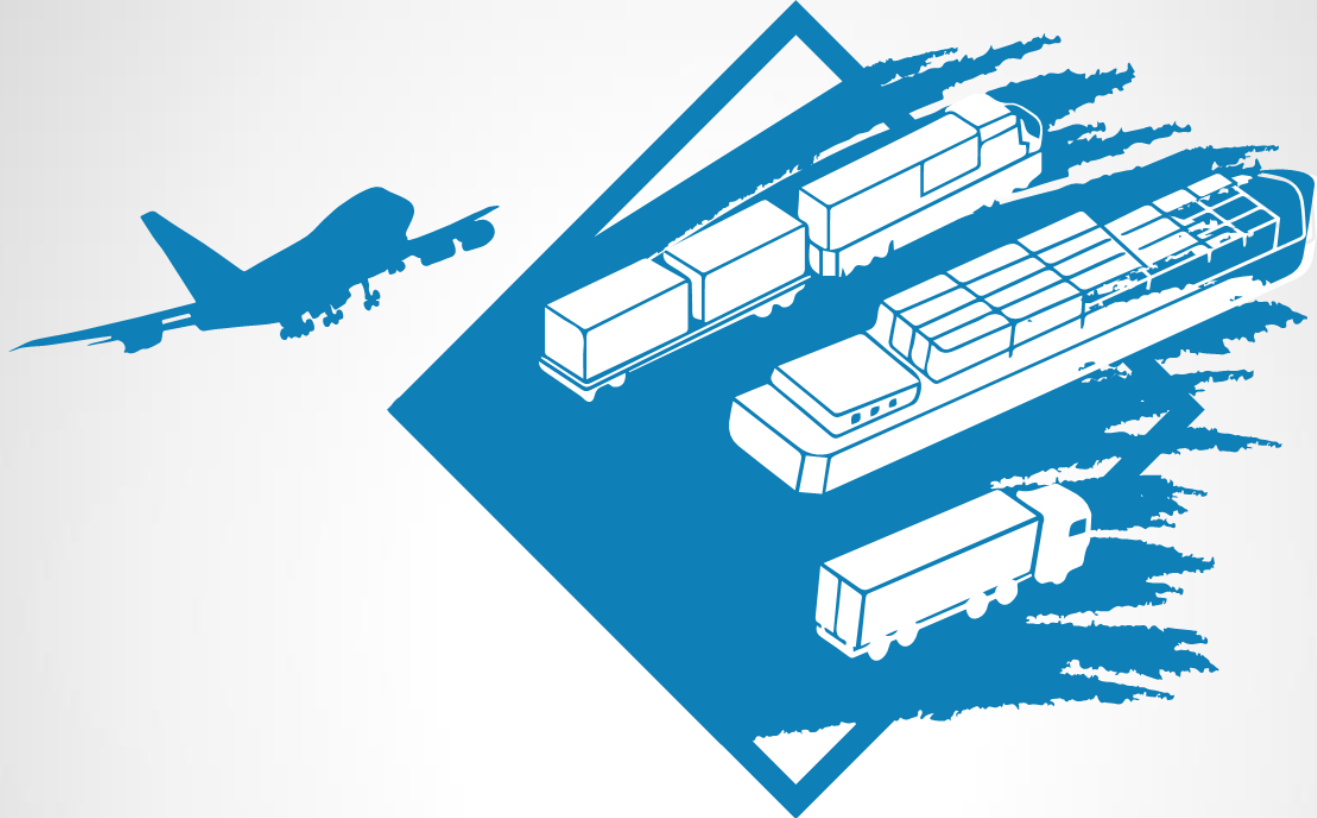
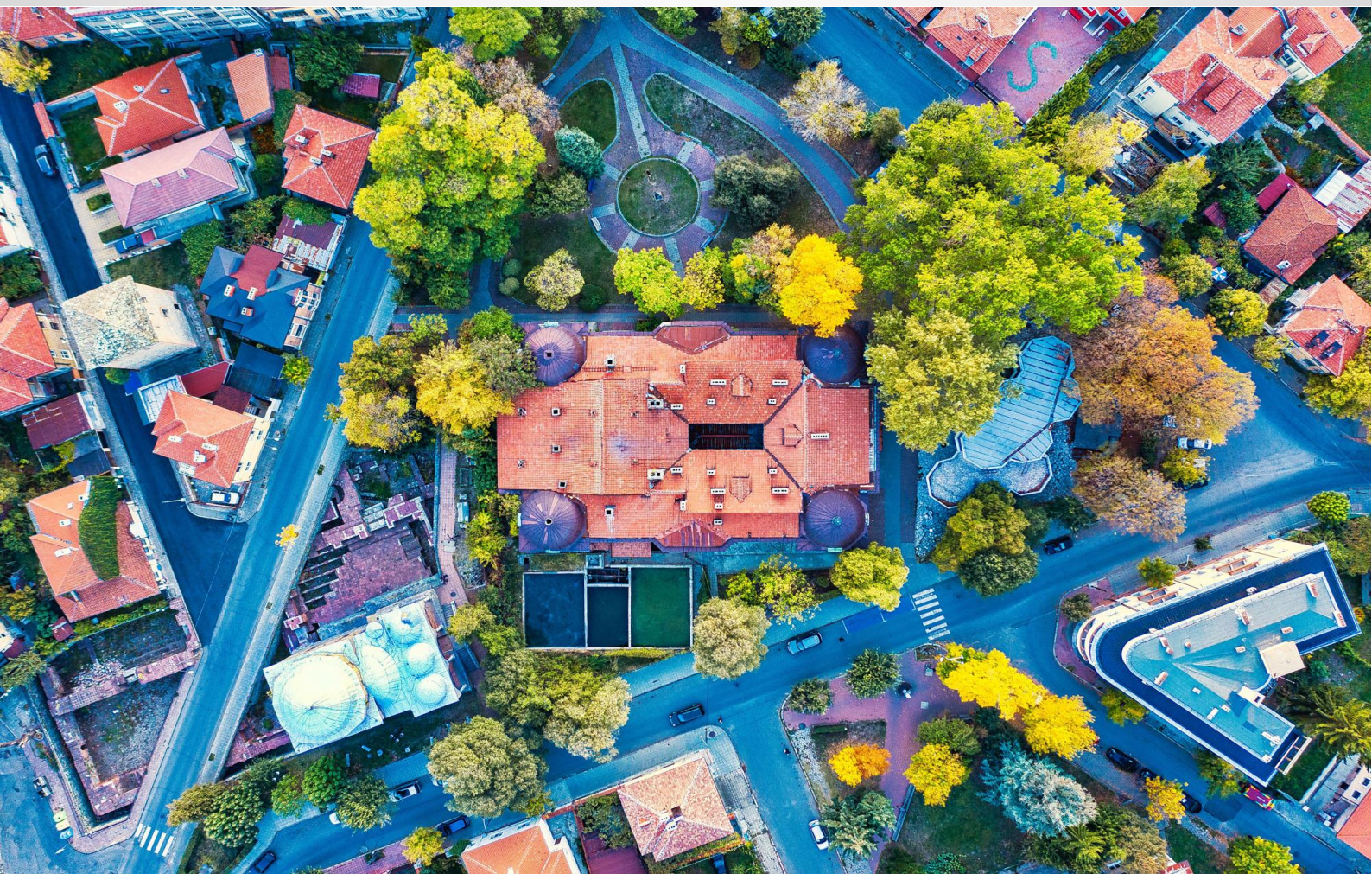




ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА
МОБИЛНОСТ НА ОБЩИНА
КЮСТЕНДИЛ ЗА ПЕРИОДА
2021-2027 Г.



Съдържание

Използвани съкращения	3
Списък на таблиците	4
Списък на фигурите	4
Списък на снимките	4
Въведение.....	5
Институционална и законодателна рамка	7
Основни международни актове:	8
Национални стратегически и планови документи.....	10
Национално законодателство.....	10
Наредби	11
Регионални и общински документи.....	12
Възможни източници на финансиране	12
Разработване на ПУГМ Кюстендил.....	13
Анализ на текущото състояние	15
Пространствена структура, климат и води	15
Икономика	16
Нефинансови предприятия	17
Селско стопанство	18
Горски фонд.....	19
Туризм	19
Населени места и население	19
Демографски процеси	20
Естествен и механичен прираст	22
Безработица, доходи на населението и линия на бедност.....	24
Състояние на транспортната свързаност, достъпност и териториална интегрираност	24
Пътна мрежа	25
Улична мрежа	29
Обществен транспорт	40
Инфраструктурните проекти с национално и регионално значение за общината ..	44
Изпълнени проекти.....	45

Изводи.....	47
Околна среда	48
Защитени територии	53
Основни изводи от анализа на текущото състояние	56
SWOT анализ.....	57
Цели и приоритети на ПУГМ Кюстендил	60
Цел на ПУГМ Кюстендил.....	60
Целеви групи	60
Визия	69
Стратегически цели и приоритети на ПУГМ Кюстендил.....	69
Приоритети и мерки за градска мобилност	70
Индикативен бюджет	77
Индикатори за продукт.....	80
Индикатори за резултат.....	82
Връзка на ПУГМ с ПИРО 2021-2027 на Кюстендил.....	83
Източници на информация	85

