. Първичният сектор

или икономическа дейност „Селско и горско стопанство, лов и риболов“ продължава да е с второстепенни функции в икономическото развитие на общината. Земеделските стопани бележат спад като брой през 2021/2022 година спрямо предходния период 2020/2021 г.

Състоянието на нефинансовите предприятия в Област Монтана е обобщено по най-основни показатели в следващата таблица:

Таблица 4: Показатели на нефинансовите предприятия в Област Монтана за периода 2018-2021 г.

	Показатели	Години			
		2018	2019	2020	2021
Нефинансови предприятия	Оборот (хил. лв.)	2 545 601	2 750 463	2 901 724	3 168 772
	Произведена продукция (хил. лв.)	1 691 511	1 890 696	1 970 804	2 184 708
	Добавена стойност по факторни разходи (хил. лв.)	497 097	529 000	604 554	580 237
	Относителен дял на предприятията с до 9 заети лица в общия брой предприятия (%)	92,2	92,2	92,7	92,6
	Относителен дял на предприятията с 10-49 заети лица в общия брой предприятия (%)	6,4	6,4	6	6,1
	Относителен дял на предприятията с 50-249 заети лица в общия брой предприятия (%)	1,2	1,2	1,1	1,1
	Относителен дял на предприятията с повече от 250 заети лица в общия брой предприятия (%)	0,2	0,2	0,2	0,2

Източник: НСИ

Най-голям е относителният дял на предприятията с до 9 заети лица в общия брой предприятия, за периода от 2018 г. до 2021 г. средният размер е 92,4%.

Област Монтана се нарежда на четвърто място сред областите в Северозападния район по брой нефинансови предприятия за 2020 г., заемайки 16% от общия им дял.

Фигура 4: Брой нефинансови предприятия през 2020 г.

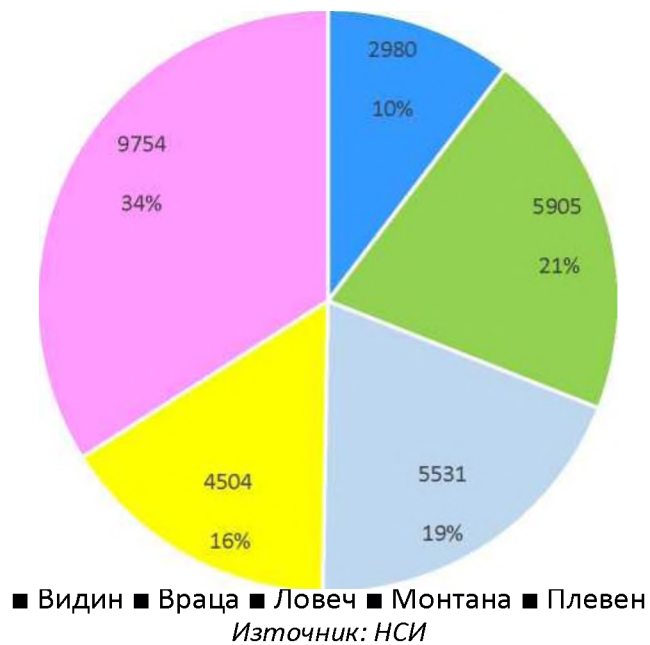


Таблица 5: Показатели на инвестициите по области в Северозападния район за 2021 г.

Северозападен район	Показатели/Инвестиции	2021 година
Област Монтана	Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. (хил. евро)	54 950
	Разходи за придобиване на ДМА (хил. лв.)	187 375
Област Видин	Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. (хил. евро)	47 761
	Разходи за придобиване на ДМА (хил. лв.)	100 842
Област Враца	Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. (хил. евро)	193 036
	Разходи за придобиване на ДМА (хил. лв.)	278 394
Област Ловеч	Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. (хил. евро)	130 000
	Разходи за придобиване на ДМА (хил. лв.)	170 479
Област Плевен	Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. (хил. евро)	348 249
	Разходи за придобиване на ДМА (хил. лв.)	54 950

Източник: НСИ

Въпреки икономическото си развитие, Област Монтана остава на предпоследно четвърто място по стойност на преките чуждестранни инвестиции в нефинансовите предприятия. Това са едва 7,10% от общия дял на областите съставляващи Северозападния район. На първо място се нарежда Област Плевен с 44,99% от общата стойност на преките чуждестранни инвестиции в нефинансовите предприятия. Последното пето място се заема от Област Видин с 6,17%.

Процентното съотношение на областите от Северозападния район по показател „Разходи за

придобиване на ДМА" е следното:

- Първо място заема отново Област Плевен с 40,81% от общия дял;
- Последна по стойност на разглеждания показател се нарежда отново Област Видин с 8,10%;
- Област Монтана остава на трето място с 15,05% след Област Враца, която отчита 22,35% от общата стойност на разходите за придобиване на ДМА за 2021 г.

3. Туризъм

Община Монтана не е популярна туристическа дестинация в Северозападния регион в сравнение с други общини като Плевен и Ловеч, а в областта е на второ място по посещения след Община Вършец.

Таблица 6: Показатели на сектор Туризъм по области в Северозападния район за 2021 г.

Северозападен район	Показатели/Туризъм	2021 година
Област Монтана	Места за настаняване (брой)	23
	Реализирани нощувки (брой)	64 389
Област Видин	Места за настаняване (брой)	24
	Реализирани нощувки (брой)	50 050
Област Враца	Места за настаняване (брой)	27
	Реализирани нощувки (брой)	73 650
Област Ловеч	Места за настаняване (брой)	72
	Реализирани нощувки (брой)	257 080
Област Плевен	Места за настаняване (брой)	23
	Реализирани нощувки (брой)	74 394

Източник: НСИ

Област Ловеч заема 1/2 от целият дял по показатели „Брой реализирани нощувки“ и „Брой места за настаняване“ в туристическия сектор на Северозападния район, съответно 49,48% и 42,60%. Останалите четири области в региона, включително и Област Монтана заемат почти еднакъв процент от изследваните показатели, а именно:

- Брой реализирани нощувки
 - Област Видин - 9,63%
 - Област Монтана - 12,39%
 - Област Враца - 14,18%
 - Област Плевен - 14,32%
- Брой места за настаняване
 - Област Видин - 14,20%
 - Област Монтана - 13,61%
 - Област Враца - 15,98%
 - Област Плевен - 13,61%

Всеки един от показателите на сектор Туризъм за Област Монтана в периода 2018-2022 г. бележи

увеличение през 2022 г. спрямо 2021 г., а именно:

- Места за настаняване се увеличават със 73,91%;
- Легла, увеличават се с 41,31%;
- Легла-денонощия, увеличават се с 29,59%;
- Реализирани нощувки, увеличават се с 33,87%;
- Пренощували лица, увеличават се с 26,41%;
- Приходите от нощувки се увеличават с 49,54%.

Въпреки подобряване на показателите в сектора с всяка изминала година, Област Монтана все още не може да достигне водещите нива в Северозападния район.

Методологията на НСИ, която е използвана при представяне на данните не обхваща изцяло изследваните показатели, т. к. обект на изучаване са всички категоризирани и функционирали през отчетния период места за настаняване с 10 и повече легла - хотели, къмпинги и други места за краткосрочно настаняване (туристически и вилни селища, хижи, частни квартири и апартаменти, почивни станции, ваканционни бунгала, къщи за гости и др. места за краткосрочно настаняване).

При наблюдението на материалната база на туризма се събират разнообразни данни за местата за настаняване по видове, реализираните нощувки в тях, пренощувалите лица, приходите от нощувки и други. Легла-денонощията в експлоатация са получени чрез събиране на броя на леглата за всеки ден на отчетния период, през които те са били разкрити, независимо от това дали са били заети, или не. В приходите от нощувки в местата за настаняване са включени сумите, заплатени от гостите, без стойността на допълнителните услуги.

В град Монтана се намира регионалният музей, в който са съхранени находки от най-древната история на населеното място - енеолита, която включва колекция от различни предмети от периода. В музея са изложени експонати от времето на траките, периода на Римската империя и средновековието. В града се провеждат международни културни събития като Международен конкурс за детска рисунка „Тъпан бие, хоро се вие“ - Монтана, Празници на духовите оркестри „Дико Илиев“ - Монтана, Международен фолклорен фестивал - Монтана. Провеждат се и събития с национално значение като Детски национален фолклорен конкурс „Напеви от Северозапада“, Национален конкурс за създаване на нови творби за духов оркестър - Монтана и Национален пленер по малка пластика и живопис. В град Монтана се намира седалището на общински младежки дом, в който се развиват различни сфери на културния живот.

В регистъра на Министерство на туризма като туристическа атракция е вписано единствено Антична крепост Калето⁷. Град Монтана е част от европейското културно пространство като най-близкият до Западна и Централна Европа стратегически и граничен район в историческото му развитие. Монтана е бил граница на Римската империя, на Източно-римската империя/Византия и т.н. Градът разполага с добре развита мрежа от хотели и ресторанти, което представлява добра основа за бъдещо развитие на туризма на основата на НКН на общината, а и представлява възможност за ползване от посетители и туристи от съседни на Монтана общини с не така развита хотелска и посетителска база и ограничен кадрови потенциал (въпреки че съвременните тенденции са към създаването на все по-малко

⁷ По данни от „Регистър на туристическите атракции“, достъпен на <http://rta.tourism.aovernment.ba/TARaister.aspx>

съсредоточени, т.е. местни възможности за леглова база). Монтана може и би трябвало да се възползва от средищната си позиция в района и да насочи усилията си към туристическа логистика и за съседните общини.

4. Демографски процеси

Брой и гъстота на населението

Община Монтана е съставена от общо 24 населени места, от които едноименният град и 23 села. По данни на НСИ към 31.12.2022 г., населението на общината наброява 44 917 души. Разпределение, на което е посочено с следващата таблица.

Таблица 8: Население на Община Монтана по населени места за периода 2018-2022 г.

Община/населено място	2018 г.	2019г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Ръст на населението през 2022 г., спрямо 2021 г.
	Брой население					
Община Монтана	48134	47014	46208	45229	44917	-0,69
с. Безденица	301	304	315	307	312	1,63
с. Белотинци	356	344	371	358	329	-8,10
с. Благово	496	480	500	490	484	-1,22
с. Винощице	261	258	259	260	243	-6,54
с. Вирове	383	373	382	380	370	-2,63
с. Войници	61	62	64	61	79	29,51
с. Габровница	1063	1040	1046	1029	1003	-2,53
с. Горна Вереница	212	197	201	197	161	-18,27
с. Горно Церовене	407	397	470	439	401	-8,66
с. Доктор Йосифово	635	638	653	643	609	-5,29
с. Долна Вереница	182	186	224	215	233	8,37
с. Долна Рикса	199	178	171	160	132	-17,50
с. Долно Белотинци	578	565	579	544	572	5,15
с. Клисурсица	94	98	105	104	80	-23,08
с. Крапчене	374	351	384	375	306	-18,40
с. Липен	351	321	349	326	275	-15,64
гр. Монтана	39240	38341	37122	36455	36633	0,49
с. Николово	385	380	454	445	434	-2,47
с. Славотин	332	314	302	289	320	10,73
с. Смолянвци	865	863	834	781	721	-7,68
с. Стубел	523	518	539	510	440	-13,73
с. Студено буче	485	482	509	479	425	-11,27
с. Сумер	255	239	268	284	256	-9,86
с. Трифоново	96	85	107	98	99	1,02

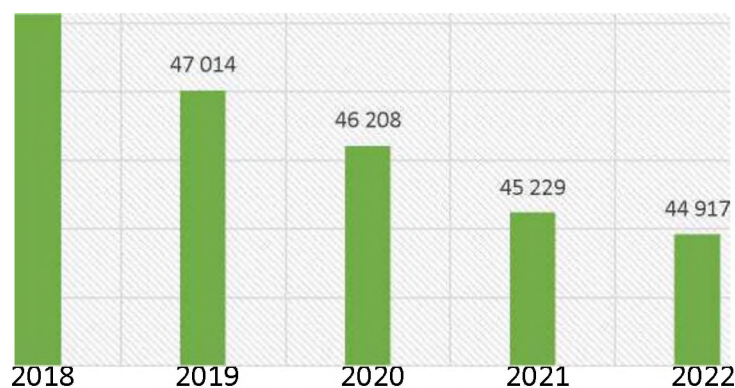
Източник: НСИ

Като цяло на територията на Община Монтана се наблюдава спад в броя на населението през 2022 г. спрямо предходната 2021 г. Единствено шест населени места бележат прираст на своето население. Пет, от които отбелязват минимален ръст (сред мяхе и град Монтана). Това са следните населени места:

- с. Безденица, което нараства с 1,63%;
- с. Долна Вереница, ръст от 8,37%;
- гр. Монтана, ръст от 0,49%;
- с. Славотин, нараства с 10,73%;
- с. Трифоново, ръст от 1,02.

