

ЧАСТ IV

ПРОГРАМА ЗА ДЕЙСТВИЕ

Община БОЛЯРОВО

2012-2021 г.

**за УСТОЙЧИВ
ТРАНСПОРТ**

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортната дейност е от жизнено значение за икономическото и социално развитие на една страна. Секторът на транспорта има пряко отношение към размера на създавания БВП. Поради големия обем на потребяваните енергийни носители, транспортният сектор се явява и значителен източник на емисии на вредни и парникови газове. Големото разнообразие на организационни и управленски форми в транспорта създава трудности при статистическото отчитане, както на извършваните транспортни услуги, така и на потребяваните за тази цел горива и енергии.

Основната задача на транспортния сектор в България е да допринесе за увеличаването на икономическата и социална стабилност на страната, чрез предоставяне на ефективни и надеждни транспортни услуги. Неговата мисия е да спомага за балансираното развитие на отделните региони, интегрирайки най-отдалечените от тях, намалявайки броя на пренаселените зони в градските агломерации. Общественият транспорт допринася също за гарантиране на еднаква възможност на гражданите при достигане на работните места, места за култура, отдих и забавления.

Транспортната политика на страната е насочена към осигуряване на равни възможности, чрез поддържане на адекватни цени на градските и железопътни услуги, обезпечаване поддръжката и развитието на гъста мрежа от пътна инфраструктура. Изграждането и поддръжката на устойчива, благоприятна за околната среда транспортна система. Модернизирането на транспортната система е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. То е съществена необходимост за повишаване качеството на живота, за високото икономическо развитие и подобряване състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт, като част от развитието на сектора като цяло, е предпоставка за повишаване мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на определени групи.

Източник: **СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 г.**

Пакетът „По-зелен транспорт“

Пакетът включва преглед на съществуващите мерки и предстоящите инициативи на ЕС, свързани с подобряване на екологосъобразността на транспорта. Разработени са 5 основни документа, които са включени в Пакета:

ПРОГРАМА – ЕНЕРГИЯ ОТ ВЪЗОБНОВЯЕМИ ИЗТОЧНИЦИ, ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ, УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ – 2012 -2021 г..

- Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета: **„Постигане на по-екологосъобразен транспорт“**

Документът е основополагащ за Пакета и аргументира и обобщава необходимостта и реда за изпълнение на следващите четири части на програмния пакет. Посочено е, че мобилността е от ключово значение за качеството на живота и е жизнено важна за конкурентността на ЕС, но е свързана и с известна цена за обществото.

През 2007 г. Европейският съвет дефинира някои основни цели до 2020 г., свързани с намаляване на емисиите на парникови газове с 20%; увеличение до 20% на дела на възобновяемите енергийни източници и намаление на енергопотреблението с 20%.

Набелязаните в Съобщението бъдещи действия се основават на направеното в областта на изменението на климата, замърсяването на околната среда, шумовото замърсяване, задръстванията и катастрофите и се аргументира необходимостта от изготвянето на подробен опис. Мотивира се и необходимостта от реално ценообразуване в транспорта и от разработването на Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи. Набелязани са и допълнителни мерки, отнасящи се до изменението в климата, локалното замърсяване, намаляването на шума и задръстванията.

- Работен документ на Комисията към Съобщението за постигане на по-екологосъобразен транспорт: **„Опис на документите, инициативите и дейностите, реализирани или реализиращи се към момента, в областта на екологосъобразността на транспорта“**

В работния документ е направен подробен опис на развитието на нормативната база в тази

област, всички общоевропейски инициативи, програми и дейности, които са изпълнявани или се изпълняват с цел повишаване на устойчивостта на транспортния сектор.

- Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите: **„Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи“**

Интернализацията на външните разходи се вписва в Пакета от мерки, които имат за цел да повишат устойчивостта на транспорта. От съществено значение е транспортът да допринесе за постигане на основните приоритети на Комисията, а именно устойчивото развитие и поддържането на конкурентоспособността в Европа.

Обществен транспорт

На 25.09.2007 г. Европейската комисия прие:

Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност“.

ПРОГРАМА – ЕНЕРГИЯ ОТ ВЪЗООБНОВЯЕМИ ИЗТОЧНИЦИ, ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ, УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ – 2012 -2021 г..

С този стратегически документ Комисията определи новата концепция за устойчивата градска мобилност в съответствие с отговорностите на всички власти на местно, регионално и национално ниво.

Устойчивата градска мобилност трябва да осигури дългосрочното икономическо развитие на градовете, качеството на живот на техните жители и защитата на околната среда.

