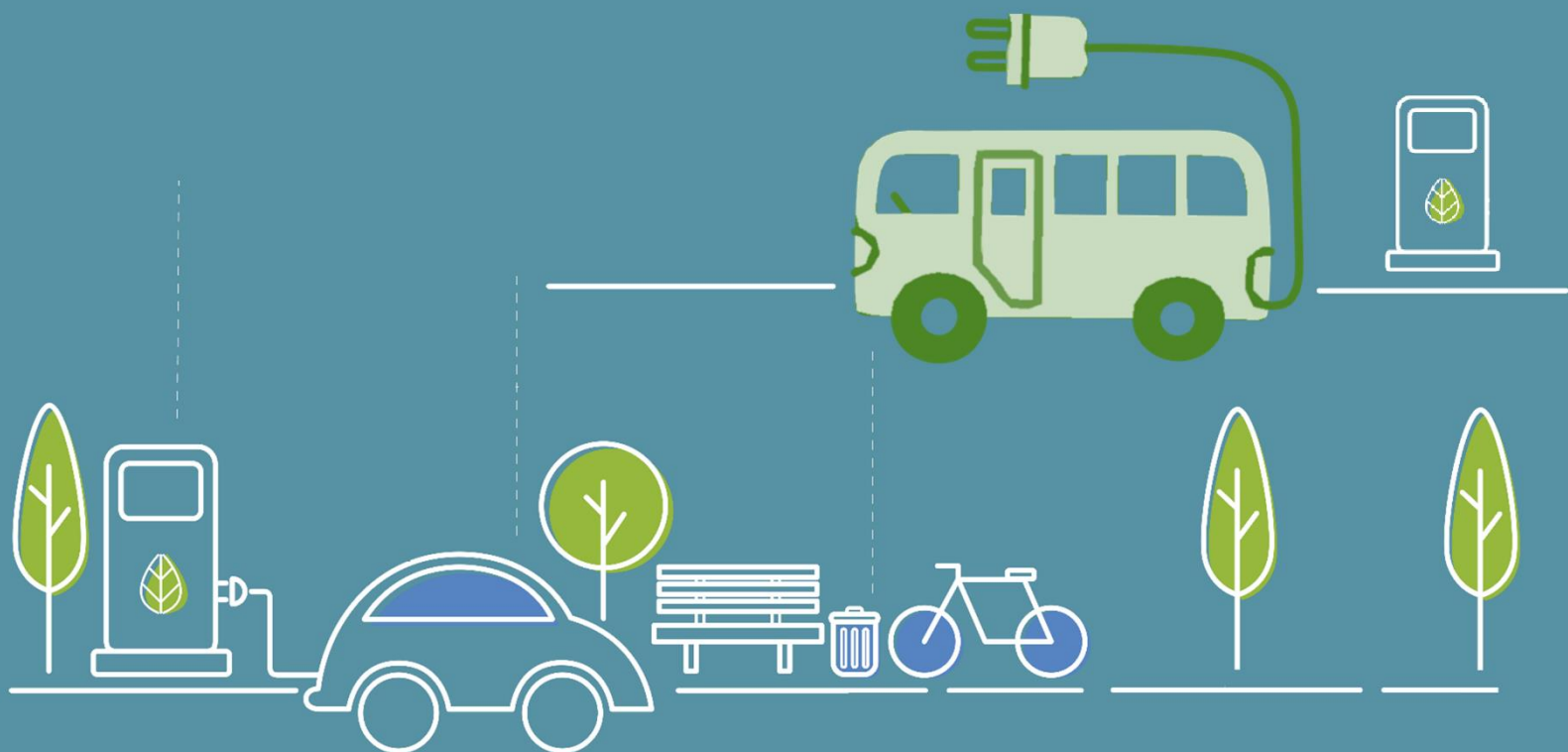




План за устойчива градска мобилност на Община Монтана за периода 2015-2030 г.



Съдържание:

Списък на използваните съкращения	3
I. Въведение	6
II. Настоящо състояние	16
1. Релеф и територия	16
2. Икономика	18
3. Туризм	24
4. Демографски процеси.....	27
5. Пътна и улична мрежа.....	34
6. Железопътна мрежа.....	37
7. Данни за околната среда	38
7.1. Екологично състояние и опазване на околната среда	38
7.2. Качество на атмосферния въздух.....	39
7.3. Шум	39
8. Съществуваща мобилност.....	40
8.1. Пешеходни зони.....	40
8.2. Светофарна уредба	41
8.3. Велосипедни маршрути и зони.....	41
8.4. Масов обществен пътнически транспорт.....	41
8.5. Товарен транспорт	42
8.6. Таксиметров транспорт	42
8.7. Паркиране.....	42
8.8. Начини на пътуване (modal split).....	43
8.9. Анализ на пътните инциденти.....	44
8.10. SWOT анализ.....	46
III. Стратегическа рамка	48
Визия.....	48
Цели	48
Приоритети и мерки.....	49
IV. Териториален обхват и времева рамка за изпълнение на плана	56
1. Териториален обхват на плана	56
2. Времева рамка.....	56
V. Програма за изпълнение и финансов план	57
VI. Индикатори за наблюдение и оценка на плана	58
VII. Актуализация на плана	59

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
ЗОО	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
СБГСР	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 общественя транспорт
ТЕЦ	Топлоелектрическа централа
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФИ	Финансови инструменти
ФПЧ	Фини прахови частици
ЦГЧ	Централна градска част

I. Въведение

Градската мобилност оказва въздействие върху сектори като:

- икономика – колкото по-свободно е движението в един градски регион, толкова по-голяма е вероятността за неговия икономически растеж. Според проучване на „Reason Foundation“ на тема „Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance (Блокиране на движението и растеж: ефектът от задръстванията по пътищата върху регионалната икономическа ефективност)¹, в регионите с голямо задръстване преминаването към свободен поток на пътното движение може да повиши производителността на работниците с до 30%;
- околна среда – въвеждането на мерки за устойчива градска мобилност води до по-добро качество на атмосферния въздух, намаляване на шумовото замърсяване в градската среда и положително въздействие върху човешкото здраве (въглеродните емисии);
- транспорт – част от мерките на плановете за устойчива градска мобилност стимулират преминаването към по-устойчиви видове транспорт (например ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и др.), въвеждат мултимодални транспортни връзки и по-ефективното използване на обществения транспорт.

Създаването на условия за устойчива градска мобилност се определя на местно, регионално и национално равнище и няма регламенти или директиви на ЕС, които да я уреждат. От друга страна, поради важността на тази тема, през последните години Европейската Комисия (ЕК) работи целенасочено в посока осигуряване на условия за създаване на устойчива градска мобилност. Основните документи, които е приела са както следва:

- През 2006 г.: „Тематична стратегия за градската среда“;
- През 2007 г.: Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност“;
- През 2009 г.: „План за действие за градска мобилност“. Това е първият всеобхватен пакет от мерки за подкрепа относно градската мобилност, с който се създава рамка за инициативите на ЕС в областта на градската мобилност;
- През 2011 г.: Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“;
- През 2013 г.: „Пакет за градска мобилност: „Заедно към

¹ Gridlock and Growth: The Effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance
https://reason.org/wp-content/uploads/files/ps371_growth_gridlock_cities_full_study.pdf

конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите". С този пакет Комисията поставя рамка за поетапна промяна в подхода към градската мобилност. Целта е да се гарантира, че градските райони ще се развиват по по-устойчив начин и че приоритетите на ЕС за конкурентоспособна и ефективно използваща ресурсите европейска транспортна система ще бъдат изпълнени;

- През 2016 г.: Насоки за държавите членки относно интегрираното устойчиво градско развитие, както и Програма за градовете, приета на неформална среща на министрите от ЕС, отговарящи за въпросите на градоустройството, на 30 май 2016 г. в Амстердам, Нидерландия;
- През 2017 г.: Програма „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички". В тази програма се съдържа набор от инициативи за модернизиране на европейската мобилност и транспорт;
- През 2020 г.: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето".

Естествено продължение на политиката на ЕС във връзка с устойчивата градска мобилност е Докладът на Съвета на ЕС от 2021 г., с който одобрява последният от гореизброените документи: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето" и подкрепя визията на Комисията за промяна на европейския транспорт.