Единствено с. Войници увеличава своето население със значително по-висок процент в сравнение с останалите населени места (29,51%).

Фигура 5: Спад на населението в Община Монтана за периода 2018-2022 г.



Източник: НСИ

Въпреки осезаемия спад на броя на населението за 2022 г. в общината, сравнена с общото състояние на демографските процеси в Област Монтана и като цяло в страната, в процентно изражение се намира под средното ниво. Докато Област Монтана бележи спад в населението от 4,92% през 2022 г. спрямо 2021 г., процентът за цялата страна е 5,72, в Община Монтана отбелязваме спад от едва 0,69%.

На територията на Област Монтана преобладава дялът на градското население. Общият брой на населението на областта по данни на НСИ към 31.12.2022 г. наброява 116 172 души, от които 64,20% живеят в градовете и 35,80% в селата.

Населението на Община Монтана съставлява 38,66% от населението на Област Монтана (към 31.12.2021 г. по данни на НСИ). По брой на населението общината се нарежда на първо място сред общините в областта. 49,12% от населението, живеещо в градовете на областта, се формира от живущите в градовете на Община Монтана, т.е. в град Монтана.

Таблица 9: Брой населението по общини в Област Монтана за периода 2018-2022 г.

Община	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Берковица	16343	16044	15939	15520	14086
Бойчиновци	8124	8090	7966	7750	7466
Брусарци	4311	4200	4174	4029	3948
Вълчедръм	8493	8286	8206	7990	7498
Вършец	7035	6901	6784	6626	6695

Община	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Георги Дамяново	2174	2151	2208	2089	1929
Лом	24543	23967	23528	22916	20545
Медковец	3500	3413	3382	3272	2960
Монтана	48134	47014	46208	45229	44917
Чипровци	3139	3066	3121	3005	2742
Якимово	3841	3869	3879	3753	3386

Източник: НСИ

Демографската ситуация в Община Монтана е резултат от въздействието на различни фактори и влияния, специфични за територията на общината и обусловени от нейното историко-културно, социално-икономическо и демографско развитие.

В демографско отношение тенденциите в Област Монтана до края 2022 г. са сходни с тези за цялата страна. Стойността на показателя естествен прираст (1 986 броя или -17,00%) е отрицателна и е около средната за страната. Механичният прираст, обаче в Област Монтана е с положителна стойност.

Таблица 10: Механично движение на населението през 2022 г. по общини и пол

Област/Общини	Заселени/брой			Изселени/брой			Механичен прираст/брой		
	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
Монтана	2689	1227	1462	2644	1182	1462	45	45	0
Берковица	350	144	206	255	111	144	95	33	62
Бойчиновци	213	98	115	239	93	146	-26	5	-31
Брусарци	148	68	80	109	33	76	39	35	4
Вълчедръм	193	87	106	201	81	120	-8	6	-14
Вършец	109	49	60	132	58	74	-23	-9	-14
Георги Дамяново	89	47	42	62	39	23	27	8	19
Лом	424	191	233	407	174	233	17	17	0
Медковец	72	34	38	84	44	40	-12	-10	-2
Монтана	899	418	481	983	473	510	-84	-55	-29
Чипровци	96	50	46	70	35	35	26	15	11
Якимово	96	41	55	102	41	61	-6	0	-6

Източник: НСИ

Механичният прираст към 31 декември 2022 г. в Община Монтана е с отрицателна стойност (-84 броя) за разлика от показателите в областта. Този факт се дължи на вътрешната миграция в страната, част от населението на градовете мигрира в по-големите такива от други области и общини. Пример за това е миграционното движение към столицата на страната ни град София.

Освен раждаемостта, смъртността и миграционните процеси, съществено влияние върху развитието на демографските процеси в общината оказват и измененията в половата, възрастовата, етническата и образователната структури, бракове и разводи на населението. Те влияят върху формирането на човешките ресурси в общината, както в количествено, така и в качествено отношение.

Полова структура

На територията на община Монтана се наблюдава тенденция, характерна за цялата страна - броят на жените превишава броя на мъжете - към 31.12.2022 г. 21 728 мъже спрямо 23 189 жени. Само при населението живеещо в селата, се наблюдава превес на населението от мъжки пол с минималните 20 броя или 50,12% от цялото население, живеещо в селата на общината. В градовете се наблюдава тенденция на нарастване на процента на жени спрямо мъже, и през 2022 година достига до 51,63% от цялото население, живеещо в градовете. Факторите, оказващи влияние върху половата структура на една община са смъртност, раждаемост, продължителност на живота и миграционна подвижност на населението.

Възрастова структура

Състоянието на възрастовата структура на населението оказва решаваща роля за неговата полова структура. При по-млада възрастова структура до голяма степен е налице и по-благоприятна полова структура на населението. Освен това, влияние върху половата структура на населението оказва и неговата миграционна подвижност. Мъжете обикновено са по-мобилната част от населението, което се свързва с тяхната психологическа нагласа по отношение на условията на труд. Най-общо, възрастовата структура на населението на Община Монтана представлява съотношението между отделните възрастови групи от населението.

Възрастовата структура, в аспекта на разпределението на населените в трите категории - под, в и над трудоспособна възраст, продължава да се влошава.

Причините се дължат най-вече на миграционните процеси, резултат от търсене на работа в други, по-големи населени места - в Столична община, Пловдив, Варна или в други държави. Прогресивно намалява относителният дял на лицата в трудоспособна възраст в селата от общината. Намалението на населението е един от основните лимитиращи фактори за бъдещото развитие на общината, които ще се отразят негативно най-вече върху работната сила и възпроизводствения потенциал на територията ѝ.

Влияние върху възрастовата структура на населението на общината оказват промените в раждаемостта и смъртността, продължителността на живота и жизненият стандарт на населението. От друга страна, състоянието на възрастовата структура на населението оказва влияние върху възпроизводството на населението, както и върху формирането на трудовия потенциал на общината.

Възрастовата структура на населението е определяща, както за количеството и качеството на човешките ресурси в общината, така и за демографския ѝ потенциал и не на последно място - за натовареността на социалната система на общината. Тя е с определящо значение и за естественото възпроизводство на населението. В селата като цяло се наблюдава натрупване на население във високите възрастови групи, което от една страна ограничава възможностите за естествено възпроизводство на населението, а от друга - ограничава трудовия им контингент.

Трудоспособно население

Застаряването на населението води до промени в разпределението на населението под, в и над трудоспособна възраст, което е от решаващо значение за формирането на трудоспособен контингент⁸.

⁸ Включва лицата от началната до пределната трудова възраст според Българското трудово законодателство. За 2022 г. тези

В резултат на относително ниската раждаемост, населението под трудоспособна възраст заема малък дял в изследваната територия. Делът население в тази възраст в Община Монтана е много близък до стойностите за Област Монтана, но е по-нисък от този за страната.

Направен е анализ на трудоспособното население на Област Монтана и Община Монтана към 31 декември 2022 г. Според използвания източник НСИ, населението на Област Монтана „Под трудоспособна възраст“ е сходно в процентно изражение с показателят за страната като цяло за същия изследван период.

- Население „Под трудоспособна възраст“ за страната към 31 декември 2022 г. - 15,17%;
- Население „Под трудоспособна възраст“ за Област Монтана към 31 декември 2022 г. - 13,88%.

Диапазонът на показателя в областта се движи в рамките на 13-17%. Осезаемо изключение правят две от общините на нейната територия, Община Георги Дамяново с 6,38% и Община Чипровци с 6,82%.

Съотношението в останалите два показателя към същия период от време е подобно.

Население „В трудоспособна възраст“ - Област Монтана 55,22%, малко под средната стойност за страната, която е 58,55%. Показателят в Община Монтана е с близка стойност от 58,81% до този за цялата страна и надвишава с около три пункта този на областта. Отново двете общини Георги Дамяново и Чипровци се нареждат на последно място, съответно с 42,98% и 46,68%.

Население „Над трудоспособна възраст“:

- Обща стойност за страната от 26,29%;
- Стойност за Област Монтана - 30,90%;
- Стойност на Община Монтана - 26,85.

Застаряващото население заема най-голям дял от общият брой в Община Георги Дамяново - 50,65% и Община Чипровци - 46,50%.

Всичко това се дължи на нарастването на дела на населението в категорията на 65 и повече години и предопределя една неблагоприятна картина за формирането на трудовата структура в общината и в страната като цяло в бъдеще.

Пазар на труда

Резултатът на анализа по данни на НСИ за пазара на труда в Област Монтана показва положителна тенденция през периода 2018-2022 година с намаляващ процент на безработица, коефициентът на заетост през 2021 г. спрямо този от 2018 г. почти не се е увеличил, близо 15% по-малко регистрирани в бюрата по труда през към 31.12.2021 г. спрямо регистрираните към 31.12.2018 година. Забелязва се лек, но очакван спад в статистическите данни от 2020 спрямо 2019 година.

По предварителни данни на Националния статистически институт наетите лица по трудово и служебно правоотношение в област Монтана към края на март 2023 г. намаляват с 0,5% спрямо края на декември 2022 г., като достигат до 26,8 хиляди.

Средната брутна месечна работна заплата в Област Монтана през първото тримесечие на 2023 г. намалява спрямо четвъртото тримесечие на 2022 г. с 2,8% и е 1 341 лева. За общественения сектор средната месечна заплата е 1 512 лв., а за частния - 1 243 лева.

Същевременно обаче заради сравнително неблагоприятното развитие на пазара на труда заплатите и доходите имат под средния за страната ръст. Предизвикателство за пазара на труда остава и влошената

граница са от 16 до навършването на 61 години и 10 месеца за жените и 64 години и 5 месеца за мъжете.

образователна структура на работната сила.

Образователната структура

Наред с възрастовата структура на населението, образователната степен и професионалната квалификация са показателите, които определят потенциала за бъдещо икономическо и социално развитие на един регион. Еднакво определящи за качеството на човешките ресурси са нивото на общата образованост и степента на професионална подготовка и компетенции.

През последните години се забелязва пренасочване интереса на учениците в средното образование към хуманитарния и природоматематически профил за сметка на обучението в професионалните училища, което не се отнася само за Община Монтана, а е обща тенденция за страната.

Профилът на работната сила в общината показва сходно със средното за страната разпределение според степените на образование. Намаляването на учениците в общината и в областта като цяло е продиктувано от общото застаряване на населението.

По данни на НСИ завършили в общообразователни и специални училища по степени на образование през 2022 г. в Област Монтана са 1 380 ученика. За сравнение в Област Видин броя завърши ли 1 269, а в Област Враца са 2 615

По данни на НСИ завършилите общообразователни и специални училища по степени на образование през 2020 г. в Област Монтана са 1 824 души. За сравнение в Област Видин броя завърши ли 1 269, а в Област Враца са 2 615.