В Зелената книга са представени и конкретни решения за разрешаване на проблемите пред градската мобилност, а именно:

- Насърчаване ходенето пеша, придвижването с велосипед, с обществен масов транспорт, както и изграждането на подходяща инфраструктура
- Оптимизиране на използването на личните автомобили
- Осигуряване на достъпна инфраструктура и превозни средства
- Внедряване на енергийно ефективни технологии, използване на алтернативни горива и на по-екологосъобразни и безопасни превозни средства
- Значително подобрене на масовия обществен транспорт.

На 30.09.2009 г. Европейската комисия прие:

План за действие за градска мобилност,

който се основава на консултацията, последвала представянето на Зелената книга. В Плана за действие се предлагат 20 краткосрочни и средносрочни практически действия, които да започнат да се прилагат от настоящия момент до 2012 г., след което се предвижда да бъде направен преглед на изпълнението на Плана и да се начертаят насоките за бъдещо развитие.

Изводи и препоръки

Биха могли да се направят и някои основни изводи относно проблемите на транспорта с опазването на околната среда, като:

- бързо увеличение на броя на моторните превозни средства, като малка част от тях отговарят на повишаващите се екологични изисквания;
- висока средна възраст на експлоатирания автопарк;
- ниска енергийна ефективност на експлоатирания автопарк, свързана с възрастовата му структура
- недобра структура на енергийния баланс в транспорта, оставяща само 0,8% дял на природния газ и 1,2% дял на електроенергията в общото потребление;
- неефективна организация на транспортните процеси (в т. ч. неефективно планиране на спедиционната дейност и използването

на отделните видове транспорт), резултираща в по-високи темпове на нарастване на извършваната работа от транспорта (измерена в реализирани пътник/километри и тон/километри) в сравнение с темповете на нарастване на БДС, водещо до ниска енергийна ефективност на националната икономика, като цяло;

- ниско качество на пътната инфраструктура, непозволяващо поддържането на оптимални скорости при движение на пътните превозни средства;
- лошо състояние на пътната/уличната настилка, създаващо проблеми за градския транспорт, трудности при маневриране по пътната/уличната настилка;
- все още недоизградена интермодална транспортна система, характеризираща се с морално и физически остаряла инфраструктура и оборудване, неотговарящо на съвременните технологии в транспорта;
- недобре развит пазар на комбинирания транспорт, като резултат на неадекватната транспортна инфраструктура.

Устойчив транспорт в Област ЯМБОЛ

Състояние към 12.2010 г.:

4.1.2 Междуселищен обществен транспорт.

Община Ямбол - Автобусните връзки на гр. Ямбол с населените места в областта се извършват чрез 54 автобусни линии от републиканската и областната транспортни схеми - квота Община Ямбол, 5 автобусни линии от републиканската транспортна схема и 5 автобусни линии от областната транспортна схема, квоти на други общини. Автобусните връзки до селищно образувание "Кринчовица" се извършват с една автобусна линия от общинската транспортна схема.

Транспортната схема на гр. Ямбол обхваща 17 автобусни линии с обща дължина 249 км. В зависимост от изградената улична мрежа схемата е изградена на принципа на радиално- кръговата система.

Транспортното обслужване на гр. Ямбол с градски и между селищни

линии е на добро ниво.

Промени в транспортните връзки между гр.Ямбол и другите общини се извършват в зависимост от обема и направлението на пътническия поток по предложение на съответната заинтересована община. Подобряването на качеството на транспортното обслужване следва да се търси с обновяване на автобусния парк. Автобусите, с които в момента се обслужват автобусните линии от общинската и областната транспортни схеми са стари и като марки и модели част от тях вече не се произвеждат.

Община Стралджа - Населените места в общината се обслужват от организиран автобусен транспорт. Съгласно Наредба № 2 на Министерство на транспорта Община Стралджа е утвърдила като квота за общината 5 курса Стралджа-Ямбол и обратно, два курса Недялско- Палаузово-Воденичане-Стралджа-Сливен и обратно.

Южният район на Община Стралджа, който обхваща селищата Тамарино, Саранско, Каменец, Леярово, Поляна, Александрово, Войника, Първенец, Правдино и Богорово се обслужва от фирма "Диана бус" ЕООД - гр. Ямбол.

Извозването на ученици до основните училища, намиращи се в с. Каменец, с. Войника, с. Недялско, с. Иречеково, с. Зимница и гр. Стралджа се извършва от превозвачи от гр. Стралджа след сключване на договори за извозване на ученици и пътници.