Целта на тази Стратегия е ЕС да поеме по пътя към създаването на устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето и да се стигне до промени, които са необходими за постигане на целите на Европейския зелен пакт. Част от заключенията на Съвета относно тази стратегия са, че:

- се очаква в ЕС да функционира по-екологична и по-благоприятна за климата, цифровизирана, стабилна, справедлива и конкурентна система за транспорт и мобилност;
- прилагането ѝ следва да има съществен принос от транспортния сектор за постигане на целта за неутрален по отношение на климата ЕС до 2050 г. в съответствие с Парижкото споразумение, както и на обвързващата цел за нетно намаление до 2030 г. на емисиите на парникови газове в ЕС с най-малко 55% спрямо 1990 г.;
- усилията за постигане на целите за намаляване на емисиите следва да бъдат полагани колективно с възможно най-голяма ефективност по отношение на разходите, като всички държави членки участват в тези усилия и като се имат предвид съображенията за справедливост и солидарност, както и различните отправни точки на държавите членки и специфичните обстоятелства на национално равнище;
- цифровизацията и насърчаването на иновациите в зелените технологии

са основен двигател на дългосрочната конкурентоспособност на транспортната система на ЕС в световен план и те могат да увеличат устойчивостта, включително чрез намаляване на замърсяването, да донесат по-голяма ефективност, безопасност, сигурност и удобство;

- е изключително важно да се насърчава активната мобилност като карането на велосипед и ходенето пеша, използването на обществен транспорт и на нови услуги за мобилност, ефективното управление на мобилността, мултимодалността и устойчивите превозни средства във всички видове транспорт;
- с превръщането на системата за транспорт и мобилност в по-устойчива, цифровизирана и автоматизирана, тя следва да продължи да бъде ориентирана към ползвателите и към човека.

„Планът за устойчива градска мобилност“ е стратегически план, създаден, за да удовлетвори нуждите от придвижване на хората и бизнеса в градовете и техните околности за по-добро качество на живот, въз основа на съществуващи практики на планиране при надлежно взетите предвид принципи на интеграция, участие и оценка.”² Той оценява настоящата ситуация в сферата на мобилността и поставя бъдещи цели за подобряването ѝ. В Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана е изведена визия и е предложен план за постигането ѝ като са набелязани конкретни мерки. Чрез система от индикатори ще се следи напредъкът по изпълнението на Плана. Предложените приоритети и мерки са съобразни с гореизброените документи на Европейската комисия по въпросите за градска мобилност, както и с българското законодателство и местните, регионални и национални планови и стратегически документи.

На ниво Европейски съюз основният източник на финансиране за градска мобилност са два от петте европейски структурни и инвестиционни фонда (ЕСИФ) — Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионният фонд (КФ). Други налични фондове са програмата „Хоризонт Европа“ в областта на научните изследвания и иновациите и Механизмът за свързване на Европа (MCE) в областта на транспорта. На национално ниво са маркирани следните **източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност:**

Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ)

П25 - „Зелена мобилност“ - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност чрез мерки за развитие на екологични, безопасни, функционални и енергийно ефективни транспортни системи.

Дейности, които ще се подпомагат по тази инвестиция:

² Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan, second edition

- Интегриране на нулево емисионни превозни средства на общественя транспорт в транспортната система на градовете;
- Изпълнение на съпътстващи интегрирани мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства на общественя транспорт и за интелигентни транспортни системи (ИТС). По схемата ще бъдат включени изграждането на зарядни станции, обслужващи превозните средства на общественя транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на общественя транспорт;
- Изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението – пешеходци и велосипедисти. В национален мащаб се предвижда изпълнение на мерки за развитие на пешеходната и велосипедната инфраструктура, в т.ч.: изграждане на пешеходни надлези; изпълнение на осветеност на пешеходни пътеки; изграждане на велосипедна инфраструктура; изпълнение на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места – намаляване на скоростта чрез маркировка, настилка с различен цвят текстура, осветени и дублирани пътни знаци, стеснение на платното за движение, изграждане на разделителен остров и комбинация;
- Разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението (ГПОД). Предвижда се разработване/актуализация на ГПОД като основа за усъвършенстване на системата за регулиране на движението в зависимост от интензивността и характера му, при конкретните особености на застрояване на населеното място. С ГПОД се предлагат строителни мероприятия за реконструкции на улици, кръстовища, монтиране на светофарни уредби, изграждане на пешеходни подлези или надлези, обособяване на зони за паркиране, развитие на велосипедна инфраструктура и други дейности за подобряване условията на движение.

Програма „Развитие на регионите“ (ПРР) 2021-2027 г.

Приоритет 2: Интегрирано териториално развитие на регионите

Дейности, които ще се подпомагат по тази инвестиция:

- Устойчива мобилност, вкл. градска мобилност;

ВАЖНО: Мерки за насърчаване на устойчива градска мобилност ще бъдат финансирани от ПРР само при наличие на ясно идентифицирани стратегия и мерки за развитие на устойчивата градска мобилност в съответните Планове за интегрирано развитие на общините /Интегрирани териториални стратегии за развитие на регионите (ИТСР) от ниво 2/, съдържащи всички елементи на плановете за устойчива градска мобилност. Същите следва да бъдат в съответствие с Пакета за устойчива градска мобилност на ЕК, съгласно

Концепцията за планове за устойчива градска мобилност.

Ще се насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния градски транспорт.

Мерките могат да включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, включително, но не само: разработване на планове за управление на движението, въвеждане на ИТС и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществения транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, транспортна инфраструктура, вкл. улици и съоръжения във връзка с развитието на интегрирана система за обществен транспорт, велосипедна и пешеходна мрежа, мерки за подобряване на достъпността и безопасността на транспорта, подобряване на връзките между градски, междуградски автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози и др.

- Осигуряване на достъпна физическа среда за хората с увреждания в съответствие с изискванията на националното законодателство;

В случай на мерки за устойчива градска мобилност, които предвиждат доставка на превозни средства или интервенции върху спирки и гари, ще се изисква да се вземат под внимание нуждите на хората с увреждания (например звуково означаване на спирките и превозните средства, нископодови превозни средства и т.н.). Мерките за подпомагане на междуселищния транспорт и мобилността на територията на селските общини също са в приложение на принципите за равенство и недискриминация, защото осигуряват достъп на населението на по-малките населени места до услугите в градовете.

- Използване на финансови инструменти (ФИ) за интервенциите, които генерират приходи или водят до спестяване на разходи.

Доколкото голяма част от мерките за устойчива мобилност не генерират приходи се предвиждат ФИ под формата на фонд за финансиране на собствено участие на публичните власти по проекти, одобрени с безвъзмездна финансова помощ. Същевременно, за генериращите приходи компоненти като някои мерки за обновяване на подвижен състав, гари и спирки, алтернативни горива и зарядни станции за електромобили, паркинги и системи за паркиране, ще се предлагат инвестиционни или оборотни кредити с вградени гаранции, както и нисколихвено кредитиране с грантов компонент.

Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027

Предвижда се изграждане на зарядни станции за електромобили по Републиканската пътна мрежа (РПМ) на страната, което ще насърчи и подпомогне поетапното изтегляне от употреба на дизеловите автомобили. В този

смисъл предприетите стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически и изграждането на зарядни станции в градовете чрез НПВУ, ПОС 2021-2027 и ПРР 2021-2027 ще бъдат допълнени от инвестициите по ПТС 2021-2027 за изграждането на зарядни станции по протежение на РПМ. За подобряване на качеството на атмосферния въздух е необходимо да се създадат необходимите условия за подмяна на остарелия автомобилен парк, преобладаваща част от който са старите дизелови автомобили.

Програма „Околна среда“ (ПОС) 2021-2027

Предвиждат се мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта – поетапно премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността; въвеждане на зони с ниски емисии.

В Доклада на ЕК за България за 2019 г., изготвен в рамките на Европейския семестър са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност. По-специално се препоръчва изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност, които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие.