5. Пътна и улична мрежа

Транспортна инфраструктура и пътна мрежа

Автомобилният транспорт е от първостепенно значение за общината, въпреки наличието и на жп линия. Приоритетният транспорт е автомобилният. С него се осъществяват връзките между отделните селища. До всички от тях са осигурени пътни връзки.

Общата дължина на пътната мрежа възлиза на 201,045 км, която е разпределена както следва:

- Републиканска пътна мрежа (РПМ) - 130,445 км
- Пътища I клас - 52,315 км и пътни връзки - 13,440 км
- Пътища II клас - 34,877 км
- Пътища III клас - 46,460 км
- Общински пътища 70,600 км

През територията на Община Монтана преминава скоростната железопътна линия „София-Видин“. В град Монтана се намира ЖП гара, която дава възможност за превоз на хора и товари, чрез железопътен транспорт.

Състоянието на пътната мрежа е определящ фактор за обслужването на населените места и възможностите за развитие в района и съответните области и общини. Общата картина за СЗР показва, че Област Ловеч е с най-добре поддържана пътна мрежа, с показател 45.8% пътна мрежа в добро състояние, при среден показател за страната 40%. На следващо място е Област Видин с 38% пътна мрежа в добро състояние, докато Област Враца с 22% пътна мрежа в добро състояние заема

предпоследно място в страната.⁹

Териториалният анализ на обслужването на общините от района с републиканска пътна мрежа дава база за определяне на техния потенциал за развитие. Пътищата от по-висок клас ситуират определената община в по-високо териториално ниво, определяйки възможностите за пространствена организация на икономическите, социалните и административните комуникации в по-голям мащаб, респ. с повече други общини и центрове от по-висок ранг. И обратно, обслужването с по-нисък клас пътна мрежа ограничава комуникациите в по-малък периметър на територията, както и възможностите за развитие. В най-благоприятна позиция в това отношение са 13 броя центрове на общини, които се обслужват от пътищата с международно и национално значение и Община Монтана е сред тях. В СЗР това са: Ябланица, обслужвана с автомагистрала; и останалите, обслужвани от първокласни пътища - Видин, Димово, Ружинци; Враца, Мездра; **Монтана**; Плевен, Д. Митрополия, Д. Дъбник, Пордим; Ловеч и Луковит.

Пътна мрежа в Община Монтана

През Община Монтана преминава път Първи клас Е-79. Пътната артерия преминава през следните територии: Граница Румъния - о.п. Видин - Димово - Ружинци - Белотинци - о.п. Монтана - о.п. Враца - Мездра - Ботевград - Горни Богров - ок.п. София - Даскалово - о.п. Дупница - о.п. Благоевград - о.п. Симитли - Кресна - Кулата - граница Гърция.

Пътищата от Втори клас, които преминават през територията на областта са три на брой:

- Път №11 - (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол);
- Път №13 - (Монтана - Враца) Крапчене - Стубел - Криводол - Борован - Бяла Слатина - Кнежа - Искър - Долни Дъбник (о.п. Плевен - Луковит);
- Път №81 - Ок.п. София - Петрохан - о.п. Берковица - Благово - о.п. Монтана - Лом.

Пътищата от Трети клас, които преминават през територията на областта и/или на общината са 19 на брой:

Номер на пътя	Наименование на пътя
	Враца - Криводол - Бойчиновци - Мърчево - Лехчево - Хайредин - Гложене - (о.п. Козлодуй - Оряхово)
	(Димово - Ружинци) Бела - Белоградчик - Средогрив - Долни Лом - Белимел - Монтана
	(Арчар - Лом) Добри дол - Дреновец - Дъбова махала - Брусарци - Смирненски - Славотин - о.п. Монтана
	Лом - Сталийска махала - Дондуково - Дреновец - Ружинци - Чупрене - местността Бялата вода
	Бяла Слатина - Търнава - Алтимир - Бързина - Манастирище - Михайлово - Септемврийци-Вълчедръм - Мокреш - (о.п. Монтана - Лом)
	(Елисейна - Своге) - Миланово - Долна Бела речка - Стояново - (Монтана - Враца)
	(Петрохан - о.п. Берковица) - Вършец - (Долна Бела речка - Стояново)
	(Петрохан - о.п. Берковица) - Берковица - (о.п. Берковица - Благово)

⁹ Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен район 2021-2027

	(Монтана - Лом) - Ерден - Мърчево
	(о.п. Берковица - Благово) - Боровци - (Белимел - Монтана)
	(Монтана - Лом) - Дългоделци - Вълчедръм - Долни Цибър - пристанище
	(Мърчево - Лехчево) Владимирово - Мадан - Септемврийци
	(Белимел - Монтана) - Железна - Чипровци - Мартиново-ГПП
	(Белимел - Монтана) - Гаврил Геново - Георги Дамяново - Говежда - Дълги дел - ГПП
	Брусарци - Крива бара - Дондуково
	Криводол - Галатин - Лесура - Фурен - Бели брод - Лехчево
	(Стояново - Главаци) - Сумер - (Монтана - Враца)
	(Берковица - Монтана) - Замфирово - Пърличево - (Стояново - Сумер)
	(О.п. Монтана - Лом) - Расово - Медковец - Сливовик - Славотин

Източник: Списък на републиканските пътища в Република България

В по-голямата си част пътищата не са в добро състояние. Необходимо е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и товароносимостта на настилката.

По данни от Плана за интегрирано развитие на Община Монтана 2021-2027 г., ще е необходима рехабилитация на почти всички пътища от Републиканската пътна мрежа, както и на тези от общинската пътна мрежа - общо 13 на брой.

Улична мрежа

Уличната мрежа на града е изградена в различни периоди, без ясно изразена категоризация по направления, технически параметри, вид на движението и др. Повечето от второкласните улици не могат да достигнат функционалните си параметри.

Състоянието на уличната и пътна мрежа, съобразно извършени инвестиции в периода 2018-2022 г. Реализирани са следните проекти за подобряване на уличната мрежа:

- 2018 г. - основен ремонт на част I от бул. „Христо Ботев“ със средства от общинския бюджет;
- 2019 г. - основен ремонт на ул. „Индуриална“ със средства от републиканския бюджет и ул. „Неофит Рилски“, ул. „Стоян Марков“ и ул. „Извора“ със средства от общинския бюджет;
- 2020 г. - основен ремонт на част от бул. „Никола Й. Вапцаров“, ул. „Диана“ и бул. „Генерал Арнолди“ със средства от републиканския бюджет и ул. „Неофит Бозвели“, ул. „Гривица“ и ул. „Братя Миладинови“ със средства от общинския бюджет;
- 2021 г. - текущ ремонт на 37 улици, финансиран със средства от общинския бюджет;
- 2022 г. - основен ремонт на част II от бул. „Христо Ботев“ и цялостен основен ремонт на ул. „Стефан Стамболов“ и текущ ремонт още 33

6. Железопътна мрежа

Достъпът до изградената жп мрежа в страната определя възможностите за развитие на отделните общини в района, в зависимост от вида на обслужващата жп линия и обслужващите гари и/или спирки

и те могат да се разпределят в три групи. Главните жп линии, като част от инфраструктурата на TEN-T мрежата, осигуряват интеграцията на жп мрежата на страната с тази на съседните страни. В пространствено отношение те имат важно значение за интегрирането на територията, както в национален, така и в европейски план. Чрез тях се осигурява достъпа до пристанищата, летищата с международно значение, както и връзки между големите градски центрове, вкл. столицата София.

Фигура 6: Схемa на железопътната мрежа в България



Източник: БДЖ

Общините, обслужвани от тези жп линии, имат възможности за комуникации на по-високо териториално ниво, съответно и по-добри възможности за развитие.

В сравнение с пътната мрежа, жп мрежата в Северозападния район е с по-добра изграденост. Повечето области тук имат показатели близки, но под средните за страната.

През Община Монтана преминават два участъка от Железопътна мрежа на Република България:

- в североизточната част на общината, от югоизток на северозапад, през село Габровница, на протежение от 7,2 км преминава участък от трасето на жп линията Мездра - Бойчиновци - Брусарци - Видин;
- участък от 18,5 км от трасето на жп линията Бойчиновци - Берковица.

Железопътният транспорт също играе важна роля за транспортните комуникации в Община Монтана и в самия град. Град Монтана е железопътен възел на линията Бойчиновци-Берковица от националната жп мрежа.

7. Данни за околната среда

7.1. Екологично състояние и опазване на околната среда

За проследяване, анализиране на екологичното състояние и опазването на околната среда, Община Монтана е разработила и одобрила Комплексна програма на Община Монтана за намаляване нивата на ФПЧ10 и ПАВ в атмосферния въздух за периода 2019-2023 г. Основна цел на програмата е осигуряване на устойчиво решаване на възникващите проблеми на територията на общината и подобряване състоянието на компонентите на околната среда, като минимизират факторите, оказващи влияние върху тях.

За решаване на проблемите на околната среда общинската администрация си сътрудничи с редица фирми.

„Водоснабдяване и канализация“ ООД - Монтана - задоволяване на битовите и производствени нужди - водоземане от градската водопроводна мрежа; разрешителни за заустване на производствени отпадъчни води в ПСОВ Монтана, която е с капацитет 98 600 ЕЖ и емисионни норми за отпадъчните води; предписания за изграждане на локални ПС преди заустване на производствени отпадъчни води в градската канализация, събиране на утайки и други отпадъци локалните пречиствателни съоръжения (ПС).

За отпадъци: разрешителни от РИОСВ за извозване и депониране на неопасни отпадъци.

Контролната дейност върху потенциалните замърсители на околната среда се осъществява от РИОСВ-Монтана. Контролът върху работата с генетично модифицирани организми в контролирани условия и освобождаването им в околната среда, се осъществява чрез контрол на базите и опитните полета на Българска агенция по безопасност на храните (БАБХ).

7.2. Качество на атмосферния въздух

През последните години качеството на атмосферния въздух в община Монтана се подобрява както по отношение стойностите на СГН, така и по отношение на стойностите на СДН.

Автомобилният трафик, амортизираните улични настилки и на първо място битовото отопление, са основните фактори както за шумово, така и за прахово замърсяване. Подмяната и поддръжката на съществуващите настилки, ще доведат до подобряване на акустичната среда и състоянието на въздуха. Ограничаването на автомобили в ЦГЧ, както и навлизането на електрически МПС, увеличаването на алтернативните начини на придвижване, са също в посока на намаляване на замърсяването на атмосферния въздух.

7.3. Шум

Шумът в околната среда, причинен от транспортните, промишлените и ремонтните дейности, е един от главните екологични проблеми в урбанизираните територии. Шумът е един от основните фактори с неблагоприятно въздействие върху населението в големите градове. Развитието на промишленото производство, интензивното развитие на пътническите, товарните и въздушните транспортни средства и масовият градски транспорт, са източници на шум, които предизвикват сериозни смущения върху хората.

Вредното влияние на шума зависи от неговите физически характеристики. Най- дразнещи са високите честоти, а най-неприятни усещания предизвикват шумове, чиито ниво и спектър се променят непрекъснато и неравномерно. Високите шумови натоварвания довеждат, при продължителна работа

в среда с шум 85 dB(A), до отслабване на слуха с 15 dB за честоти от 500 до 2000 Hz. Шум с такова ниво е често срещано явление по натоварените градски магистрали, в средно шумни производства, незаглушени големи помещения. Тези нива са по-високи в много заведения, а нива от 90-100 dB(A) са обичайни в дискотеки, на концерти и др.

