

|  |                                |
|--|--------------------------------|
|  | Препис - извлечение            |
|  | От Протокол № 18/25.03.2021 г. |
|  | На Общински съвет - Монтана    |

**08-01-72/11.03.2021** год. Докладна записка от Златко Живков - Кмет на Община Монтана, относно актуализация на План за устойчива градска мобилност на гр. Монтана 2015-2030, приет с Решение №1328 от 30.06.2015 г. на Общински съвет Монтана.

## **Решение № 397**

**На основание чл. 21, ал. 1, т. 23 от Закона за местното самоуправление и местната администрация**

### **Общински съвет - Монтана**

#### **Реши:**

1. Приема следните изменения и допълнения на План за устойчива градска мобилност на гр. Монтана 2015-2030, приет с Решение №1328 от 30.06.2015 г. на Общински съвет Монтана:

1.1. В Раздел II. Описание на настоящото състояние, т. 6. Съществуваща мобилност, в началото се добавя следния текст:

„Пешеходни зони

Много често пешеходното движение е допълващо към основния начин на придвижване – например, ходене от/до спирката на градския транспорт или от/до паркинга на автомобила. В други случаи пешеходното движение е основно средство за придвижване – например, от дома до работното място, до детската градина и обратно, до парка в почивните дни, от работата до близкия магазин и т.н.

Значителна част от ежедневните придвижвания са на разстояния, които могат да бъдат изминати пеша, ако има обособени пешеходни зони не само в централните градски части, но и добра пешеходна свързаност между кварталите, между кварталите и работните зони и кварталите и централните градски части. Повишаването на дела на пешеходното движение би довело до огромни ползи за обществото като цяло. Ходенето пеша е изключително здравословно, не замърсява въздуха и околната среда, не причинява емисии на парникови газове, шум и не на последно място – обогатява градския живот.

Град Монтана е сравнително малък по площ град в сравнение с големите градове на България, почти без денивелации и пешеходното движение има голям потенциал за развитие. Компактността на града също благоприятстват пешеходството, тъй като намалява разстоянията за придвижване и в бъдеще целенасоченото развитие на естетическа и безопасна пешеходна свързаност, съчетано с информационни кампании за населението за ползите от пешеходното придвижване, могат да доведат до редица положителни ефекти за околната среда и здравето на хората.“

1.2. В Раздел II. Описание на настоящото състояние, т. 6. Съществуваща мобилност, след изречението „Съществуват 15 светофара, от които четири пешеходни.“ се добавя нов абзац:

„Все още, обаче, е необходимо подобряване на пешеходната свързаност в град Монтана, включително в близост до по-големите транспортни артерии на града, включително в близост до Европейският коридор № 4 (E79), чрез създаване на подходяща естетическа и адресираща въпросите по околна среда и климата инфраструктура. Това може да се осъществи чрез създаване на специални пешеходни алеи със съответното затревяване и залесяване и/или чрез създаване на такива алеи чрез облагородяване на междублоковите пространства, нерядко „кални петна“ и свързването им последователно като пешеходна алея. Облагородяването на междублоковите пространства и свързването им в пешеходна зона,

осигуряващо най-пряк пешеходен достъп за придвижване, включително чрез свързване с парковете в града, може да се осъществи, например, чрез затревяване и залесяване с подходяща растителност и прилагане на други иновативни решения на тези пространства, увеличаващи устойчивостта на града към измененията на климата. Допълнителен ефект при прилагането на такъв подход са ползите за градското биоразнообразие, за които ще се осигурят „зелени коридори“ между кварталите на града, парковете и крайградската зона, а така също намалените емисии на прахови частици.“

1.3. В Раздел II. Описание на настоящото състояние, т. 7. Анализ на мобилната ситуация – SWOT, във „Възможности“ се добавя ново тире:

„– Площта, релефът и компактността на град Монтана са предпоставка за силно развитие на пешеходното придвижване в града като най-благоприятен начин за градска мобилност от гледна точка на здравето на хората, околната среда и климата.“

1.4. В Раздел II. Описание на настоящото състояние, т. 7. Анализ на мобилната ситуация – SWOT, във „Слабости“, се добавя ново тире:

„– Все още не е създадена достатъчно модерна „зелена“ пешеходна свързаност между кварталите, между кварталите и работните зони и кварталите и централните градски части.“

1.5. В Раздел II. Описание на настоящото състояние, т. 7. Анализ на мобилната ситуация – SWOT, във „Заплахи“, вместо „Опозицията в общинския съвет“ става:

„– Недостиг на финансов ресурс в бюджета на общината за реализация на мерките от Плана за действие.“