Какви са основните проблеми по транспортно обслужване на населението от Община Стралджа?

Южният район на Община Стралджа, обхващащ посочените по-горе селища, няма директна транспортна връзка с Общинския център. Гражданите от тези селища, за да дойдат в гр. Стралджа, трябва да отидат в гр. Ямбол и оттам след това с друг автобус да направят връзка за гр. Стралджа. Това е свързано с време и парични средства и с право предизвиква тяхното недоволство.

Общинската администрация разработи и Общинският съвет утвърди линия от с. Каменец, с. Тамарино, с. Войника, с. Първенец, с. Недялско, с. Иречеково, с. Воденичане, гр. Стралджа и обратно, с цел осигуряване на директна връзка на всички села с общинския център.

Община Болярово – В общината общественият транспорт на населението се осъществява чрез автобусни пътнически превози. Те се извършват в рамките на областната транспортна схема и общинската транспортна схема. И двете транспортни схеми, обслужващи селищата на община Болярово са възложени чрез конкурс на три превозвачески фирми, чрез договори и се изпълняват стриктно.

На този етап общественото транспортно обслужване на населението от 20-те селища на общината е на много добро ниво. Имайки предвид месторазположението на общината, релефа и демографските процеси е възможно за в бъдеще да настъпят изменения. Все по-намаляващите средства за субсидии, покриващи част от разходите на превозвачите по губещите маршрутни линии, като граничен район, ще ограничат възможностите им да изпълняват транспортната схема. Това ще доведе до съкращаване на автобусни линии и лишаване на много от крайните гранични села от обществен транспорт.

Сега съществуващите автобусни линии са дадени в приложение.

Община "Тунджа" - Поради спецификата на общината транспортните линии се възлагат чрез Община Ямбол. Населените места 44 на брой са обезпечени с необходимия транспорт за връзка с областния център и околните селища. Поради спад в пътничкопотока, в следствие на намаляване на населението и понижаване на неговата платежоспособност, се наложи ликвидация на някои разписания и обединяване на други. Силно намален пътничкопоток от близките села поради наличието на нерегламентиран транспорт от частни леки автомобили.

Град Ямбол разполага с две автогари, а гр. Елхово – с една автогара, които обслужват международните, междуградските и селските линии, тръгващи или преминаващи през града. Междуградските линии се обслужват от транспортни фирми от Ямбол и Елхово, и от фирми от градовете, към които предимно има линии. Обхванати са в една или друга степен и селата в областта, като обслужването на линиите става в съответствие с разработени и утвърдени транспортни схеми. Пункта, от които тръгват и пристигат извънградските автобусни маршрути в Ямбол са общинската автогара.

По-големите фирмите, които извършват превозваческа дейност са: ЕТ "Валерос", ЕТ "Мидия-2"-Ямбол, ЕТ "Дичони", ЕТ "Диачи", ЕТ "Раси", ДАП-Елхово и други.

Не са правени проучвания за средномесечния пътничкопоток. Автопаркът, който обслужва гражданите, е в лошо техническо състояние. За по-дългите маршрути се ползват добри в технически и естетически вид возила, като по-проблемни в това отношение са някои от автобусите за по-близките маршрути. Налага се изводът, че е необходимо изготвянето на цялостна концепция за бъдещето на извънградския транспорт в общини Ямбол и Елхово, тъй като в останалите три общини Болярово, Стралджа и "Тунджа" няма изградени автогари.

Долупоказаните таблици включват информация, характеризираща състоянието и динамиката на различните видове транспорт, установени на базата на статистически изследвания или въз основа

на други статистически информационни източници.

Пътнотранспортни произшествия (ПТП) – информацията за тях е с източник Министерство на вътрешните работи. Данните се отнасят за пътнотранспортните произшествия с участие поне на едно пътно превозно средство, при които има убити и ранени участници в движението. Пътнотранспортните произшествия по общини са:

Общини	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Общо ПТП за областта	114	105	99
Убити	24	15	17
Ранени	124	121	123
Болярово – общо ПТП	7	1	4
Убити	4	-	1
Ранени	10	1	7
Елхово – общо ПТП	14	14	15
Убити	2	5	2
Ранени	19	18	28
Стралджа – общо ПТП	11	11	12
Убити	1	2	3
Ранени	13	12	13
«Тунджа» – общо	33	20	30
Убити	14	3	7
Ранени	31	23	36
Ямбол – общо ПТП	49	59	38
Убити	3	5	4
Ранени	51	67	39

1.4 Железопътен транспорт

Реконструираната и електрифицирана жп-линия по направленията Ямбол-Бургас и Ямбол-София отговаря на международните стандарти за провеждане на транзитно движение и осигурява високо качество на превозите в международен план и за община Стралджа от територията на област Ямбол.