В Закона за защита от шума в околната среда са определени основните източници на наднормен шум - силно урбанизирани територии (агломерации), основни летища, железопътни линии, висок клас пътища. На територията на Община Монтана има шумови източници в границите на нормата. Съществуващите шосейни и железопътни артерии не могат да бъдат класифицирани като силно натоварени и не представляват сериозен проблем по отношение на шумовото натоварване на околната среда. Те създават шумово натоварване по прилежащите на тези пътища територии.

Шумът и вибрациите, по своето хигиенно значение, са на едно от първите места сред неблагоприятно действащите фактори в работната и околна среда. Шум, над пределно-допустимите норми, се отчита основно от автомобилния транспорт, който макар и с импулсивен характер, въздейства върху жилищните зони. Измерените нива на най-оживените пътни участъци са в рамките на допустимите нива от 60dB. Основните причини за шумово замърсяване в района са автомобилният трафик, лошокачествена настилка и наклоните на някои улици. Подмяната и поддръжката на съществуващата настилка ще доведе до значително подобряване на шумовата среда. Няма данни за превишаване на нивата на шума в жилищните зони.

Предприятията, попадащи в обхвата на комплексния разрешителен режим, извършват собствен периодичен мониторинг на шум.

8. Съществуваща мобилност

8.1. Пешеходни зони

Площад Жеравица и бул. Яворов в централната градска част на гр. Монтана са обособени като пешеходна зона с площ над 30 000 м². Пешеходната зона е забранена за движение на моторни превозни средства и велосипеди.

По Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 бяха обновени четири парка: Градска градина, Монтанезиум, Калето и Огоста и бул. „Хаджи Димитър“, към който беше обособена пешеходна част и велосипедна алея.

Велосипедни алеи има изградени и парковете Слънчева градина и Свети Дух.

Тези паркове се използват освен за отдых на гражданите и като част от маршрутите им за пешеходно придвижване.

8.2. Светофарна уредба

В гр. Монтана функционират около 15 светофарни уредби, които са изградени преди около 20 години.

8.3. Велосипедни маршрути и зони

Към момента има изградени велосипедни алеи маршрути и зони.

8.4. Масов обществен пътнически транспорт

В момента в град Монтана преобладаващо се използва автобусен транспорт.

Нормалният ритъм и ежедневиия цикъл на живота във всеки град е възможен, когато неговата обществена транспортна система за пътнически превози работи нормално. Още по-ефикасна е тя, когато е оптимизирана спрямо нуждите на пътникопотока и икономическите и екологични параметри за нейното функциониране. По настоящем в град Монтана функционират *три вида превозни системи*, т.е. транспортни средства, които обслужват населението:

- лични автомобили;
- таксиметров транспорт;
- автобусите на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ).

Общественият транспорт включва междуселищните линии (единадесет броя) и градски автобусни линии.

9. Товарен транспорт

В Община Монтана е изграден и вече функционира Обходът на гр. Монтана, благодарение на който трафикът на тежкотоварните автомобили и транзитно преминаващите беше изведен от града. Предстои Обходът на гр. Монтана да стане част от Е79 в участъка Видин - Ботевград.

10. Таксиметров транспорт

Ежегодно от Община Монтана се издават Разрешения за извършване на таксиметров превоз за около 120 леки таксиметрови автомобили. Срокът на Разрешенията е за текущата година. Използват се 14 бр. стоянки за таксиметрови автомобили.

11. Паркиране

Съществуващата в централната градска част Синя зона беше разширена през 2023 г. Създаде се ново Общинско предприятие „Градска мобилност“, като една от функциите му е обслужването на Синята зона.

Община Монтана има Общинско предприятие „Градска мобилност - Монтана“. ОП „Градска мобилност - Монтана“ е специализирано звено на Общината за експлоатация и поддържане на паркингите и зоните за платено паркиране - общинска собственост. Общинското предприятие стопанисва и поддържа собствеността, предоставена му със заповед на Кмета на Община Монтана след решение на Общински съвет - Монтана.

Предметът на дейност на Общинското предприятие е:

- Изграждане и поддържане на инфраструктурата на определените за паркиране места - преградни съоръжения (входно-изходни бариери, ограждения, кабинки и др.), информационни табели, насочено осветление, маркировка;
- Експлоатиране и поддържане на паркингите и зоните за платено паркиране - общинска собственост;

- Координиране и контролиране на внедряването и поддържането на вертикална и хоризонтална пътна маркировка и другите необходими законови средства за ефективна организация на паркиране в паркингите и зоните за платено паркиране;
- Организиране и контролиране на внедряването и поддръжката на съвременни системи за таксуване, свързани с подобряване на обслужването и ефективността при паркиране на МПС, в т. ч. SMS паркиране, паркиране чрез мобилно приложение и паркинг автомати;
- Координиране и контролиране поддържането на чистотата и реда в паркингите и зоните за платено паркиране - общинска собственост;
- Осъществяване на мониторинг и контрол върху дейността по прилагане по утвърдена организация на паркиране и таксуване в паркингите и зоните за платено паркиране;
- Участие в подготовката и/или подготвя и внасяне на предложения за подобряване за условията, организацията и възможностите за паркиране в Община Монтана;
- Поддържане на постоянна връзка и координация с държавните органи, общинските структури и други звена, имащи отношение към паркирането на МПС в общината;
- Контрол по спазването на правилата за паркиране;
- Принудително преместване на неправилно паркирани МПС

От 26 юни 2023 г. в град Монтана се въвежда SMS-система за престоя в Синя зона Синята зона е обозначена с табели. Тя обхваща паркинги и участъци от улици в централна част на Монтана. Редът в нея от 9 до 17 часа в делнични дни ще се контролира от новосъздаденото предприятие „Градска мобилност“. През почивните дни и празниците Синята зона е безплатна.

12. Начини на пътуване (modal split)

На базата на анализи и проучвания, проведени в периода 2018 г. - 2022 г., относно начините на придвижване на населението, преброяване на пътниците във всички маршрутни линии с цел определяне на неравномерностите на движението, структурата на транспортните потоци и актуалните натоварвания, както и предпочитан/използван начин на придвижване могат да се направят следните изводи относно начините на пътуване в град Монтана (modal split):

Използван начин на придвижване на населението

Начин на пътуване	Процентен дял
С автомобил	40,5%
С обществен транспорт	17,8%
Пеша	40,1%
С велосипед	1,0%
Друг (например комбиниран)	0,6%

Източник: Община Монтана

Целесъобразно е да се извършват специализирани изследвания на пътничкопотоците, за да се постигне максимална организация на общественият транспорт и не на последно място удовлетвореност и достъпност от страна на гражданите и да се намали употребата на лични превозни средства, което от своя страна ще намали задръжките на кръстовищата. Мрежата на общественият транспорт, следва да

отразява всички експлоатационни характеристики на различните превозни системи - автобус, включително и личен транспорт. Там, където възниква смяна - местата за прекачване, кодирането трябва да е изключително подробно. Трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници осигуряват преки и удобни връзки между всички квартали, според нуждите на потоците, а спирките се съобразяват с местата на концентрация на пешеходци, както и с основните обособени пешеходни трасета и зони.

Трасетата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници трябва да осигуряват преки, икономични, ефективни и удобни връзки.

Транспортното обхващане зависи от трасетата на отделните маршрути и по - точно - от местата на спирките по тях, като се има предвид, че приемливото за пешеходно преминаване разстояние от дома или обекта до спирката е в границите между 200 и 400 м. Наличието на по-големи разстояния налага да се предвиждат междинни спирки или да се организират допълнителни маршрути.

13. Анализ на пътните инциденти

Информацията за пътните инциденти в общината и областта е предоставена от Община Монтана.

Данни за ПТП на територията на Община Монтана и Област Монтана

ПТП по общини	ПТП с:								Загинали				Ранени			
	Щети				Пострадали											
	2022	2021	2020	2019	2022	2021	2020	2019	2022	2021	2020	2019	2022	2021	2020	2019
Берковица	83	62	72	58	34	26	18	16	1	2	2	3	45	33	26	24
Бойчиновци	17	14	8	17	5	10	9	11	0	1	1	0	5	18	10	12
Брусарци	27	26	15	14	4	3	5	2	0	0	2	2	6	4	3	1
Вълчедръм	17	12	27	14	8	1	2	10	0	0	0	1	10	1	3	10
Вършец	21	23	26	24	11	7	5	8	0	2	1	0	13	5	4	10
Георги Дамяново	8	3	8	6	7	2	1	5	0	1	0	0	11	5	1	6
Лом	79	111	80	75	16	11	19	10	4	0	3	2	13	13	23	12
Медковец	10	5	6	6	1	2	5	3	0	0	1	1	2	3	7	3
Монтана	259	263	224	318	108	92	66	108	8	8	3	9	144	119	98	146
Чипровци	4	1	2	2	6	3	3	2	0	0	0	0	7	3	3	2
Якимово	10	10	8	9	1	4	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0
ОБЩО	535	530	476	543	201	161	133	175	13	15	13	18	257	207	178	226

Източник: Община Монтана

**ПРИЛОЖЕНИЕ №2. ДОКЛАД ОТ ПРОВЕДЕНО СОЦИОЛОГИЧЕСКО
ПРОУЧВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО НА ОБЩИНА МОНТАНА**



Октомври 2024 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Докладът от проведено социологическо проучване на населението на община Монтана е разработен в изпълнение на работен пакет 3. Изграждане на капацитета на бенефициентите от Стратегически интегриран проект „Прилагане на общински планове за устойчива градска мобилност за преход към климатично неутрално и устойчиво на климатичните промени общество“, № 101104610 - LIFE22-IPC-BG-LIFE-SIP CLIMA-SUMP (Проекта), в рамките на Задача 4.1 Проучвания сред заинтересованите страни на местно ниво.

Основната цел на проведеното социологическо проучване на населението на община Монтана е да се получи статистически значима информация за нивото на познания на гражданите по отношение връзката на градската мобилност с климата, включително тяхната оценка на и проблеми свързани със съществуващите форми на транспорт (от гледна точка на информираност, достатъчност, близост, достъпност, социална поносимост и др.), личните практики за придвижване на респондентите, техните нагласи, очаквания и предложения за задоволяване на транспортни потребности чрез мерките от ПУГМ.

Проучването е представително за пълнолетното население на възраст 18 и повече години на община Монтана. Интервюирани са 1100 респонденти, разпределени в 110 гнезда.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

Характеристики на изследването

- ✓ Регионално типологично социологическо изследване сред домакинства в община Монтана.
- ✓ Целева група за изследване – домакинства в общината; Обект на изследване - пълнолетни представители от тези домакинства, които могат да предоставят търсената количествена и качествена информация по въпросите от анкетната карта.

- ✓ За реализиране на изследването е използван следния социологически подход: по предварителна териториална извадка са интервюирани представители на домакинства, живеещи в град София. Използваният метод на изследване е пряко стандартизирано интервю face to face (лице в лице) в дома на респондента с предварително подготвен въпросник. Подборът на конкретния респондент е извършен при спазване на няколко основни изисквания. В домакинството от целевата група е интервюирано лице, което: е негов постоянен член; има навършени 18 години; адекватно е и е добре информирано за нагласите и очакванията на цялото домакинство.
- ✓ Обхват – общо при изследването са интервюирани **1100 лица**, като респондентите са отговаряли на стандартизираните въпроси от един и същи въпросник, което дава възможност при обработката и анализа на събраната информация да се използва съвкупността от всички мнения.

Инструментарий на изследването

- ✓ въпросник за стандартизирано интервю;
- ✓ писмена инструкция за интервюерите;
- ✓ извадка за гнездата (кварталите). Тя съдържа броя на домакинствата за изследване в съответния жилищен квартал, номера на гнездото, поредния номер на изследваното лице за анкетъора и номера му в анкетъорския екип;
- ✓ отчетна карта на гнездото, в която се нанасят точните адресни координати на респондентите, имената и телефонните им номера, както и датата на провеждане на интервю с тях;
- ✓ служебна бележка за интервюера, необходима при прякото интервю.