При изготвянето на ПУГМ на Община Монтана са взети под внимание принципите и препоръките на Пакета за устойчива градска мобилност и са спазени стъпките по процеса на създаване на план за устойчива градска мобилност, които ЕК е поместила в своите насоки по темата.

ПУГМ на Община Монтана е съобразен с местните условия и се отнася конкретно за територията, за която е създаден.

В следващата таблица е направена съпоставка между стандартните планове за развитие на транспорта и План за устойчива градска мобилност. Вижда се, че ПУГМ се концентрира повече върху хората, тяхното придвижване и качество на живот, за разлика от традиционното транспортно планиране, където акцентът е върху трафика и инфраструктурата.

Таблица 1: Сравнение между традиционно транспортно планиране и планиране на устойчива градска мобилност

Традиционно транспортно планиране	Планиране на устойчива градска мобилност
Съсредоточаване върху трафика	Съсредоточаване върху хората
Основна цел: Увеличаване на капацитета на трафика и скоростите	Основна цел: Достъпност и качество на живот
Разделение	Интегриране на използването на земята, икономическото развитие, социалните нужди, качеството на околната среда и здравеопазването
Краткосрочна и средносрочна перспектива	Дългосрочна перспектива
Административни граници	Функционални граници в пътуването
Политически мандати и планиране от страна на експертите	Ключовите заинтересовани страни и обществеността са активно участващи
Развитие от транспортни инженери	Интердисциплинарно планиране
Набляга се на инфраструктурата	Комбинация от инфраструктура, пазар, услуги, информация и презентиране за постигане на разходно-ефективни решения
Ограничена оценка на въздействието	Интензивна оценка на въздействията и подобряване качеството на живот на обществото.

Основни характеристики на ПУГМ са:

- Устойчивост (икономическа, екологична, социална);
- Измеримост на ефектите/въздействията по време на изпълнението;
- Стратегически план.

Мобилността и транспортът имат високо значение в ежедневието на хората и са фактори, които способстват за икономическия и социалния живот. „Успехът на Европейския зелен пакт зависи от способността на държавите членки на ЕС да направят транспортната система устойчива в нейната цялост.“³ Усилията за постигане на по-устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето, могат да бъдат успешни само ако е налице достатъчна ангажираност

³ Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето на Европейската комисия

от страна на всички заинтересовани участници, а именно европейските институции, държавите членки и техните органи на всички равнища на управление, заинтересованите страни, предприятията и гражданите. ПУГМ на Община Монтана е един от елементите за осъществяването на тази цел и неговото наличие е предпоставка за финансиране на конкретни мерки в областта на устойчивата градска мобилност.

Нормативна рамка

Планът за устойчива градска мобилност на Община Монтана за периода 2015-2030 г. е нормативно обусловен документ, съответстващ на формулираните в международни и национални актове приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и транспортната система.

Основни международни документи

- Зелена книга „Към нова култура на градска мобилност“ на Европейската комисия – 2007 г.;
- Регламент 1370/2007 за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт;
- Директива 2008/50/ЕО за качеството на атмосферния въздух;
- Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия;
- Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства;
- План за действие по градска мобилност на Европейската комисия – 2009 г.;
- Директива 2010/40/ЕО за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт;
- Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства на Европейската комисия – 2010 г.;
- Бяла книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентоспособна и ефикасна транспортна система“ на Европейската комисия – 2011 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ – 2013 г.;
- Концепция за планове за устойчива градска мобилност (Приложение към Съобщение на Европейската Комисия СОП (2013)913);
- Европейска комисия (2017) Бяла книга за бъдещето на Европа. Размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.;
- Сближаването в Европа до 2050 г. Осми доклад за икономическо, социално и териториално сближаване;
- Европейско споразумение за главните международни пътни артерии

(AGR);

- Доклад на комисията за регионално развитие от 2016 г. относно европейското териториално сътрудничество;
- Резолюция на Европейския парламент от 13 март 2018 г. относно изоставаните региони в ЕС (2017/2208(INI)).

Национални документи:

- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за регионалното развитие;
- Наредба №2/2002 г. на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
- Наредба №2/2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии;
- Наредба №2/2006 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници;
- Наредба №3/2005 г. на Министерството на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превода на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони;
- Наредба №33/1999 г. на Министерството на транспорта за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба №7/2003 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания;
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и

- благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
 - Наредба №17/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
 - Наредба №18/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за сигнализация на пътищата с пътни знаци;
 - Наредба №12/2010 г. на Министерството на околната среда и водите за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух;
 - Наредба за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт приета с ПМС №14 от 21.01.2013 г.;
 - Актуализирана Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.;
 - Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021 – 2027 г.;
 - Актуализирана Национална стратегия за демографско развитие на населението в Република България (2012 – 2030 г.);
 - Актуализирана Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Република България 2014 – 2030 г.;
 - Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с РМС №336/23.06.2017;
 - Национална концепция за насърчаване на активния живот на възрастните хора в България (2012 – 2030 г.);
 - Национална програма за развитие: „България 2030“;
 - Национална стратегия за адаптиране към климатичните промени, МОСВ, 2018 г.;
 - Национален план за възстановяване и устойчивост;
 - Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.;
 - Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.;
 - Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.;
 - Програми за териториално сътрудничество 2021-2027 г.

Документи на местно и регионално ниво:

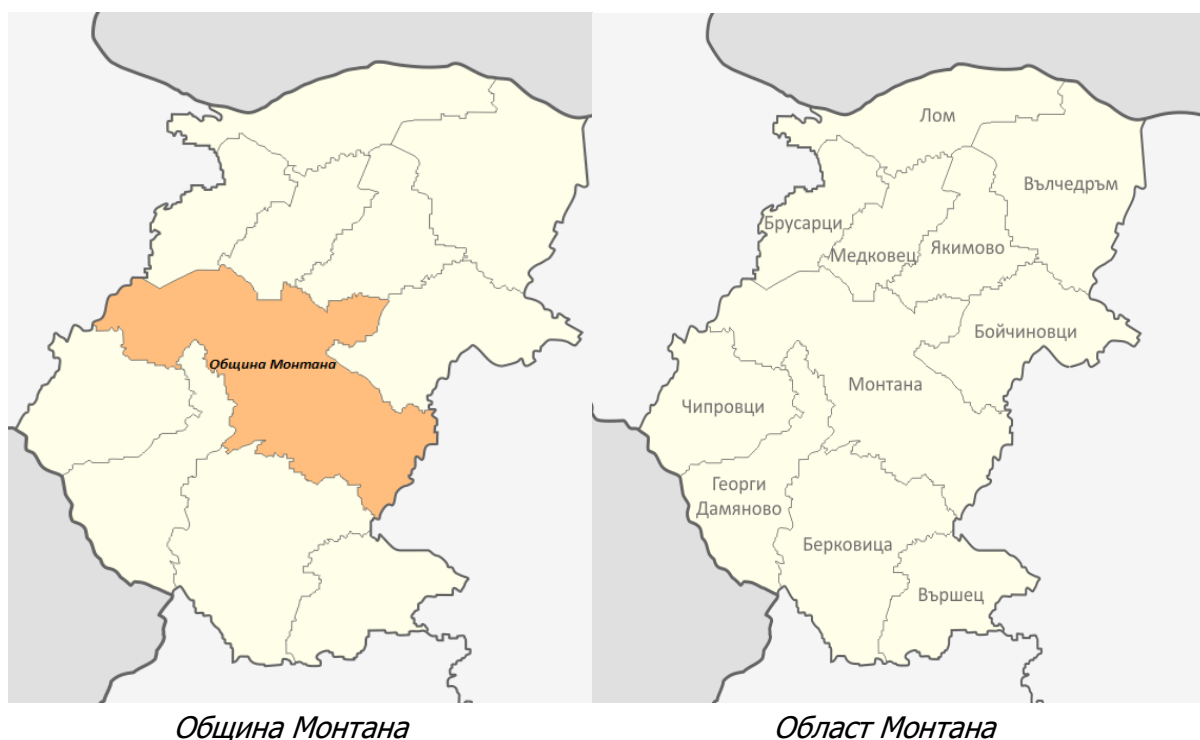
- План за интегрирано развитие на Община Монтана 2021-2027 г.;
- Годишен доклад за наблюдение на изпълнението на план за интегрирано развитие на Община Монтана 2021-2027 г. за 2022 година;
- Комплексна програма на Община Монтана за намаляване нивата на ФПЧ10

и ПАВ в атмосферния въздух за периода 2019-2023 г.;

- Дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива на Община Монтана за периода 2020-2030 година

II. Настоящо 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 Клисурсица 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.