Гара Ямбол е част от VIII главна жп-линия Пловдив-Ямбол-Бургас, с обща дължина от 210 км. Цялата жп-структура на територията на областта е електрифицирана, като двойна линия има в участъците Безмер-Ямбол и Зимница-Стралджа-Карнобат-Бургас.

На територията на област Ямбол железопътен транспорт преминава през общини Ямбол, Елхово, Стралджа и през с. Тенево от община "Тунджа", като практически община Болярово остава без железопътен достъп до областния център и страната.

През общини Елхово и "Тунджа" жп-линията се използва само за превоз на товари.

Съществува жп-линия до град Елхово, която бе закрыта през 2002 година и железопътният път не се поддържа, поради нерентабилност.

В системата на железопътните връзки община Стралджа е добре обезпечена. Гара Стралджа е една от най-старите гари в България, а на гара Зимница се пресичат двете главни ж.п. линии - южната и

подбалканската. От тук се осъществяват връзки със София, Пловдив, Бургас, Сливен, Варна и други големи градове. Гара Стралджа се използва и от жителите на Котелската община, които ползват ж.п. транспорт за различни краища на България. Железопътните линии на територията на общината са двойни и електрифицирани. През 2003 година ще се извърши основен ремонт на гаровия район на гара Стралджа. Инвестициите са осигурени по програма "ФАР".

Пътникопотокът, както и вагонооборотът са силно намалели. Независимо от неблагоприятните тенденции, ж.п. транспорта си остава най-надеждния и сигурен транспорт за населението от областта.

На територията на Област Ямбол има 4 пътнически гари, като едната в гр. Елхово вече не е функционираща.

Основна ЦЕЛ за Развитието на устойчив транспорт в Община БОЛЯРОВО до 2021 г.:

Да съдейства за икономическото и социално развитие на Община БОЛЯРОВО. Да подпомага балансираното регионално развитие. Да съдейства за интегрирането на Общината в Европейските структури.

Специфични цели

Първа: Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.

Втора: Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

Мерки по Първа цел:

1. Включване на МПС в Изпълнение на националните цели:

- 1.1. гориво за дизелови двигатели със съдържание на биодизел минимум 3 процента обемни;
- 1.2. от 1 март 2011 г. - гориво за дизелови двигатели със съдържание на биодизел минимум 4 процента обемни;
- 1.3. от 1 септември 2011 г. - гориво за дизелови двигатели със съдържание на биодизел минимум 6 процента обемни;
- 1.4. от 1 септември 2014 г. - гориво за бензинови двигатели със съдържание на биоетанол или етери, произведени от биоетанол, минимум 4 процента обемни;
- 1.5. от 1 септември 2016 г. - гориво за бензинови двигатели със съдържание на биоетанол или етери, произведени от биоетанол, минимум 6 процента обемни;
- 1.6. от 1 септември 2018 г. - гориво за бензинови двигатели със съдържание на биоетанол или етери, произведени от биоетанол, минимум 9 процента обемни.

И в крайна сметка достигане през 2020 г. на 10 процента обемни, съдържание на биоетанол, биодизел и етери в горивото.

2. Увеличаване броя на автомобилите с ЕВРО IV и ЕВРО V.

3. Внедряване на КОМПЛЕКСНА ТЕХНОЛОГИЯ ЗА ЕКОТУНИНГ НА АВТОМОБИЛИ.