С цел осигуряване на високо качество на данните от изследването е разработена подробна писмена инструкция за работата на терен. Тя включва:

- ✓ целите, типа, обекта, обхвата, изискванията към метода на регистрация;
- ✓ процедурата по спазване на методиката на извадката и методиката на телефонното интервю;
- ✓ особеностите на въпросника;

- ✓ изискванията за попълване на въпросника, предвид наличието на открити въпроси в него;
- ✓ изискванията за попълване на отчетната карта.

Инструкцията за интервюерите гарантира еднозначното поведение и стриктното спазване на всички изисквания за набирането и регистрирането на информацията, съответстващи на заложените методики и процедури за постигане на достоверност на данните от изследването. Съдържа указания за успешно провеждане на теренната работа и техники за взаимодействието интервюер-респондент, осигуряващи пълноценно участие на лица от по-ниско статусни групи в процеса на реализирането на изследването на терен. Като цяло, в инструкцията се съдържа всичко, от което да се ръководи интервюерът при работата си на терен, както и сроковете за извършването ѝ.

Период на теренната работа – юли 2023 – октомври 2024 година

Интервюери

Изследването е реализирано от теренни изследователи с опит в провеждането на емпирични социологически изследвания, с добри комуникативни умения и с подходящо образование. Работата на интервюерите е консултирана и контролирана през целия период на изследването от супервайзор с висше образование и дългогодишен опит за извършването на дейността, както и от екипа на изпълнителя.

Контрол на теренната работа и събраната информация

А. Контрол в процеса на работата на терен

Този етап е изключително важен и от него пряко зависи качеството на набраната информация. Именно в тази част от изследването се появява опасността от допускане на т.нар. систематични грешки, които не могат да бъдат измерени, но се отразяват особено негативно върху достоверността и надеждността на данните. **За минимизирането на тези грешки при настоящото изследване са приложени следните стратегии:**

ерманентен контрол от страна на супервайзора върху работата на интервюерите.

роверка от супервайзора на попълнените въпросници от първото за всеки анкетор гнездо, с цел отстраняване на допуснати грешки в процеса на интервюиране.

ри установяване на особено критични ситуации и/или на значими грешки и пропуски в хода на изследването се свиква „ad hoc“ брифинг на екипа. Тази стратегия не се наложи да бъде прилагана, тъй като не бяха установени критични ситуации.

ериодично предаване от интервюерите на изцяло завършени гнезда и периодичен логически оглед на попълнените въпросници с цел установяване качеството на регистрираната информация и при необходимост – ново интервюиране на някой от респондентите в гнездото.

Установеното при огледа качество на регистрираната информация не наложи преанкетирание.

сигуряване на постоянен телефонен номер и e-mail адрес за непрекъснатата връзка със супервайзора и екипа на изпълнителя.

Б. Следтеренен контрол

Контролирани са обичайните за едно социологическо изследване 10% ефективно проведени интервюта. При контрола не са установени съществени грешки и пропуски. Удостовери се добро качество на събраната информация и в преобладаващите случаи – спазване на методическите изисквания.

В. Логически оглед и контрол на попълнените въпросници.

Логическият оглед и контрол е приложен върху 100% от попълнените въпросници, за да се отстранят евентуалните технически неточности и нарушени логически връзки между въпросите; неспазени логически преходи; несъгласувани отговори. Чрез тази втора процедура на контрол се проследи още веднъж качеството на регистрация на данните. Установи се, че като правило са спазени изискванията за начина на попълване на въпросите, указанията за допустимия брой отговори и необходимите логически преходи, т.е. съществува висока степен на достоверност на регистрация на информацията при терена. Освен това, извършеният пълен логически оглед минимизира последващи

грешки при въвеждането на данните, което повишава гаранцията за високо качество на съвкупната емпирична информация.

Обработка на информацията

Спазена е стандартната процедура за въвеждане и обработка на данните от изследването, която включва:

- изготвяне на програма за въвеждане на първичните емпирични данни;
- въвеждане на данните и генериране на системен файл;
- логически контрол на данните със SPSS софтуер, „чистене“ на системния файл;

За въвеждането на данните и статистическата обработка е използван специализиран софтуер SPSS. Изготвена е специална матрица (template), по която се осъществи въвеждането на данните. Генерира се системен файл и се извърши процедурата „чистене“ на файла с цел отстраняване на допуснати технически грешки при въвеждането.

СОЦИАЛНО-ДЕМОГРАФСКИ ПРОФИЛ НА РЕСПОНДЕНТИТЕ

Социално-демографският профил на респондентите, попаднали в представително проучване на населението на град Монтана, се определя по отношение на характеристики като възраст, пол, образование, икономическа активност, сектор на заетост, брой членове в домакинство, доходи.

	Брой	Дял (%)
Пол		
Мъж	445	40,5%
Жена	655	59,5%
Възраст		
до 25 години		
от 26 до 35 години		
от 36 до 45 години		
от 46 до 60 години		
над 60 години		
Образование		
По-ниско от началното		
Начално		
Основно		

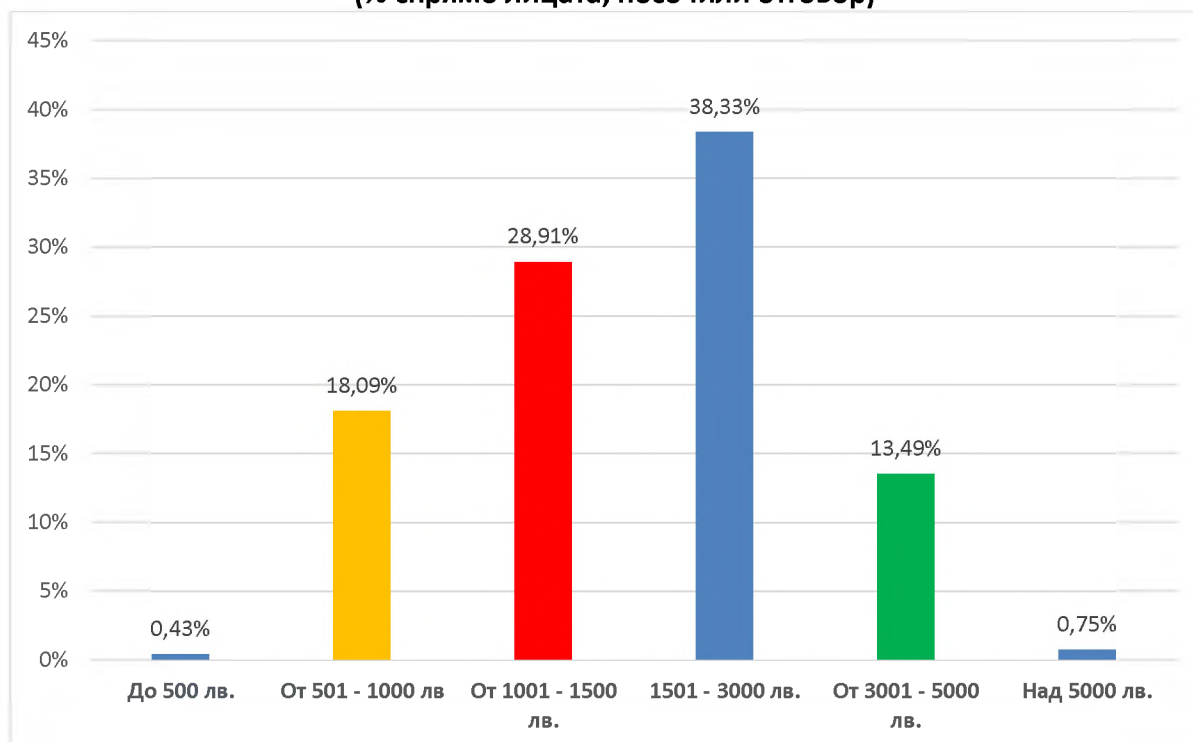
	Брой	Дял (%)
Средно общо		
Средно специално		
Полувисше		
Висше		

По икономическа активност разпределението на респондентите е следното:

	Брой	Дял (%)
Работещ (нает по договор)		
Самонает		
Свободна практика		
Пенсионер		
Ученик		
Студент		
Лице с увреждания		
Безработен		
Домакиня		

От респондентите, които посочват, че имат заетост, над 80% работят в частния сектор и около 17% в публичния сектор.

**Фигура 1. Среден месечен доход на домакинство
(% спрямо лицата, посочили отговор)**



Средномесечните доходи на над 2/3 от анкетираните попадат в диапазона от 1000 до 3000 лв.

Преобладаващата част от респондентите (40.2%) са част от двучленно домакинство; в близо 24% от случаите домакинствата на анкетираните лица се състоят от три члена.

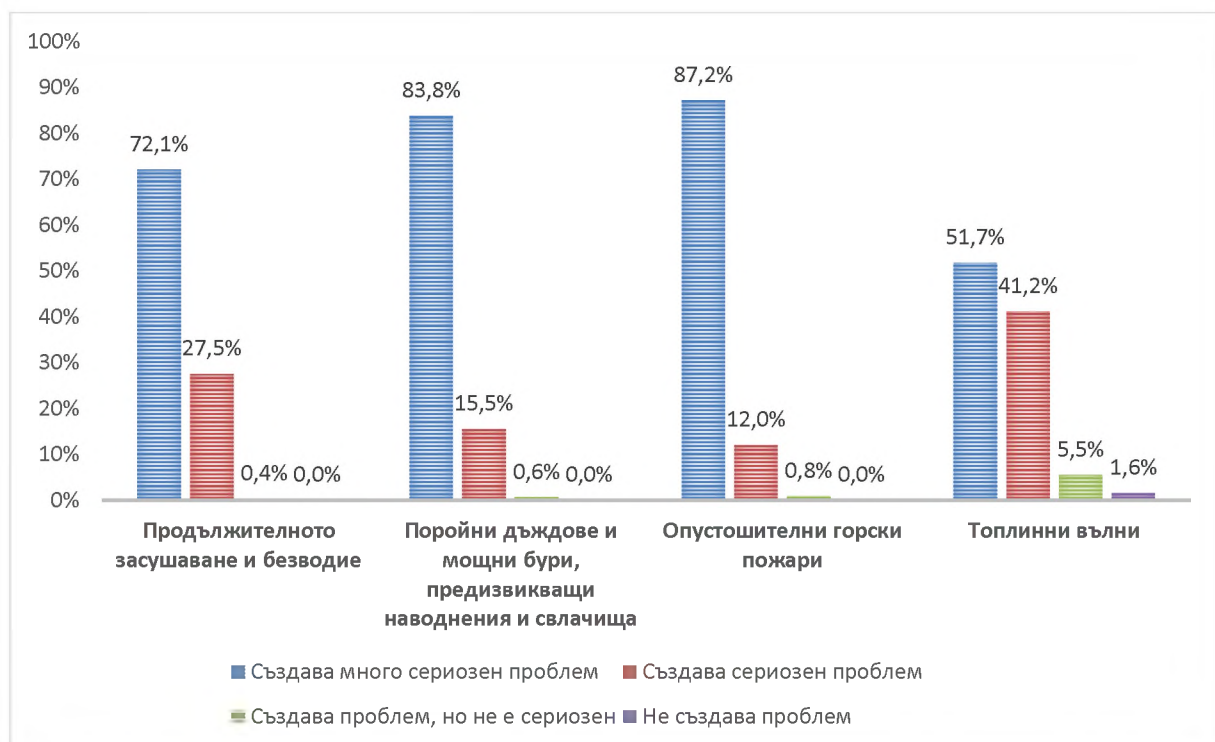
Близо 12% от анкетираните имат дете (на възраст до 18 години), а 7.5% имат две непълнолетни деца.