Използвани съкращения

ААП	Асоциацията на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България
АЗ	Агенция по заетостта
АМ	Автомагистрала
ГИС	Географска информационна система
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ГРАО	Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСП	Европейска сметна палата
ИААА	Изпълнителна агенция Автомобилна администрация
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИСАК	Интегрирана система за администриране и контрол
ИСУН	Информационна система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България
ИТС	Интелигентни транспортни системи
ИТСР	Интегрирана териториална стратегия за развитие
МПС	Моторно превозно средство
НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОБ	Общински бюджет
ОУП	Общ устройствен план
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПОС	Програма „Околна среда“ 2021-2027 г.
ПРР	Програма „Регионално развитие“ 2021-2027 г.
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
ПУГМ	План за устойчива градска мобилност
РБ	Републикански бюджет
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция на околната среда и водите
РОП	Регистър за обществени поръчки
РПМ	Републиканска пътна мрежа
ТСБ	Териториално статистическо бюро

Списък на таблиците

Таблица 1.	Нефинансови предприятия в общината.	17
Таблица 2.	Произведена продукция в община Кюстендил.....	17
Таблица 3.	Население под, в и над трудоспособна възраст през 2021 г.	21
Таблица 4.	Републиканска пътна мрежа в област Кюстендил (км).	25
Таблица 5.	Пътища за основен ремонт. Източник: община Кюстендил.	27
Таблица 6.	Улици в общината за ремонт на пътните платна.....	30
Таблица 7.	Връзка на селата с общинския център. Източник: община Кюстендил.	41
Таблица 8.	Фирма оператор № 1. Източник: община Кюстендил.	42
Таблица 9.	Фирма оператор № 2. Източник: община Кюстендил.	43
Таблица 10.	Автобусна връзка с други градове в страната.	43
Таблица 11.	Измерени стойности за ФПЧ ₁₀ . Източник: община Кюстендил.	48

Списък на фигурите

Фигура 1.	Основни документи за политика, приети от ЕК. Източник: ЕСП.	9
Фигура 2.	Процес на разработване на ПУГМ. Източник: SUMP Guideline.....	14
Фигура 3.	Област Кюстендил и община Кюстендил.....	15
Фигура 4.	Дял на населението на възраст 65+ години от общия брой население (%)	20
Фигура 5.	Брой население по пол и възраст през 2021 година. Източник: НСИ.	21
Фигура 6.	Брой население 0-14-годишна възраст. Източник: НСИ.....	22
Фигура 7.	Естествен прираст на населението. Източник: НСИ.....	23
Фигура 8.	Механичен прираст на населението. Източник: НСИ.	23
Фигура 9.	Равнище на безработицата в община Кюстендил. Източник: АЗ.	24
Фигура 10.	Пътна карта на селищата в община Кюстендил.	27
Фигура 11.	Обществен транспорт. Източник: община Кюстендил.	41