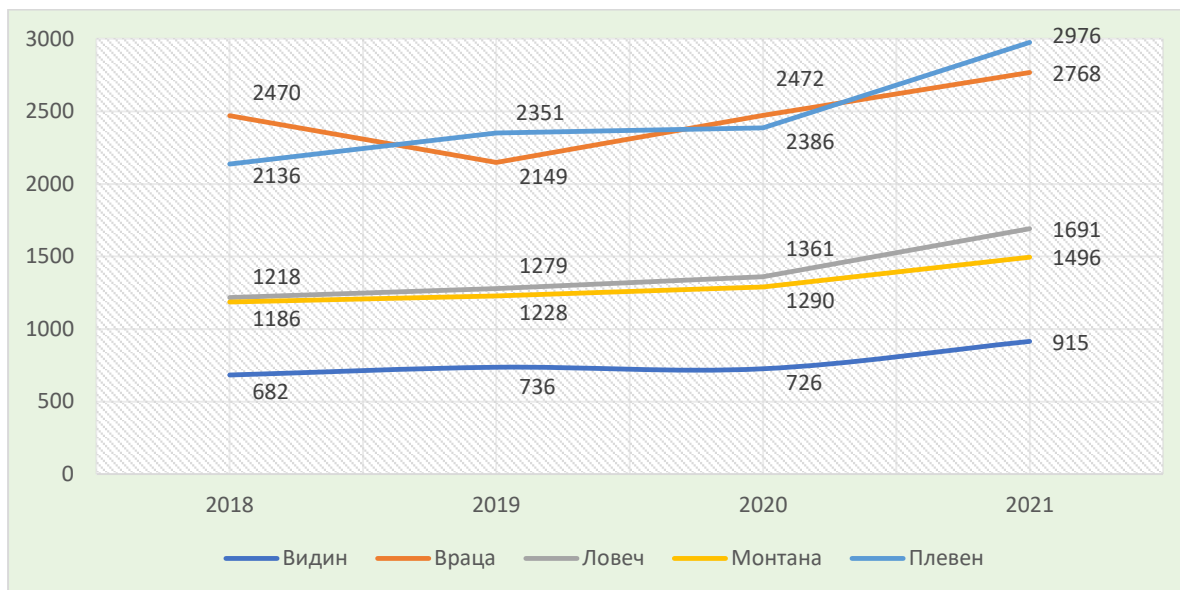
2. Икономика

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). Районът изпитва сериозни проблеми в своето развитие, поради което в следващия програмен период за него е предвиден целеви инструментариум за интензифициране на развитието му, основан на подхода „Интегрирани териториални инвестиции“ (ИТИ).

Фигура 1: Брутен вътрешен продукт по области в Северозападен район, млн. лева – 2018-2021 г.



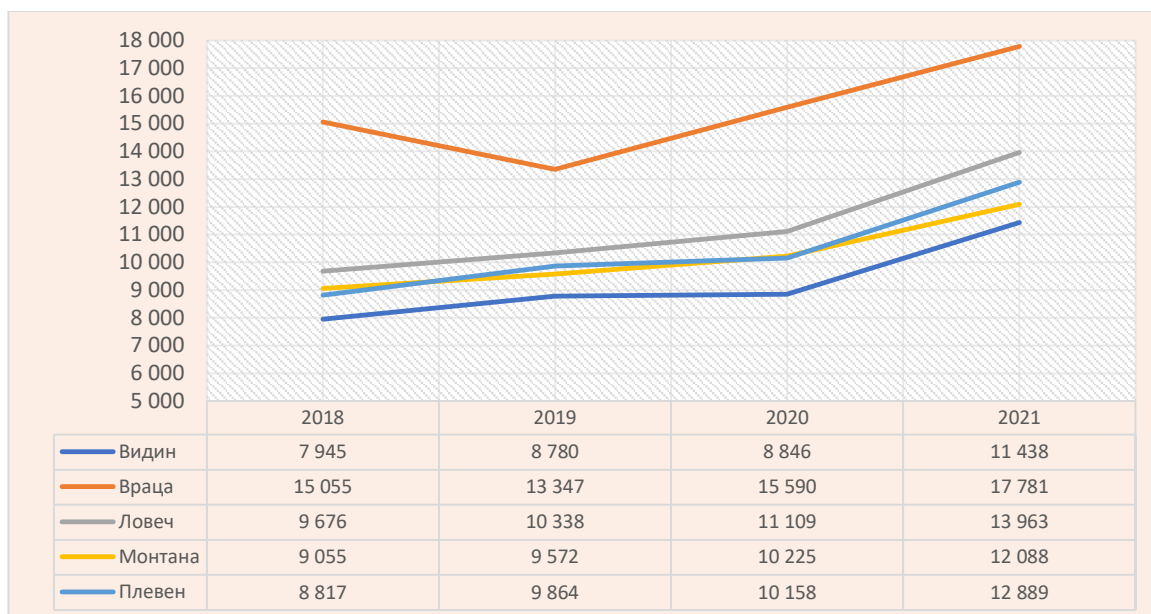
Източник: НСИ

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 посетените 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 за Област Монтана, както и за останалите области на Северозападния район е представен във *Фигура 2*.

Фигура 2: Брутен вътрешен продукт на човек от населението по области в Северозападен район, лева – 2018-2021 г.

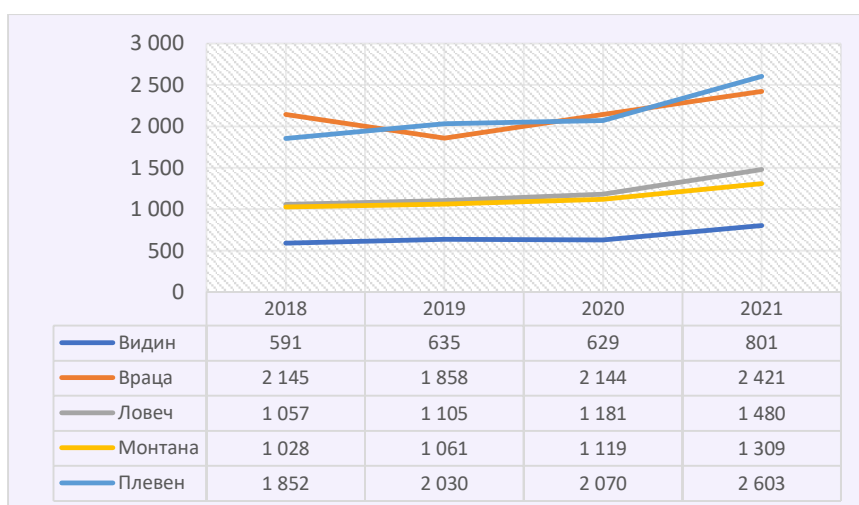


Източник: НСИ

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.

Фигура 3: Брутна добавена стойност (БДС) по области в Северозападен район, млн. лева - 2018-2021 г.