АНАЛИЗ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ СОЦИОЛОГИЧЕСКОТО ПРОУЧВАНЕ

В отговор на първия въпрос от анкетната карта, респондентите дава своята оценка на сериозността на последните от основни видове природни явления. Анкетираните дават своята оценка на последните по скала от 1 до 4, където „1“ означава „много сериозен проблем“, а „4“ – не създава проблем“.

Оценките, дадени от респондентите, по отношение на последните от основните видове природни явления са представени на следващата фигура.

Фигура 2. Оценка на последиците от природни явления



Резултатите показват, че анкетираните жители на община Монтана оценяват последиците от евентуални горски пожари и поройни дъждове като особено сериозни. Над 87% от анкетираните оценяват последиците от потенциални опустошителни горски пожари като „много сериозен проблем“; близо 84% от респондентите считат, че последиците от поройни дъждове и мощни бури, предизвикващи наводнения и свлачища биха предизвикали особено сериозни последици.

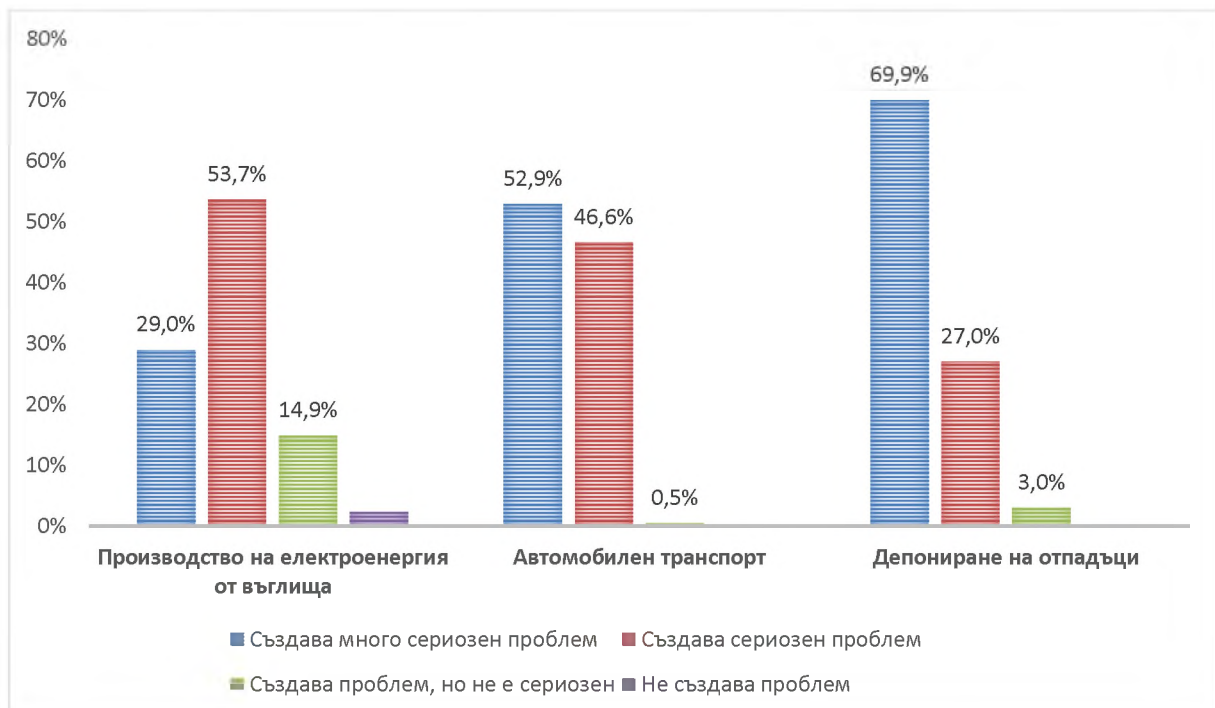
В сравнителен план, значително по-малък дял (по-малко от половината) от анкетираните жители на общината оценяват последиците от евентуални топлинни вълни като проблем от първостепенна сериозност.

Анкетната карта приканва респондентите да посочат и други природни явления, които биха могли да предизвикат сериозни последици. Преобладаващата част от анкетираните считат, че освен посочените видове природни явление, изсичането на горите също може да предизвика сериозни проблеми.

Вторият въпрос от анкетната карта приканва респондентите да дадат своята оценка на основните източници на парникови газове, водещи до изменения в климата и съответно до глобално затопляне. И в този случай, анкетираните оценяват доколко всеки един от посочените основни източници на парникови газове създава проблем по скала от 1 до 4,

Оценките, дадени от анкетираните жители на община Монтана, по отношение на сериозността на проблемите, предизвиквани от основните източници на парникови газове са представени на следващата фигура.

Фигура 3. Оценка на основните източници на парникови газове, водещи до изменения в климата и глобално затопляне



Резултатите показват, че според анкетираните жители на община Монтана, най-проблематичния източник на парникови газове, водещ до изменения в климата, е депонираните на отпадъци – близо 70% от респондентите считат, че този източник създава много сериозни проблеми. На второ място се подрежда автомобилния транспорт – малко над половината от анкетираните считат, че той този източник на парникови газове е от първостепенна сериозност. Следва да се отбележи, че едва 1/3 от респондентите са посочили, че производството на електроенергия от въглища е източник на парникови газове, който създава много сериозни проблеми.

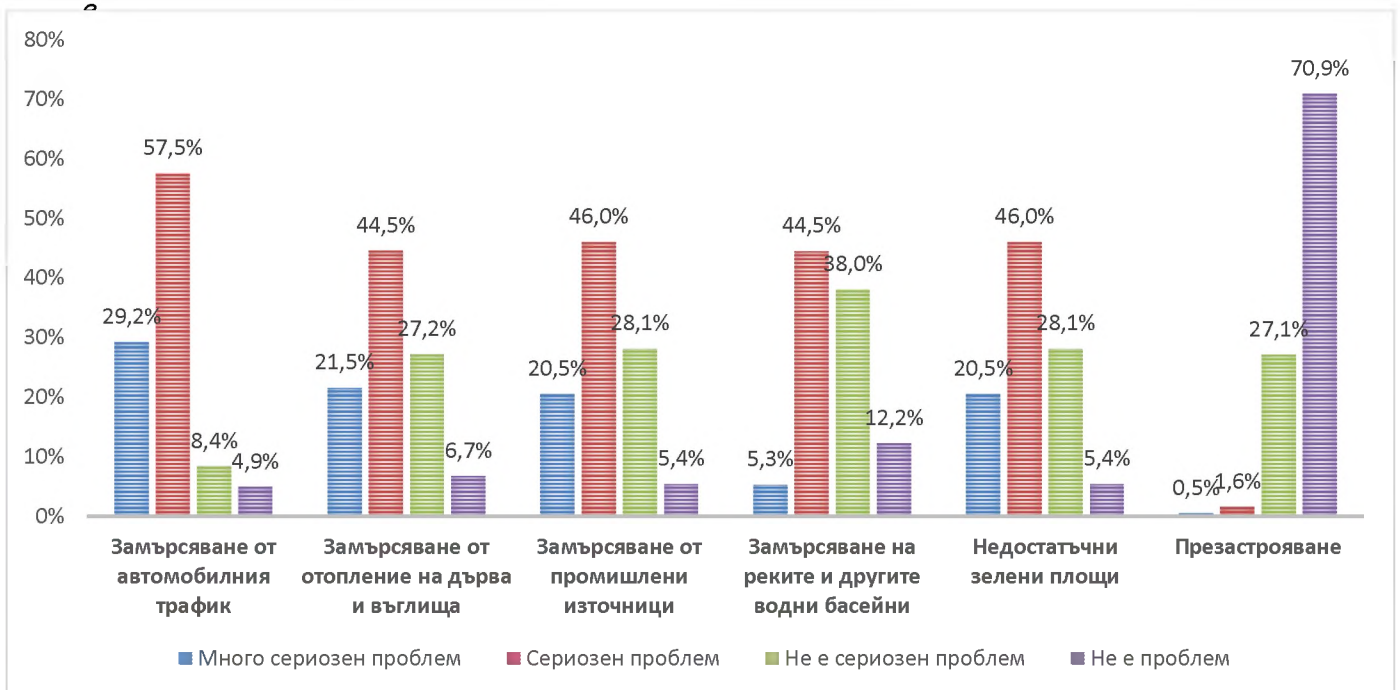
И този въпрос от анкетната карта дава възможност на респондентите да посочат и други проблематични практики и източници на парникови. И в този случай, преобладаващата част от анкетираните посочват изсичането на горските масиви като потенциален сериозен проблем, водещ до изменения в климата и глобално затопляне.

В отговор на следващия въпрос от анкетната карта, респондентите дават своята оценка за сериозността на екологичните проблеми в общината. И този случай, анкетираните посочват своята оценка по скала от 1 до 4, където „1“ означава „много сериозен

п

р
о
б
Оценките на екологичните проблеми в Монтана, според отговорите, дадени от анкетираните жители на общината, са представени на следващата фигура.

л
Фигура 4. Оценка за екологичните проблеми в общината



л
р
о
б
Според респондентите, най-сериозния екологичен проблем, пред който е изправена общината, е замърсяването от автомобилния трафик. Близо 1/3 от анкетираните го оценяват като много сериозен проблем, а близо 60% го окачествяват като „сериозен проблем“. На второ място, с относително равни дялове на респондентите, оценили съответните проблеми като сериозни или много сериозни, се нареждат замърсяването

п

р

о

б

от отопление на дърва и въглища, замърсяването от промишлени източници и недостатъчните зелени площи – около една пета от анкетираните считат, че тези екологични проблем създават много сериозни проблеми, а около 45% оценяват произтичащите проблеми като сериозни.