1.6. В Раздел III. Мерки и политики за устойчива градска мобилност в гр. Монтана, т. 2. Приемане на допълнителни мерки и разширяване на действащата политика за устойчива градска мобилност в периода 2015-2030, преди „• Паркинг политика“ се добавя:

„• Пешеходно придвижване

Целенасочено развитие на пешеходна свързаност на града, осигуряваща бързо, приятно и екологично и климатично приемливо придвижване на хората, в допълнение към пешеходната зона в централната градска част и петте парка на града. Това ще се осъществи чрез създаване на специални пешеходни алеи със съответното затревяване и залесяване и/или чрез създаване на пешеходни алеи чрез облагородяване на междублоковите пространства (нерядко „кални петна“) и свързването им последователно като пешеходни зони и връзки. Облагородяването на междублоковите пространства и свързването им в пешеходна зона, осигуряващо най-пряк пешеходен достъп за придвижване, включително чрез свързване с парковете в града, може да се осъществи, например, чрез затревяване, зацветяване и залесяване с подходяща растителност и прилагане на други иновативни решения за тези пространства, увеличаващи устойчивостта на града към измененията на климата. Допълнителен ефект при прилагането на такъв подход са ползите за градското биоразнообразие, за които ще се осигурят „зелени коридори“ между града, парковете и крайградската зона, а така също намаляване на емисиите на прахови частици.“

1.7. В Раздел III. Мерки и политики за устойчива градска мобилност в гр. Монтана, т. 2. Приемане на допълнителни мерки и разширяване на действащата политика за устойчива градска мобилност в периода 2015-2030, „• Енергийна ефективност в обществения транспорт“ се допълва с:

„Също така е препоръчително предприемане на действия от страна на общината за подмяна на стари неекологични общински МПС, използвани активно и със значителен пробег за извършване на различни общински дейности, като напр. социален патронаж, други социални общински дейности и т.н. с екологични алтернативи, напр. електромобили и осигуряване на необходимата им зарядна инфраструктура, възможно в съчетания с източник на електроенергия за захранването им – възобновяем енергиен източник.“

1.8. В Раздел IV. Времева рамка, т. 3. Дългосрочни мерки (2015-2030) се допълва с:

„– Информационно-обучителни мерки за населението

– Развитие на електромобилност за общински социални, контролни и/или други общински дейности, особено изискващи по-голям пробег, чрез замяна на МПС с високи емисии на вредни вещества във въздуха и парникови газове, използвани за такива дейности, вкл. осигуряване на необходимата зарядна инфраструктура, възможно захранвана и чрез ВЕИ

– Целенасочено развитие на пешеходна свързаност на града, осигуряваща бързо, приятно и екологично и климатично приемливо пешеходно придвижване на хората, в съответствие с Раздел III. Мерки и политики за устойчива градска мобилност в град Монтана от настоящия план.“

1.9. В Раздел V. Мониторинг и оценка, в таблицата за Индикатори за въздействие, към Цел 2: Подобряване на екологичната обстановка и повишаване безопасността на движение чрез въвеждане на мерките за мобилност за превръщането на Монтана в едно по-добро място за живеене се добавя нова т. 4:

| Индикатори за въздействие |  |       | Източник на информация | Период на отчитане | Базова стойност | Целева стойност |
|---------------------------|--|-------|------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
|                           | Индикатор  | Мярка |                        |                    |                 |                 |
| 4.                        | Население, използващо основно пешеходен начин на придвижване (%) | %     | Община                 | 2025<br>2030       | 40,1            | 45<br>55        |

1.10. В Раздел V. Мониторинг и оценка, в таблицата за Индикатори за резултат, накрая се добавят два нови реда:

| Индикатори за резултат  |  |       | Източник на информация | Период на отчитане | Базова стойност | Целева стойност |
|---|--|-------|------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| Мярка от ПУГМ   | Индикатор  | Мярка |                        |                    |                 |                 |
| Развитие на електромобилност за общински социални, контролни и/или други общински дейности, изискващи по-голям пробег, чрез замяна на МПС с високи емисии на вредни вещества във въздуха и парникови газове, използвани за такива дейности                            | Реализирани проекти за електромобилност за общински дейности | бр.   | Община                 | 5 г.               | 0               | 3               |
| Целенасочено развитие на пешеходна свързаност на града, осигуряваща бързо, приятно и екологично и климатично приемливо пешеходно придвижване на хората, в съответствие с Раздел III. Мерки и политики за устойчива градска мобилност в град Монтана от настоящия план | Реализирани (иновативни) проекти за пешеходна свързаност     | бр.   | Община                 | 5 г.               | 0               | 3               |

2. Възлага изпълнението на решението на Кмета на Община Монтана.

Забележка: Решението се прие с 27 гласа "за" 0 "против" и 0 "въздържал се"

Председател:.....

/Иво Иванов/