Източник: НСИ

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
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
Промисленост	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
<i>Нефинансови предприятия</i>	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

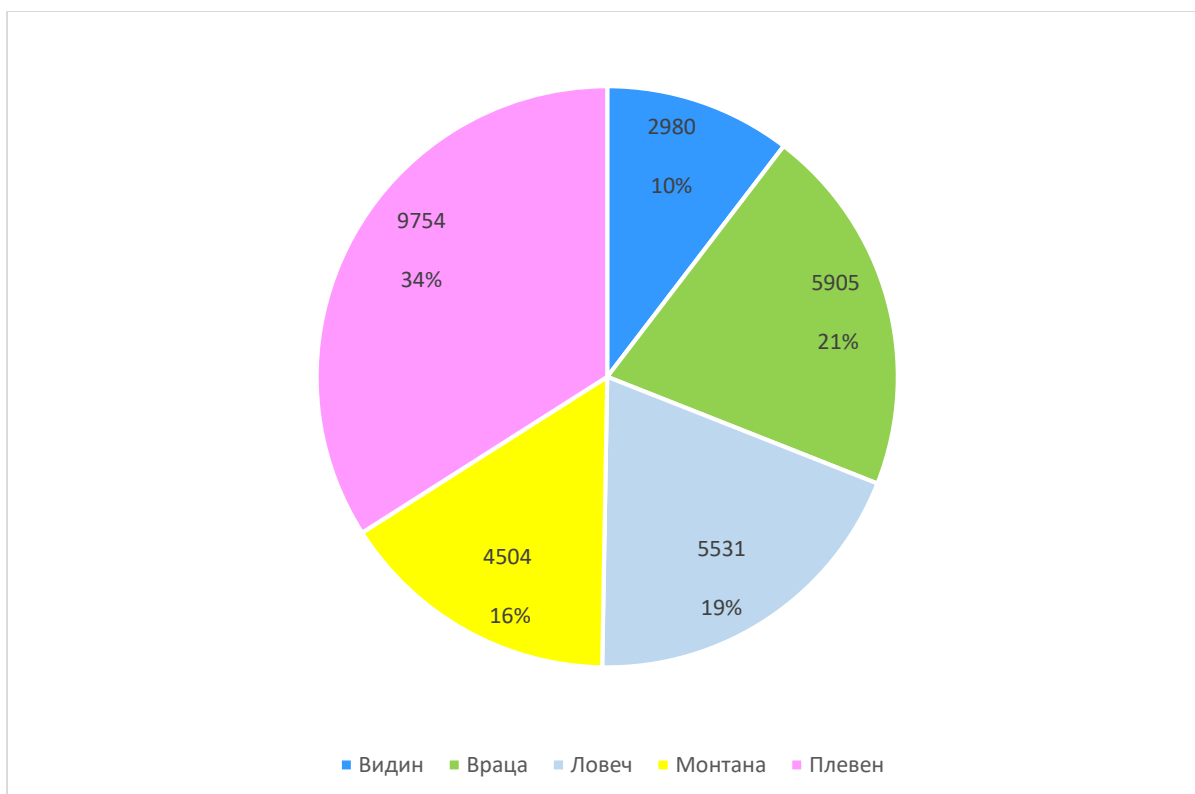
	Относителен дял на предприятията с 50-249 заети лица в общия брой предприятия (%)	1,2	1,2	1,1	1,1
	Относителен дял на предприятията с повече от 250 заети лица в общия брой предприятия (%)	0,2	0,2	0,2	0,2

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.



Източник: НСИ

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 общият 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%

В Таблица 7 са посочени показателите на сектор Туризм за Област Монтана в периода 2018-2022 г. Всеки един от показателите 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%.

Таблица 7: Показатели на сектор Туризм за Област Монтана, период 2018-2022 г.

Сектор туризъм	Г.	Г.	Г.	Г.	Г.
Места за настаняване					
Легла					
Легла-денонощия					
Реализирани нощувки					
Пренощували лица					
Приходи от нощувки					

Източник: НСИ

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, пренощуващите 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 Калето⁴. 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, на

⁴ По данни от „Регистър на туристическите атракции“, достъпен на <http://rta.tourism.government.bg/TARregister.aspx>

Българската средновековна държава, на Османската империя с интензивни връзки със Западна Европа.

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 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. Вiniще	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. Клисурица	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. Смоляновци	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 тях е 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
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 контингент⁵. 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.

⁵ Включва лицата от началната до пределната трудова възраст според Българското трудово законодателство. За 2022 г. тези граници са от 16 до навършването на 61 години и 10 месеца за жените и 64 години и 5 месеца за мъжете.

- 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.

Таблица 11: Основни данни за пазара на труда в Област Монтана

Показатели					
Ср. списъчен брой на наети лица по трудово и служебно правоотношение (брой)					
Средна годишна работна заплата на наетите лица (лв.)					

Коефициент на икономическа активност - 15 - 64 навършени години (%)					
Коефициент на заетост - 15 - 64 навършени години (%)					
Коефициент на безработица (%)					
Регистрирани в бюрата по труда безработни лица към 31.12. (брой)					
Дял на населението с висше образование					
Дял на населението със средно образование					
Дял на населението с основно и по-ниско образование (%)					

Източник: НСИ

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 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.

Образователна структура по видове учебни институции в Община Монтана

<i>Учебна институция/брой</i>	<i>2018/2019 учебна година</i>	<i>учебна година</i>	<i>учебна година</i>	<i>учебна година</i>
Общо учебни заведения				
Общообразователни училища				
Професионални гимназии				
Учащи в общообразователни и специални училища				
Учители в общообразователните и специалните училища				
Учащи в професионални училища				

Източник: НСИ

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. ⁶

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.

⁶ Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен район 2021-2027

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)
	(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 – Мариново-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 настилка.

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.

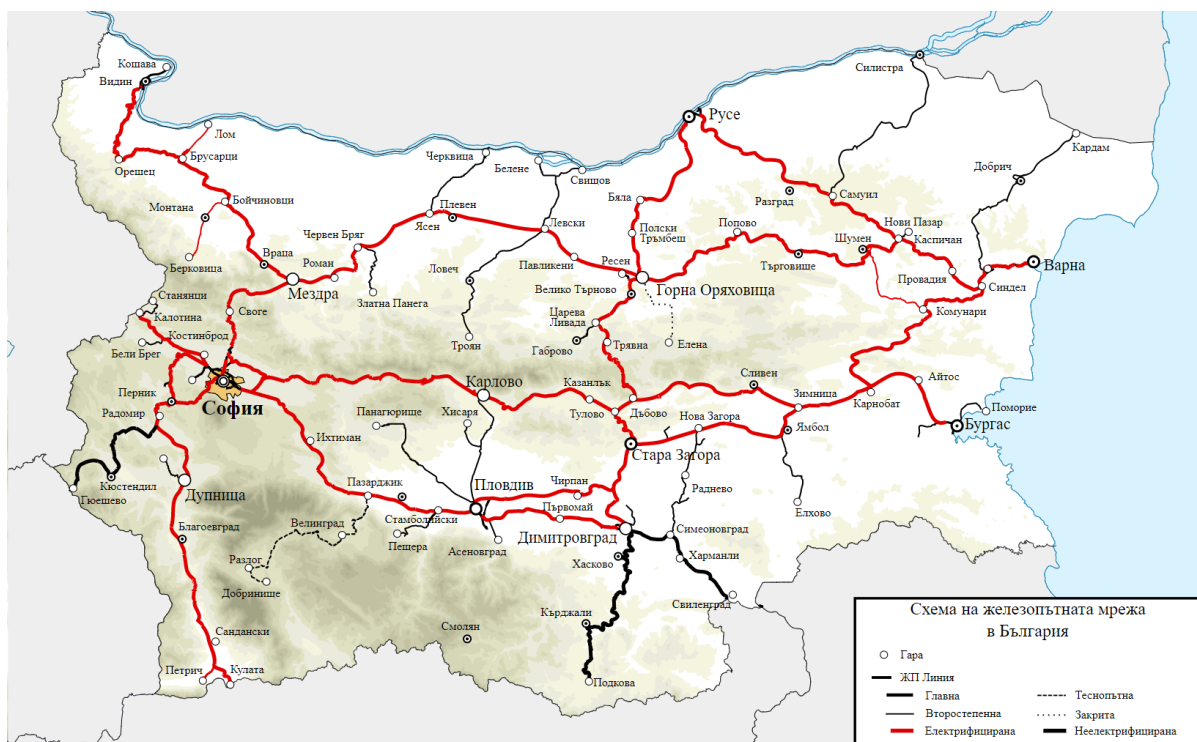
Състоянието на уличната и пътната мрежа, съобразно извършени инвестиции в периода 2018-2022 г. Реализирани са следните проекти за подобряване на уличната мрежа:

- 2018 г. – основен ремонт на част I от бул. „Христо Ботев“ със средства от общинския бюджет;
- 2019 г. - основен ремонт на ул. „Индустриална“ 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: Схема 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 – водовземане 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

Състояние на атмосферния въздух за периода 2018-2022 г. – нива на ФПЧ10

година	Брой годишни превишения на средноденонощната норма от допустими 35 бр.)	Средногодишна концентрация на ФПЧ ₁₀ µg/m ³ (норма	Средногодишна концентрация на полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ)

Източник: Община Монтана

Автомобилният трафик, амортизираните улични настилки и 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.