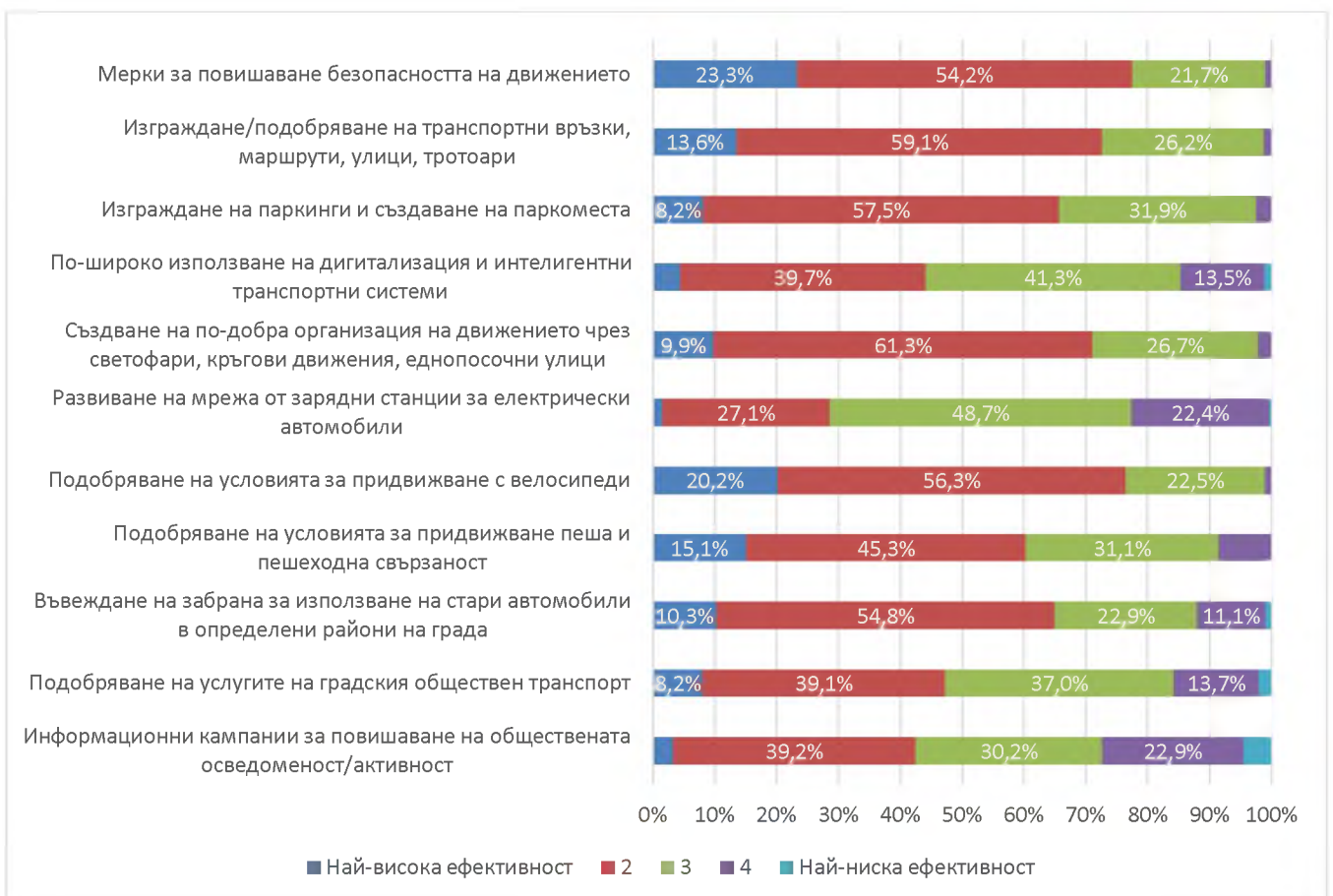
Резултатите показват, че, според анкетираните единствено (от изброените) презастрояването не представлява съществен екологичен проблем в общината – едва 2% от респондентите го окачествяват като сериозен или много сериозен проблем.

И в този случай, част от респондентите посочват изсичането на горите като друг сериозен екологичен проблем, пред който общината е изправена.

Следващият раздел от анкетната карта приканва респондентите да оценят ефективността на поредица от ключови мерки, насочени към намаляване на замърсяването от общината и редуциране на емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт. Анкетираните дават своята оценка, използвайки скала от 1 до 5, където „1“ означава мярка с най-висока ефективност, а 5 – мярка с най-ниска ефективност.

Оценките, дадени от респондентите, по отношение на ефективността на различните мерки за намаляване на замърсяването и емисиите на парникови газове в общината са представени на следващата фигура.

Фигура 5. Оценка на ефективността на мерките за намаляване замърсяването в общината и намаляване парниковите газове от автомобилния транспорт



Резултатите показват, че анкетираните жители на общината намират за най-ефективни мерките, насочени към подобряване на условията за придвижване с велосипеди и повишаване безопасността на движението – съответно 81% и 77.5% от респондентите са оценили тези групи мерки като високо ефективни или най-ефективни (оценки 1 и 2 по скалата). Изграждането и подобряването на състоянието на транспортните връзки, маршрути, улици и тротоари също се оценява като особено ефективно за намаляване замърсяването в общината – близо 73% от респондентите оценяват тази група мерки като високо ефективна или най-ефективно. Сходен е делът на анкетираните, които оценяват с 1 или 2 по скалата, групата мерки, насочени към създаване на по-добра организация на движение (чрез светофари, кръгови движения, еднопосочни улици и др.) – над 71% от респондентите считат, че този тип мерки са високо ефективни или най-ефективни.

Отговорите на въпрос 5 от анкетната карта показват, че едва 13.2% от респондентите биха подкрепили разширението на зоните за платено паркиране; близо две трети се обявяват против подобно решение, а малко над 1/5 от анкетираните посочват, че този проблем не ги засяга.

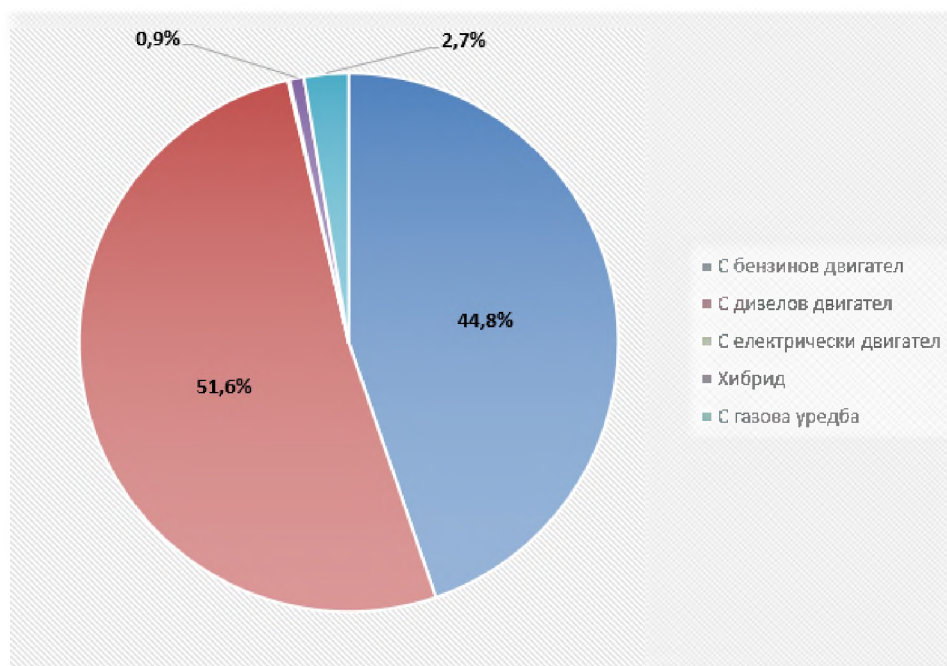
Малко над 1/5 от анкетираните жители на община Монтана биха подкрепили ограничаване на автомобилния трафик в централните части на града; малко над 52% са против подобно ограничение, а близо 21% са посочили, че този проблем не ги засяга пряко.

Отговорите на въпрос 7 от анкетната карта показват, че близо половината (48.8%) от домакинствата на анкетираните притежават 1 МПС; малко над 1/5 от домакинствата на респондентите притежават 2 превозни средства. Следва да се отбележи, че е доста висок дела на анкетираните, чиито домакинства не притежават МПС – 28.5%.

Като цяло, анкетираните жители на община Монтана изминават относително малки разстояния със своето МПС средно на месец – близо 37% от анкетираните изминават между 250 и 500 км, а близо 23% - изминават до 250 км средно на месец. Под 10% от респондентите са посочили, че изминават със своите МПС разстояния от над 1000 км средно на месец.

На следващата фигура са представените видове превозни средства, притежавани и използвани от домакинствата на анкетираните жители на общината.

Фигура 6. Какъв е видът на моторните превозни средства, които притежава Вашето домакинство?



Резултатите показват относително равномерно разпределение на МПС с дизелов (51.6% от превозните средства, притежавани от домакинствата на анкетираните) двигател и МПС с бензинов двигател (44.8%). Относителните дялове на домакинствата, притежаващи хибридни превозни средства или МПС с електрически двигател са изключително малки (под 1%).

Въпрос 10 от анкетната карта приканва респондентите да посочат при какви условия биха сменили моторно превозно средство, което домакинството им понастоящем притежава и използва. Резултатите са обобщение в следващата таблица.

Таблица 1. При какви условия бихте сменили МПС, които притежава Вашето домакинство?

Условие	Брой	Дял
Ако влияе положително на околната среда		
Ако се спестяват разходи за използването и поддържането на новото МПС		
Ако има рестрикции върху МПС-то, което сега използвам		
Ако се изградят достатъчно зарядни станции за електричество или водород		
Ако държавата подпомага закупуването на нови МПС		
Ако ми бъде предоставена възможност за придвижване с велосипед		

Условие	Брой	Дял
Ако градският транспорт ми предоставя достатъчно комфортна и ефикасна услуга		
Ако ми бъде предоставена възможност да се придвижвам комфортно пеша навсякъде		

Резултатите показват, че основното условие (за над половината от анкетираните), която би ги мотивирало да сменят своето превозно средство, е държавата да подпомогне закупуването на нови (по-екологични) МПС. Втората причина, която би насърчила респондентите да сменят своето превозно средство е налагането на рестрикции върху типа МПС, което тяхното домакинство понастоящем използва – близо ¼ от анкетираните са посочили този отговор. Третото условие за смяна на понастоящем използваното МПС от страна на анкетираните жители на община Монтана (посочено от малко над 10% от респондентите) е възможността за спестяване на разходи за използване и поддръжка в следствие на закупуването на ново превозно средство.

Следващият въпрос от анкетната карта приканва респондентите да посочат 5 мерки, които те лично биха приложили за целите на подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване емисиите от парникови газове. Резултатите са обобщени и представени в следващата таблица.

Таблица 2. Мерки за подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване емисиите от парникови газове

Мярка	Брой	Дял
Да използвам по-малко личния си автомобил (и повече градския транспорт)		
Да ходя пеш или да ползвам екологичен транспорт (велосипед, тротинетка)		
Да закупя електрически автомобил		
Да използвам (премина към) екологично отопление		
Да събирам отпадъците си разделно		
Залесяване		
Да не замърсявам		
Не мисля, че мога да допринеса		
Друго		

Ходенето пеш е най-популярната мярка, насочена към подобряване качеството на атмосферния въздух и намаляване на емисиите на парникови газове сред анкетираните жители на община Монтана. Над ¼ от анкетираните са посочили, че са склонни да се придвижват пеша или да използват екологични форми на транспорт. Малко на 16% от респондентите изразяват своята склонност/намерение да преминат към по-екологосъобразни форми на отопление. Третата най-популярна мярка за подобряване на КАВ е участието в залесителни мероприятия – над 12% от респондентите изразяват

склонност допринесат за озеленяването на общината. Следва да се отбележи, че на близо 13% от респондентите считат, че не могат, посредством лични практики, да допринесат за подобряване на качеството на атмосферния въздух и за редуциране на емисиите на парникови газове.

Въпрос 12 от анкетната карта приканва респондентите да изразят своето съгласие или несъгласие с шест ключови твърдения, касаещи устойчивата мобилност, качеството на атмосферния въздух и състоянието на околната среда. Анкетираният дава своя отговор, използвайки скала от 1 до 5, където „1“ означава напълно съгласен, а „5“ – напълно съгласен. При липса на ясно изразено мнение по отношение на конкретно твърдение, респондентът посочва „3“ по скалата.

Степента на съгласие/несъгласие на анкетиранияте жители с представените твърдения са обобщени в следващата таблица.