ПРОЕКТ	Кратко описание	Ползи	Роля и функции на общината	Инвестиция Лв.	Времева рамка
<p>1. СИСТЕМА ЗА ГАЗОВО ОБОГАТЯВАНЕ НА ГОРИВОТО С ВОДОРОДО – КИСЛОРОДНА СМЕС</p> <p>За автобуси от Авто транспорт – 10 бр. За частни МПС – 1 000 бр.</p>	<p>Системата се монтира на автомобил. При работещ двигател произвежда газ, съставен от две части водород и една част кислород /BG gas/, който се подава във входящия колектор след въздушния филтър.</p> <p>Системата не нарушава гаранционни и лизингови условия.</p> <p>Системата е базова част от комплекс за цялостна обработка на двигателите.</p>	<p>1.Намаляване на вредните емисии в отработените газове – до 60%;</p> <p>2.Намаляване на разхода на гориво – 15-30%;</p> <p>3.Подобряване динамиката на автомобила.</p>	Възложител и координатор	<p>10 x 3 000 лв. = 30 000 лв. 1000x 3 000 лв. = 3 млн. Лв. Общо: 3, 030 млн. Лв.</p>	2012/2015 г.
<p>2.ЕЛЕКТРО-ИМПУЛСНА ОБРАБОТКА/ЕКТ/ НА АВТОМОБИЛНО ГОРИВО</p>	<p>ЕКТ се монтира на горивопровода .Захранва се от бордовата ел.мрежа. Използва се при дизелови и бензинови двигатели. Системата не нарушава гаранционни и лизингови условия.</p> <p>Системата се изпълва както самостоятелно, така и като част от</p>	<p>1.Намаляване на вредните емисии в отработените газове – От 40 до 100% за различните газове;</p> <p>2.Намаляване на разхода на гориво – 10-</p>	Възложител и координатор	<p>10x900лв. =9 000лв. 1000 x 900 лв. =0,909 млн.лв. Общо: 0, 909 млн. Лв.</p>	2012/ 2015г.

	комплекс за цялостна обработка на двигателите Екотунинг.	15%; 3.Подобряване динамиката на автомобила. 4.Подобрява работата на двигателя при използване на нискокачествено гориво.			
3.ТЕЧНА АНТИФРИКЦИОННА КЕРАМИКА /ТАК/	ТАК се добавя в маслената система на двигателя, хидравликата и др. места с повишено триене / за всяко приложение се използва специална формула /. ТАК не нарушава гаранционни и лизингови условия. ТАК се използва както самостоятелно, така и като част от комплекс за цялостна обработка на двигателите Екотунинг.	1.Намаляване на вредните емисии в отработените газове – до 50%; 2.Намаляване на разхода на гориво – 5-15%; 3.Подобряване динамиката на автомобила. 4.Удължава ресурса на двигателя и механизмите - 1,5-2 пъти; 5.Намалява триенето – 20-30%.	Възложител и координатор	10x500лв. =5 000лв. 1000x500лв. =0,5млн.лв. Общо: 0, 505 млн. Лв.	2012/ 2015г.
ОБЩО				4,435 млн.лв.	

1. Преминаване от използване на автомобили с ДВГ, Електромобили

характеристики:

DLEV1005 electric car



DLEVZ1008 electric car



модел	DLEVZ1008
габарити	3500*1600*1650mm
материал	метал
маса	1300kg
Брой - пасажири	5
Мах. скорост	110-120km/h
Пробег с едно заредяне на батерията	150-180 km
Аудио с-ма	CD player
Батерия	Lithium battery 114v 160ah
Мотор	15 kw AC brushless
Зарядно у-во	Intelligent charger 72V/25A
Време за заредяне	3-4h
Живот на батерията/Брой заредяния/	≥ 1200 times/ ~ 4 год. = 180 000 км. пробег

Front view of bus



Side view of bus



ниско-профилни електрически автобуси

-12 метра с основни характеристики:

1. 40 седящи места и 40 правостоящи места.

2. Модел - FCQEB1003

3. В оборудването влиза и 1 бр. бързозарядно устройство.

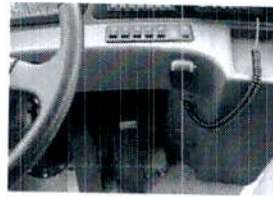
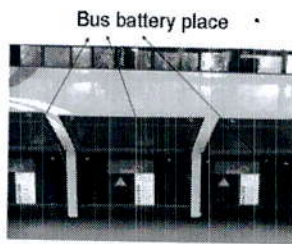


4. Литиево- йонни батерии с характеристики:

- Литиево-йонна батерия, най-стабилната и сигурна батерия използвана за електрическите превозни средства.

- Всички батерии са с цикъл на презареждане 2000 пъти (7 години или ~ 500 000 км. пробег)

- Бързото зареждане на батерията е в рамките на 20 минути на 80% от пълния си капацитет и още 4 часа за пълния си капацитет.