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 ежедневния 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).

Междуселищният транспорт се осъществява по следните линии и разписание:

Междуселищните линии са единадесет броя:

Градски автобусни линии

Проекти в сферата на транспорта и/или градската мобилност

В периода 2011-2013 г. Община Монтана участва като партньор в европейски проект „C-LIEGE - Транспорт за последна чиста миля и управление на логистиката“. Въз основа на добрите практики, проектът имаше за цел да развие интегрирана рамка за управление на енергийно ефективен Градски Товарен Транспорт. Тестваха се и бяха приложени набор от интегрирани решения и насърчителни и ограничителни мерки, отговарящи на нуждите в европейските градове. Проведоха се седем пилотни експеримента в шест европейски страни: България, Италия, Полша, Обединеното кралство, Германия и Малта. Беше направена оценка за ефективността на проекта C-LIEGE.

8.5. 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.

8.6. 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.

8.7. 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.

8.8. 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.

8.9. 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

8.10. SWOT анализ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
- Общината поддържа висока степен на проектна активност с нарастващ обем на усвоените средства по национални, европейски и международни програми; - Подобрява се физическото състояние на градската среда и основните инфраструктури – инженерна и социална; - Въвеждат се целенасочено мерки за намаляване на енергопотреблението и повишаване на енергийната ефективност; - Общината е с висока степен на транспортна достъпност; - Транспортната система и транспортната инфраструктура са добре развити, вкл. Ж.П. гара и автогара; - Пътната мрежа се поддържа системно с текущи и основни ремонти.	- Интензивен трафик, което допринася за замърсяване на въздуха и шум в норми над допустимите; - Съотношението между ползването на масов градски обществен транспорт (автобуси) и личен превоз (автомобил-шофьор и автомобил-пътник) е неоптимално; - Използваните двигатели и конвенционални горива не отговарят на стандартите за екологична съобразност и икономическа ефективност; - Броят на превозните средства нараства, с което трафикът става все по-интензивен, с всички негативни последици - замърсявания, ПТП, забавяния; - Превозите на хора в групи не са привлекателни, респективно са непредпочитани, освен ако не са наложителни; - Липса на обществена информираност относно устойчивата мобилност и нейното положително въздействие върху туризма; - Липса на обучение по мобилност сред подрастващите; - Негативни демографски тенденции – продължаващ процес на застаряване на населението.
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Разработка и внедряване на ПУГМ като предпоставка за превръщане	Влошаване състоянието на общинската пътна мрежа поради

на Монтана в модел на транспортна устойчивост; • Въвеждане на алтернативни форми на транспорт; • Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища; • Поддържане и разширяване възможностите за гъвкави транспортни решения; • Изграждане на Център за градска мобилност; • Усвояване на средства от европейски фондове за подобряване инфраструктурата, мобилността, туризма, благоустрояването и повишаването на предприемачеството и иновациите; • Засилен интерес към алтернативния туризъм, вкл. риболова като атракция и екотуризма; • Поддържане състоянието на общинската пътна и улична мрежа; • Внедряване Интегрирана система за управление на транспорта - градски и междуселищен обществен транспорт.	ограничени финансови средства за поддържането ѝ; • Ръст на новорегистрираните автомобили; • Увеличаващ се транзитен, сезонен и товарен трафик; • Продължаващо усилване на негативното влияние на климатичните промени; • Ограничени финансови средства от структурните фондове за реализация на ПУГМ; • Недостатъчно обществена подкрепа.
--	--

III. Стратегическа рамка

Визия

В контекста на ПУГМ визията е качествено описание на желаното бъдещо развитие на Община Монтана по отношение на градската мобилност. Визията е основата, на която са разработени цели и са избрани подходящи мерки. Посочената по-долу визия е формулирана като баланс между амбициите на Общината и реалистичността за постигане на мерките спрямо времевата рамка на ПУГМ и възможностите за тяхното финансиране.

Визия на План за устойчива градска мобилност на Община Монтана 2015-2030 г.:

Постигане на устойчив модел на градска мобилност на територията на Община Монтана посредством екологично чисти, бързи и удобни транспортни средства, спомагащи за подобряване на достъпността, както в градската среда, така и в периферните и селските райони на общината и превръщането на системата за транспорт и мобилност в по-устойчива, цифровизирана, автоматизирана и ориентирана към ползвателите.

Цели

Планът за устойчива градска мобилност на Община Монтана за периода 2015-2030 г. поставя следните цели:

Основаната цел е да се постигне висока степен на мобилност в градските зони на общината при условията на придвижване с осигурена максимална достъпност, сигурност, безопасност и гарантирано опазване на околната среда, в интерес на местната общност и като основа за стимулиране на устойчивото развитие на региона.

Конкретните цели са:

- Да се въведат нови мерки за мобилност в града, като по този начин се подобри екологичната обстановка и безопасността на движението;
- Да се обнови общественият транспорт, не само по отношение на подвижния състав, но и на съпътстващата инфраструктура;
- Да се превърне транспортът в ресурсно ефективен отрасъл;
- Да се подобри привлекателността на териториите и качеството на живот в града и неговите околности;
- Да се подобри връзката между транспорта и туризма.

Ползите от реализирането на плана ще бъдат в няколко аспекта:

1. Подобрена мобилност и достъпност – насоченото към хората градско планиране подобрява мобилността и достъпа до градските части и услуги.
2. Потенциал за привличане на повече хора – устойчивата градска мобилност предоставя възможности за привличане на повече хора – нови жители и посетители на града и общината, както и по-добро задоволяване на техните нужди;
3. По-добро качество на живот – ПУГМ означава планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата;
4. Ползи за здравето и околната среда – постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване;
5. Решения, подкрепени от гражданите и всички заинтересовани лица – планирането *за хората* означава планиране *с хората*. Чрез широка публична консултация решенията за градска мобилност придобиват гражданска легитимация.

Приоритети и мерки

Приоритетите и мерките в Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана за периода 2015-2030 г. са формулирани при съобразяване на националното и европейско законодателство в тази сфера. Като отправна точка е ползвана Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето на Европейската комисия, приета през 2021 г.⁷ Стратегията включва средносрочна и дългосрочна визия за по-екологична и по-благоприятна за климата, цифровизирана, стабилна, справедлива и конкурентна система за транспорт и мобилност. Целта е ЕС да поеме по пътя към създаването на устойчива, интелигентна и стабилна система за мобилност на бъдещето и да се стигне до коренните промени, необходими за постигане на целите на Европейския зелен пакт.

Съгласно горецитираната Стратегия на ЕК, ще бъдат предприети действия за изграждане на цялостна транспортна система, в която инвестициите от ЕС, държавната помощ, правилата за разпределяне на капацитета и задълженията за извършване на обществена услуга (ЗИОУ) са насочени към посрещане на нуждите от мобилност и насърчаване на различни варианти за мултимодален транспорт.

⁷ Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето на Европейската комисия - 2021 г., <https://www.consilium.europa.eu/bg/press/press-releases/2021/06/03/sustainable-and-smart-mobility-strategy-council-adopts-conclusions/>

**Приоритети на Плана за устойчива градска мобилност на Община
Монтана 2015-2030 г.:**



Приоритет 1:

НАСЪРЧАВАНЕ НАВЛИЗАНЕТО НА НИСКОЕМИСИОННИ
ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ИЗГРАЖДАНЕ НА СВЪРЗАНАТА С
ТАХ ИНФРАСТРУКТУРА



Приоритет 2:

ПОДОБРЯВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ГРАДСКАТА И
МЕЖДУСЕЛИЩНАТА МОБИЛНОСТ



Приоритет 3:

СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ ЗА УСТОЙЧИВИ АЛТЕРНАТИВИ
НА ПРИДВИЖВАНЕ



Приоритет 4:

ВЪВЕЖДАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ
СИСТЕМИ



Приоритет 5:

РЕАЛИЗИРАНЕ НА БЕЗОПАСНА И СПРАВЕДЛИВА
МОБИЛНОСТ ЗА ВСИЧКИ

Мерки по Приоритет 1 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана 2015-2030 г.:

Приоритет 1:

Насърчаване навлизането на нискоемисионни превозни средства и изграждане на свързаната с тях инфраструктура

МЕРКИ:

- 1) Закупуване на общо 19 бр. нови електрически автобуси (15 бр. за градските линии + 4 бр. за междуселищните линии от общинската транспортна схема);
- 2) Изграждане на общо 20 бр. зарядни станции за електрическите автобуси (19 бр. бавнозарядни станции + 1 бр. станция за бързо зареждане);
- 3) Разширяване на съществуващата и изграждане на нова електрическа инфраструктура за обезпечаване зареждането на електрическите автобуси;
- 4) Изграждане на навеси за домукване на закупените нови електрически автобуси и монтиране на фотоволтаични системи и системи за съхранение на енергията.