Таблица 3. Съгласие с формулирани твърдения

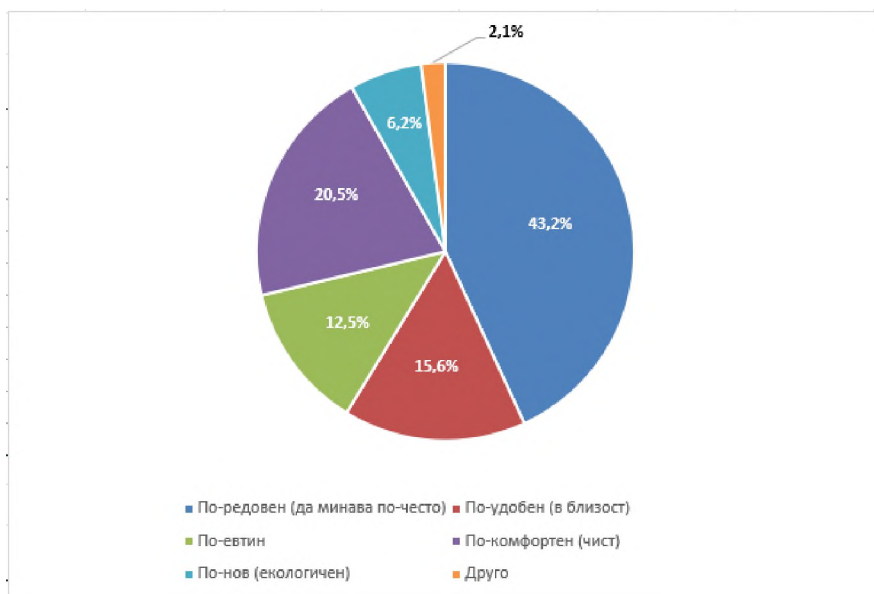
	Напълно съгласен	Частично съгласен	Няма ясно изразено мнение	Частично несъгласен	Напълно несъгласен
Използването на съвременни автомобили спомага за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея					
Замърсяването на въздуха причинява сериозни здравословни проблеми					
В градовете със замърсен въздух трябва да се забрани използването на силно замърсяващи МПС					
Личното ми поведение и това на семейството ми може да допринесе за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея					
Използването на силно замърсяващи МПС трябва да се намали с нормативни мерки в страната като цяло					
Спестяването на въглеродни емисии от гражданите при придвижването им трябва да се насърчава					

Резултатите показват, че твърдението „замърсяването на въздуха причинява сериозни здравословни проблеми“ среща универсално съгласие сред анкетиранияте – близо 90%

са декларирали пълно съгласие с това твърдение. На второ и трето място (с близки относителни дялове на респондентите, изразили пълно съгласие) са твърденията „използването на силно замърсяващи МПС трябва да се намали с нормативни мерки в страната като цяло“ и „в градовете със замърсен въздух трябва да се забрани използването на силно замърсяващи МПС“ – над 2/3 от анкетираните изразяват пълното си съгласие с тези две твърдения. С най-ниско ниво на съгласие от страна на анкетираните се характеризира твърдение „личното ми поведение и това на семейството ми може да допринесе за подобряване качеството на околната среда в града, в който живея“ – по 40% от анкетираните са напълно съгласни с това твърдение.

Следващият раздел от анкетната карта изследва нивото на удовлетвореност на анкетираните жители на общината от обществения транспорт. Цели 77% от анкетираните посочват, че не използват градски транспорт. Близко 55% от респондентите, които използват обществения транспорт обаче са напълно неудовлетворени от неговото качество и удобство. Респективно, почти половината (48.5%) от анкетираните са посочили, че са необходими промени, които да направят общественият градски транспорт предпочитан начин на придвижване. Конкретните необходими според анкетираните жители на община Монтана промени, насочени към повишаване на привлекателността на обществения градски транспорт са обобщени и представени на следващата фигура.

Фигура 7. Необходими промени, за да стане общественият градски транспорт предпочитан начин придвижване



Над 43% от респондентите считат, че градския транспорт следва да бъде по-редовен (да минава по-често) за да се превърне в предпочитан и надежден начин на придвижване за тях. Втората най-съществена промяна според анкетираните е повишаване на цялостния комфорт на обществения транспорт (вкл. подобряване на чистотата и климатизация) – за над 1/5 от респондентите това е основната промяна, която би превърнала градския транспорт в по-предпочитан начин на придвижване за тях.

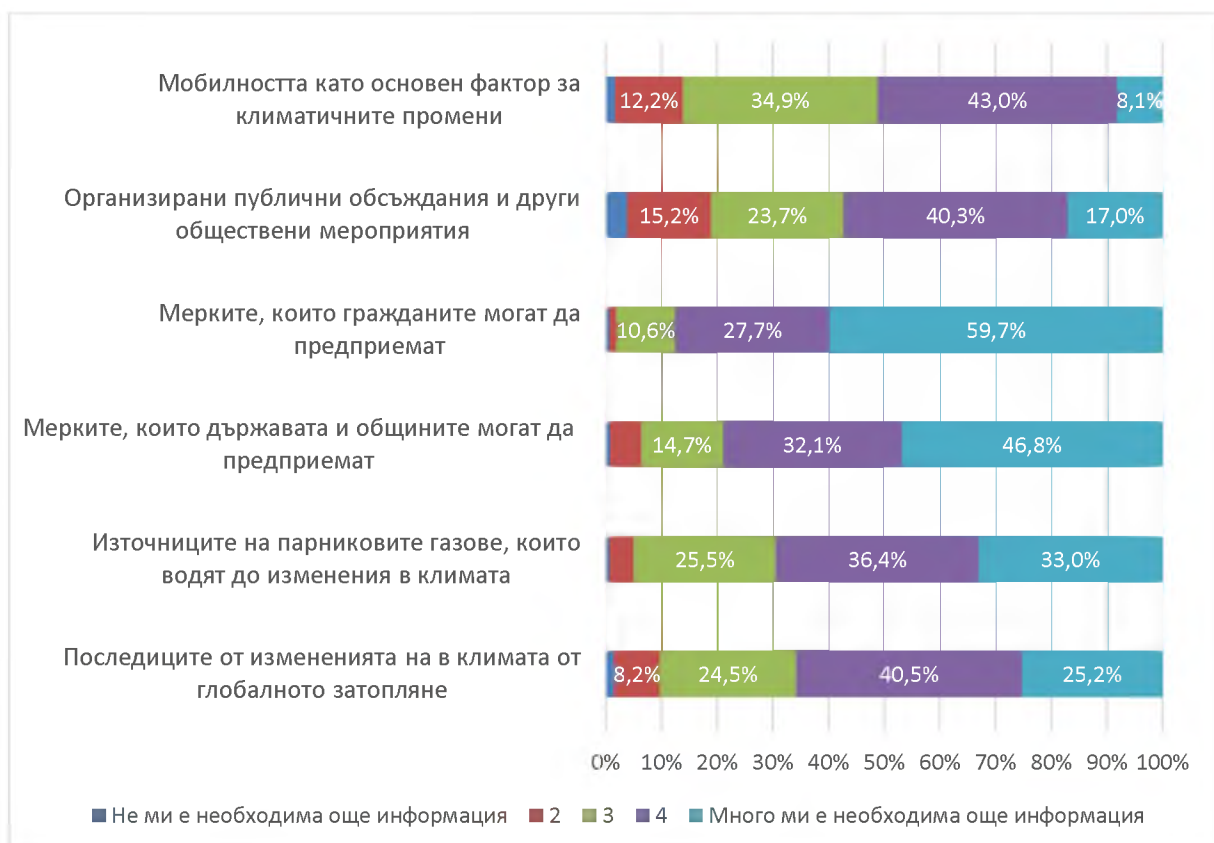
Следващият раздел от анкетната карта изследва информационната обезпеченост на анкетираните жители, както и техните информационни нужди и предпочитани канали за набавяне на информация.

Над 57% от анкетираните смятат, че към настоящия момент не получават достатъчно информация по въпросите за измененията на климата, смекчаването и адаптацията на климатичните промени. Едва 1/3 от респондентите считат, че получават достатъчно информация по тези въпроси.

В отговор на въпрос 16 от анкетната карта респондентите оценяват по важност информацията, която им е необходима по въпросите свързани с изменението на климата. Анкетираните дават своята оценка, използвайки от 1 до 5, където „1“ означава „не ми е необходима още информация“, а „5“ – „много ми е необходима още информация“.

Информационните нужди на анкетираните по въпросите свързани с изменението на климата са обобщени и представени на следващата фигура.

Фигура 8. Оценка на необходимата информация

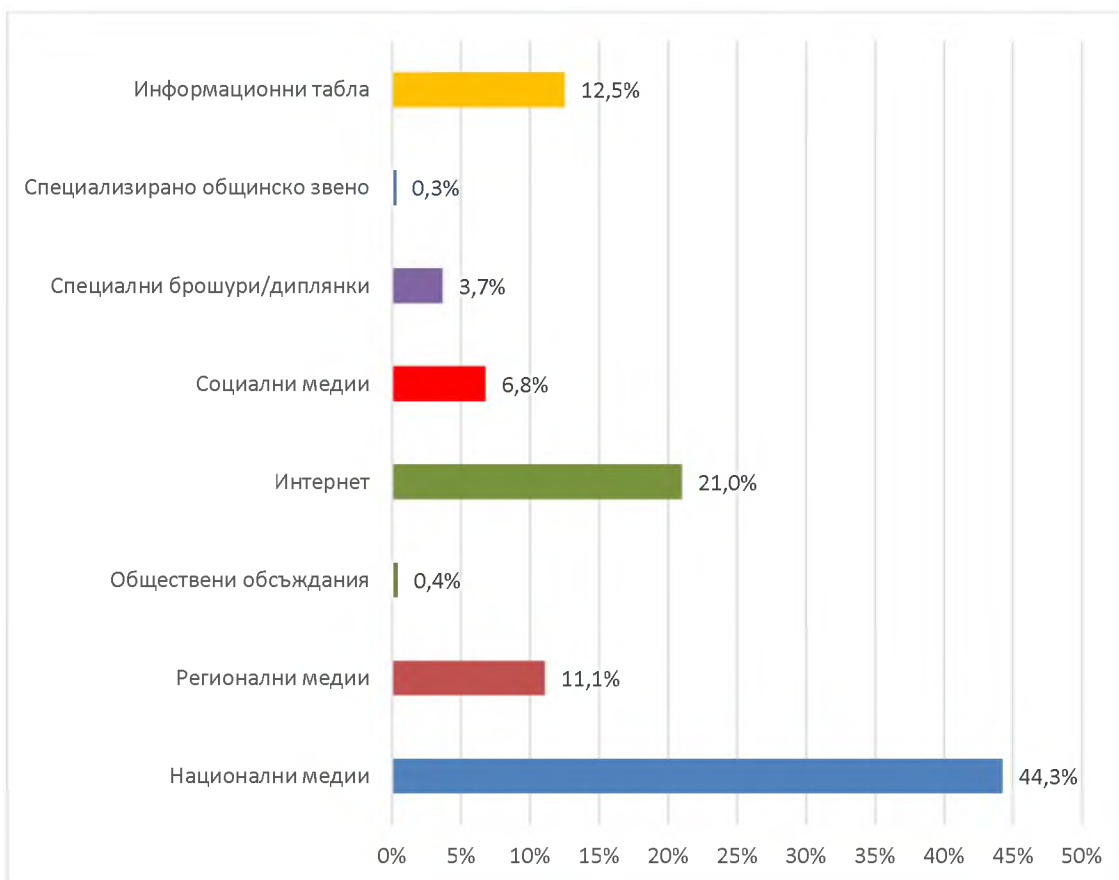


Резултатите показват, че информацията, която представлява най-голям интерес за анкетираните жители на общината касае мерките, които гражданите могат да предприемат за намаляване емисиите на парниковите газове – близо 60% от респондентите оценяват този тип информация като особено необходима. На второ място

се подрежда информация относно мерките, които държавата и общините могат да предприемат за намаляване на парниковите газове и за адаптация към неизбежните промени в климата – този тип информация бива оценена като особено необходима от близо половината от анкетиранияте. В сравнителен план, темата „мобилността като основен фактор за климатичните промени“ представлява най-ограничен интерес за анкетиранияте.

На следващата фигура са представени предпочитаните канали за набавяне на информация от страна на анкетиранияте жители на община Монтана.

Фигура 9. Предпочитани източници на информация



Резултатите показват, че преобладаващата част от респондентите предпочитат да набавят информацията, която им е необходима, от националните медии. Вторият най-предпочитан канал за набавяне на информация от страна на анкетиранияте в Интернет.