5. Технически характеристики

- Размери на автобуса: 10570X2500X3190 MM2
 - Вратите – предни и задни двойни с въздушна система на управление
 - Оборудване на салона - Луксозно , пласмасова дръжка за правостоящите, парапет, непързалиящ се под.
 - Аудио система: CD
- Тегло: 16 820 KG
Максимална скорост 110км
Максимално изкачване > 20%
Разстояние с едно зареждане > 250 км (при оптимални работни условия)
.Мотор: електрически мотор - .Номинална мощност - 120KW
Главен двигател характеристики - 490DIA XL1400 -230kg
Контролер - L670XD450XH250
Електронно табло за управление на батерията.
Литиево-йонна батерия 380V 360AH

ЦЕЛ на Община БОЛЯРОВО:

- поэтапно и постепенно преминаване, към употреба на електромобили/Бусове/ за авто транспорт и за частни превозни средства.

За периода 2012 – 2020 г. :

1. **Внедряване на 3 бр. ниско-профилни електрически градски автобуси на стойност – 3 x 130 000 евро = 0,42 млн. Евро**
2. **Достигане на цел – 20 % - от движещите се Автомобили на територията на община БОЛЯРОВО да са – електро мобили.Общо количество 1 000 електромобила x 12 000 евро = 12 млн. евро**

Мерки по ВТОРА ЦЕЛ:

Обновяване на уличното осветление;

- **Пълна подмяна** на сега съществуващите НЛВН - натриева лампа високо налягане и ЖЛ - живачна лампа с **LED лампи с PV панели**
- **Разработена и внедрена система** за централизирано управление на уличното осветление;
- **100 % изграденост на системата за улично осветление,;**
- **Подменени л.м. кабелно захранване** на мрежата за УО.
- **Въведена автоматизирана система** за управление на трафика;

- **Намалени ПТП**, средногодишно с 20 %;

Заключение

Устойчиво развитие на масовия обществен и личен транспорт

Очакван резултат от ръста на доходите на населението е нарастването на степента на автомобилизация и ползването на личните автомобили. Това се потвърждава през последните години от тенденцията за намаляване на пътуванията с обществен масов транспорт. Крайният ефект от тези процеси е насищането на пътищата с автомобилен трафик (задръствания), най-вече в градските и крайградски райони, намаляване на използването на железопътен и масов градски транспорт, а от там – нарастваща нужда от субсидирането му, поради задълженията на държавата да осигурява транспортни услуги на населението.

Създаването на условия, при които общественият транспорт би бил привлекателен и за социалните групи с по-добро материално положение, и за тези в неравностойно положение, е вероятно най-трудната задача, стояща пред транспортната стратегия. Сред факторите, които могат да спомогнат за привличане на пътниците към обществените превозни средства, са повишаване на качеството и максимално облекчен достъп до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми и тяхното интегриране, вкл. създаване на интегрирани системи за таксуване, координиране на разписанията на различните видове транспорт, както и прилагане на гъвкава тарифна политика.

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за развитие на концепцията за постигане на устойчива градска мобилност на населението, която се състои в насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт с различни видове индивидуален транспорт.

Предизвикателството пред градските райони, в контекста на устойчивото развитие, е огромно: от една страна съчетаване на икономическото развитие и достъпността, а от друга подобряване на качеството на живот и защитата на околната среда.

Градската мобилност трябва да осигури икономическото развитие на градовете, качеството на живот на техните жители и защитата на околната среда. Реализирането на концепцията за устойчива градска мобилност ще доведе до:

- Оптимизиране на използването на лични автомобили
- Намаляване на замърсяването и шума
- По-добра организация на транспорта
- Осигуряване на по-достъпен транспорт особено за хората с намалена двигателна способност, инвалидите, възрастните, семействата с малки деца и самите малки деца
- Развитие на по-сигурен и безопасен транспорт

ПРОГРАМА за ПЕРИОДА 2012-2021 г.

за ЕНЕРГИЯ от ВЪЗОБНОВЯЕМИ ИЗТОЧНИЦИ(ВЕИ),
ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ(ЕЕ),
УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ(УТ)
на Община БОЛЯРОВО

е изготвена от:

ИНСТИТУТ ЗА ПУБЛИЧНО-ЧАСТНО ПАРТНЬОРСТВО

ИПЧП

България
1000 София;
ул. Цанко Церковски № 3

e-mail: krastev.ipp@abv.bg
Моб.тел.: +359 879 00 34 53;

**ВСИЧКИ ПРАВА ЗАПАЗЕНИ.
ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТЕКСТОВЕ ИЛИ ТАБЛИЦИ
ОТ ПРОГРАМАТА Е ДОПУСТИМО СЛЕД ПИСМЕНО
СЪГЛАСИЕ ОТ СТРАНА НА ИНСТИТУТ ЗА ПЧП.**