С цел подобряване на градската мобилност на град Монтана, както и на междуселищния обществен транспорт се планира закупуването на общо 19 бр. нови електрически автобуси – 15 бр. за градските линии и 4 бр. за междуселищните линии от общинската транспортна схема.

Предвижда се и изграждането на общо 20 бр. зарядни станции, което предполага разширяване на съществуващата и изграждане на нова електрическа инфраструктура. Ще бъдат изградени и навеси за домукване на закупените нови електрически автобуси и при възможност ще бъдат монтирани и фотоволтаични системи и системи за съхранение на енергията.



Мерки по Приоритет 2 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана 2015-2030 г.:

Приоритет 2:

Подобряване
на
устойчивостта
на градската и
междуселищна-
та мобилност

□МЕРКИ:

- 1) Изграждане на 4 бр. зарядни станции за електромобили;
- 2) Институционална подкрепа на гражданите, придобили електрически автомобил - мерки за облекчаване на паркиране в "Синя зона" и провеждане на информационна кампания.

В рамките на периода за изпълнение на ПУГМ е заложено посредством привличането на външно финансиране да бъдат монтирани зарядни станции за електрически превозни средства (електрически автомобили).



Ще бъдат изградени 4 бр. зарядни станции за електрически автомобили. Предложени са следните локации:

- 1 бр. зарядна станция в зона „Център“, в близост до х-л „Българи“ и х-л „Житомир“, гр. Монтана;
- 1 бр. зарядна станция на бул. „Генерал Арнолди“, в близост до х-л „Валор“, гр. Монтана;
- 1 бр. зарядна станция в близост до Спортна Зала „Младост“, гр. Монтана;
- 1 бр. зарядна станция на бул. „Христо Ботев“, гр. Монтана.

Предвижда се осигуряването на институционална подкрепа на гражданите, придобили електрически автомобил, като за целта ще се предложат и обсъдят мерки за облекчено паркиране в територията на „Синята зона“ в гр. Монтана, както и провеждането на информационна кампания.

Мерки по Приоритет 3 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана 2015-2030 г.:

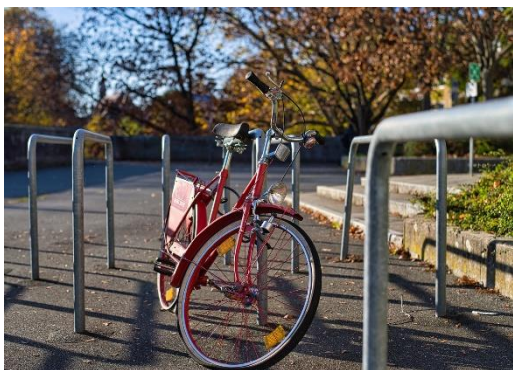
Приоритет 3:

Създаване на условия за устойчиви алтернативи на придвижване

□МЕРКИ:

- 1) Изграждане на нови велосипедни алеи - общо 10 км;
- 2) Поставяне на стойки за велосипеди на обществени места;
- 2) Разработване на план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери на територията на Община Монтана.

За стимулиране на алтернативните начини на придвижване се планира изграждането на нови велосипедни алеи – общо 10 км.



Предвижда се поставянето на стойки за велосипеди на обществените места – обособяване на специални зони за тази цел в централната част на града.

С оглед навлизането и масовото използване на индивидуални електрически превозни средства ще бъде разработен и въведен план за регулиране на движението с електрически тротинетки и скутери на територията на Община Монтана, с което се очаква да бъде ограничен броят на инцидентите, свързани с тяхното неправилно използване.

**Мерки по Приоритет 4 на Плана за устойчива градска мобилност на
Община Монтана 2015-2030 г.:**

Приоритет 4:

Въвеждане на
интелигентни
транспортни
системи

МЕРКИ:

- 1) Въвеждане на Интегрирана система за управление на градския транспорт;
- 2) Изграждане Център за контрол на трафика;
- 3) Монтиране на 10 бр. електронни информационни табла по автобусни спирки;
- 4) Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища;
- 5) Инсталиране на "умни светофари" и пилотно въвеждане на мярка "Зелена вълна" за автомобили със специален режим на движение.

В рамките на този приоритет ще бъде въведена Интегрирана система за управление на градския и междуселищния обществен транспорт, включваща информация на пътниците в реално време.

Предвижда се и изграждане на Център за контрол на трафика в гр. Монтана.

На 10 спирки на обществения градски транспорт ще бъдат инсталирани електронни информационни табла за предоставяне на информация относно часовете на пристигане на превозните средства по съответните линии.

С цел повишаване на сигурността и оптимизиране на автомобилния трафик ще се разработи и внедри система за видеонаблюдение на ключови кръстовища в града чрез монтирането на куполни камери.

За оптимизиране организацията на пътното движение ще се извърши профилактика всички инсталирани светофарни уредби. В тази връзка се налага интегриране на софтуер (система) за автоматизирано управление на движението. На две от най-опасните кръстовища в града ще бъдат инсталирани т. нар. „умни светофари“ и пилотно ще бъде въведена мярка „Зелена вълна“ за автомобили със специален режим на движение. Това са:

- Кръстовището на бул. „Христо Ботев“ с бул. „Александър Стамболийски“;
- Кръстовището на бул. „Парта“ с бул. „3-ти март“.

Мерки по Приоритет 5 на Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана 2015-2030 г.:

Приоритет 5:

Реализиране на безопасна и справедлива мобилност за всички

□МЕРКИ:

- 1) Въвеждане на допълнителни мерки за безопасност на съществуващия ЖП прелез в град Монтана;
- 2) Инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност - изграждане на повдигнати и осветени пешеходни пътеки;
- 3) Подобряване на достъпността и условията за мобилност на хората с увреждания;
- 4) Мерки за успокояване на движението на входовете на населените места;
- 5) Изготвяне на нов Генерален план за организация на движението;
- 6) Актуализиране на съществуващите транспортни схеми.

Едно от най-опасните кръстовища в общината е съществуващият ЖП прелез в гр. Монтана. След проведените проучвания и анализи се установи необходимостта от въвеждане на допълнителни мерки за безопасност.

Предвижда се изграждане на повдигнати и осветени пешеходни пътеки на конфликтни и натоварени локации, от които с приоритет са:

- бул. „Парта“;
- бул. „3-ти март“;
- бул. „Христо Ботев“;
- бул. „Александър Стамболийски“.



Подобряване на достъпността и условията на мобилност за хората с увреждания ще се осъществи чрез звуково означаване на спирките и превозните средства.

Предвидени са мерки за успокояване на движението на входовете на населените места:

- намаляване на скоростта чрез маркировка по бул. „Трети март“ и бул. „Монтана“;

- поставяне на настилка с различен цвят и/или текстура – локализирани места бул. „Трети март“ и бул. „Монтана“;
- изграждане на разделителен остров по бул. „Трети март“ и бул. „Монтана“;
- изграждане на кръгово движение на входа на град Монтана при бул. „Трети март“.

За осигуряването на безопасно, бързо и икономично придвижване на пътници и товари на територията на общината се предвижда разработване на нов Генерален план за организация на движението (ГПОД). Планът ще обхваща цялата територия на общината и ще включва всички райони, жилищни комплекси и комуникационно-транспортни площи, обслужващи движението на пътните превозни средства. Въвеждането на новия ГПОД следва да даде необходимата рамка за по-ефективното използване на пропускателната способност на изградената пътна мрежа, спазване на изискванията за опазване на околната среда и ограничаване на вредните въздействия от автомобилния транспорт.

За подобряване на услугата на обществения градски транспорт, в т.ч. оптимизиране на маршрути и линии, време за придвижване от точка до точка, обхващане на важни локации от града и съответно по-голям брой ползватели на обществения транспорт, в рамките на периода на изпълнение на ПУГМ също така ще бъдат актуализирани съществуващите транспортни схеми от квотата на Община Монтана. Предвижда се промяна на часовете и броя на курсовете за някои от вътрешноградските линии, както и разкриване на нови автобусни линии до някои от селата в общината, ако е необходимо.

IV. Териториален обхват и времева рамка за изпълнение на плана

1. Териториален обхват на плана

Планът се изпълнява на територията на Община Монтана.

2. Времева рамка

Планът за устойчива градска мобилност е с период на действие 2015-2030 г. Планът е отворен и може да бъде надграждан и актуализиран по всяко време и без ограничения.

Планът се реализира въз основа на изпълнението на останалите стратегически документи на Община Монтана:

- План за интегрирано развитие на Община Монтана 2021-2027 г.;
- Годишен доклад за наблюдение на изпълнението на Плана за интегрирано развитие на Община Монтана 2021-2027 г. за 2022 г.;
- Комплексна програма на Община Монтана за намаляване нивата на ФПЧ10 и ПАВ в атмосферния въздух за периода 2019-2023 г.;

- Дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми енергийни източници и биогорива на Община Монтана за периода 2020-2030 г.

Планът за устойчива градска мобилност на Община Монтана попада в обхвата на горепосочените стратегически документи, като ги надгражда и конкретизира. Планът ще бъде изпълняван и в рамките на настоящия и следващия програмен период на ЕС.

По тази логика, на определен етап, реализацията на ПУГМ се постига посредством осъществяването на действия, предвидени във всичките планови документи.

В този смисъл постигането на целите и приоритетите на Плана за устойчива градска мобилност на Община Монтана е функция на сборния ефект от успешната реализация на посочените планови документи за същия период.

V. Програма за изпълнение и финансов план

Програмата за изпълнение и финансов план на ПУГМ са представени в Приложение №1 към настоящия документ.

VI. Индикатори за наблюдение и оценка на плана

Индикатор за въздействие	Източник на информация	Изходни данни към 2022 г.	Цел към 2030 г.
Област на въздействие: Мобилност			
% от населението, придвижващо се с автомобил	Община Монтана	40,5% към 2022 г.	35%
% от населението, придвижващо се обществен транспорт	Община Монтана	17,8% към 2022 г.	20%
% от населението, придвижващо се пеша	Община Монтана	40,1% към 2022 г.	42%
% от населението, придвижващо се с велосипед	Община Монтана	1% към 2022 г.	2%
% хора, придвижващи се с друг транспорт (например комбиниран)	Община Монтана	0,6 % към 2022 г.	1%
Област на въздействие: Безопасност			
ПТП с материални щети в обхвата на РУ Монтана (Община Монтана)	ОД на МВР Монтана	259 към 2022 г.	130
Тежки ПТП с пострадали в обхвата на РУ Монтана (Община Монтана)	ОД на МВР Монтана	108 към 2022 г.	54

VII. Актуализация на плана

Планът за устойчива градска мобилност на Община Монтана е с период на действие 2015-2030 г. Като действащ документ, отнасящ се до планиране развитието на града, той следва адекватно да адресира обществените потребности в сферата на градската мобилност и да е напълно съобразен с променящата се среда. Това предполага задължителното наличие на възможности за корекции в съдържанието на плана.

Актуализацията на настоящия ПУГМ е необходима в случай на настъпили съществени изменения в качествените характеристики на средата, като е допустимо, след доказана необходимост, да бъдат правени промени по отношение на заложените мерки и проекти, сумите и източниците за финансиране за тяхната реализация, сроковете за изпълнение и заложените индикатори за мониторинг и оценка.

Програма за изпълнение и финансов план на План за устойчива градска мобилност на Община Монтана за периода 2015-2030 г.

Приета с Решение № 1035/22.08.2023 год. на ОбС Монтана

Приоритет	Мярка/действие	Индикатор за продукт	Индикативен бюджет	Срок за изпълнение	Отговорна институция/звено	Източник на финансиране
Приоритет 1: Насърчаване на навлизането на нискоемисионни превозни средства и изграждане на свързаната с тях инфраструктура	1) Закупуване на общо 19 бр. нови електрически автобуси (15 бр. за градските линии + 4 бр. за междуселищните линии от общинската транспортна схема)	Закупени общо 19 бр. нови електрически автобуси (15 бр. за градските линии + 4 бр. за междуселищните линии от общинската транспортна схема)	14 000 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Програма „Околна среда“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	2) Изграждане на общо 20 бр. зарядни станции за електрическите автобуси (19 бр. бавнозарядни станции + 1 бр. станция за бързо зареждане)	Изградени общо 20 бр. зарядни станции за електрическите автобуси (19 бр. бавнозарядни станции + 1 бр. станция за бързо зареждане)	300 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Програма „Околна среда“ 2021-2027 г. 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 19 бр. електрически автобуси	350 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Програма „Околна среда“ 2021-2027 г. 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 19 бр. навеси за домуване на закупените нови електрически автобуси; монтирани фотоволтаични системи и системи за съхранение на енергията	600 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Общински бюджет Държавен бюджет Частен капитал
	Обща стойност по Приоритет 1		15 250 000 лв.			
Приоритет 2: Подобряване на устойчивостта на градската и междуселищната мобилност	1) Изграждане на 4 бр. зарядни станции за електромобили	Изградени 4 бр. зарядни станции за електромобили	250 000 лв.	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 лв.	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
	Обща стойност по Приоритет 2		255 000 лв.			

Приоритет 3: Създаване на условия за устойчиви алтернативи на придвижване	1) Изграждане на нови велосипедни алеи - общо 10 км	Изградени 10 км нови велосипедни алеи	1 000 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	2) Поставяне на стойки за велосипеди на обществени места	Поставени 10 бр. стойки за велосипеди	10 000 лв.	2030 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 лв.	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
	Обща стойност по Приоритет 3		1 046 000 лв.			
Приоритет 4: Въвеждане на интелигентни транспортни системи	1) Въвеждане на Интегрирана система за управление на градския транспорт	Введена 1 бр. Интегрирана система за управление на градския транспорт	1 400 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.
	2) Изграждане на Център за контрол на трафика	Изграден и функциониращ 1 бр. Център за контрол на трафика	1 600 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	3) Монтиране на 10 бр. електронни информационни табла по автобусни спирки	Монтирани 10 бр. информационни табла по автобусни спирки	100 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	4) Въвеждане на система за видеонаблюдение на кръстовища	Введена 1 бр. система за видеонаблюдение на кръстовища	500 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	5) 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 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	Обща стойност по Приоритет 4		3 650 000 лв.			

Приоритет 5: Реализиране на безопасна и справедлива мобилност за всички	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 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	2) Инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност - Изграждане на повдигнати и осветени пешеходни пътеки	Изградени повдигнати и осветени пешеходни пътеки на 4 бр. конфликтни и натоварени локации	100 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	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 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	4) Мерки за успокояване на движението на входовете на населените места	Въведени 4 бр. мерки за успокояване на движението на входовете на населените места, в т.ч. поставяне на маркировки, настилки с различен цвят, изграждане на разделителен остров, изграждане на кръгово движение	2 000 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. Общински бюджет
	5) Изготвяне на нов Генерален план за организация на движението	Изготвен и приет 1 бр. Генерален план за организация на движението	120 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Национален план за възстановяване и устойчивост Общински бюджет
	6) Актуализиране на съществуващите транспортни схеми	Изготвена и приета актуализация на съществуващите транспортни схеми	220 000 лв.	2030 г.	Община Монтана	Общински бюджет
	Обща стойност по Приоритет 5		2 690 000 лв.			
	Обща стойност на ПУГМ		22 891 000 лв.			