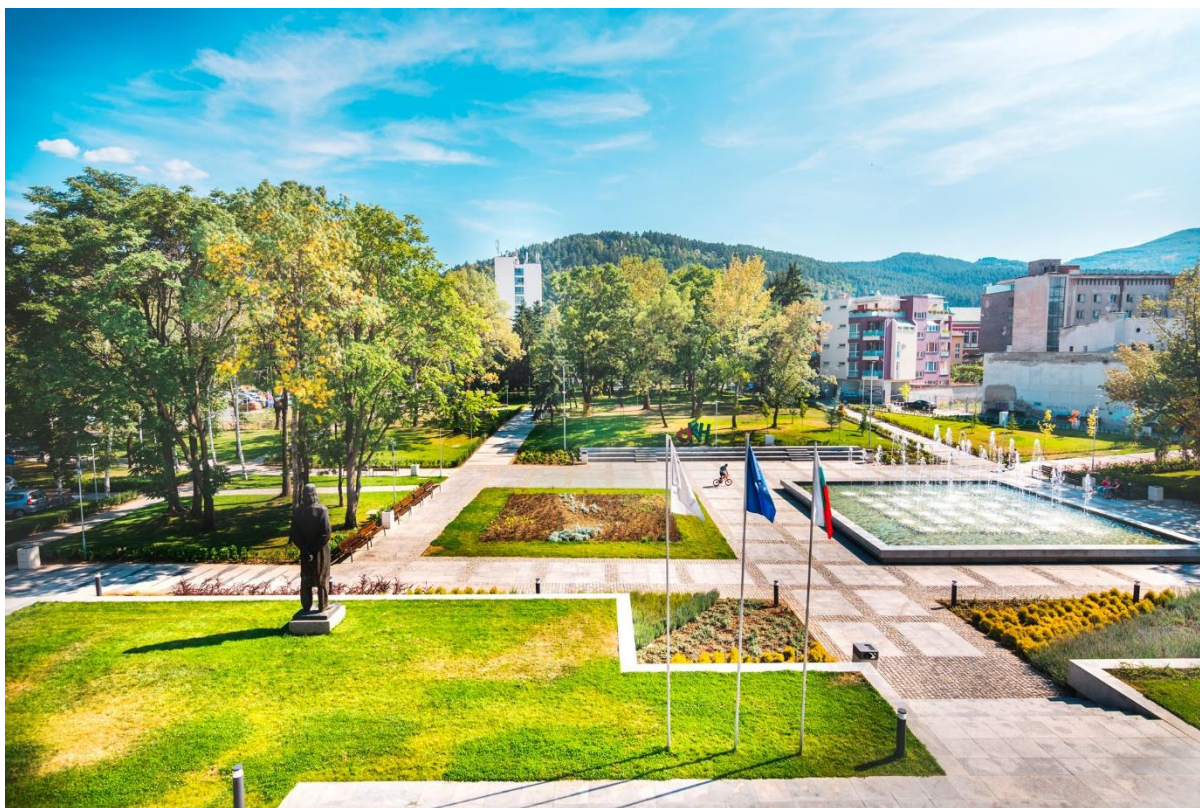
Списък на изображенията

Изображение 1.	Град Кюстендил.	5
Изображение 2.	Река Струма на територията на община Кюстендил.	16
Изображение 3.	Град Кюстендил.....	38
Изображение 4.	Велоалея.	39
Изображение 5.	Автогара Кюстендил.	41
Изображение 6.	Железопътна гара Кюстендил.	44
Изображение 7.	Обучение на деца за правилата за движение.....	83

Въведение

Планът за устойчива градска мобилност (ПУГМ) на община Кюстендил представлява стратегически средносрочен документ за количествено и качествено удовлетворяване потребностите от мобилност на хората и бизнеса. Той служи за планиране и управление на мобилността (на хора и стоки) за функционални градски/крайградски райони.

ПУГМ на община Кюстендил обхваща периода 2021-2027 години и формулира общинските приоритети в сферата на транспортната инфраструктура и управлението на мобилността на територията на общината.



Изображение 1. Град Кюстендил.

В последните десетилетия възникват нови подходи спрямо планирането на градската мобилност, породени от стремежа на местните власти да преодолеят остарелите тенденции и да разработят стратегии, които да стимулират преминаването към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — например ходене пеш, каране на велосипед, обществен транспорт и нови видове модели за използване и притежаване на автомобили. Много градове в ЕС експериментират с иновационни решения по отношение на мобилността и споделят своя опит чрез различни мрежи за обмен на информация между градовете.

През март 2011 година ЕК публикува Транспортната Бяла Книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна

система (COM(2011)0144 final). За целта следва да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове с определена големина съгласно националните стандарти и базирано на насоките на ЕС. Комисията предлага да се използват регионалните фондове за развитие и кохезионния фонд за градове и региони, които са представили актуални и одобрени от независим орган Одитен сертификат за устойчива градската мобилност.

Понятието „градска мобилност“ се отнася до възможността за лесно придвижване на хората между различни точки в града или градските региони с помощта на наличната транспортна мрежа и услуги. Съществуват много фактори, които влияят върху градската мобилност, като например демография, земеползване, управление, наличие на обществен транспорт, използване на автомобили и местна икономика.

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. Поради това се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението по отношение на мобилността. Плановите за устойчива градска мобилност могат да помогнат на градовете да използват по ефективен начин съществуващата транспортна инфраструктура и услуги и да предприемат мерки за градска мобилност по разходоефективен начин. Тези планове следва да бъдат разработени в сътрудничество, което обхваща различни области и сектори на политиката (транспорт, земеползване и териториално устройство, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, пътна безопасност и др.), не само между отделните равнища на управлението и администрацията, но и с органите в съседните райони — както градски, така и селски.

Като цяло, за да достигне целта си до 2050 година, ЕС трябва да намали емисиите си с 80-95% под нивата от 1990 година в контекста на необходимите намаления в развитите страни като група. Анализът на Новите технологии за превозни средства и управление на трафика ще бъдат от централно значение за намаляване на транспортните емисии в ЕС и останалата част от света. Намаляване на парниковите газове (ПГ) с поне 60% до 2050 година в сравнение с нивата от 1990 година, а той остава значителен и все още растящ източник на ПГ. Целта на транспортния сектор е до 2030 година да намали емисиите на ПГ с около 20% под нивото им от 2008 година. Като се има предвид значителното нарастване на емисиите от транспорт през последните две десетилетия, това би ги довело въпреки всичко до ниво с 8% над това от 1990 година. Предизвикателството е да се премахне зависимостта на транспортната система от петрола, без да се жертва ефективността ѝ и без да се застрашава мобилността. В съзвучие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“, заложена в стратегията „Европа 2020“ и новия план за енергийна ефективност от 2011 година, главната цел на европейската транспортна политика е да помогне за създаването на система, която подкрепя европейския икономически прогрес,

подобрява конкурентоспособността и предлага висококачествени услуги в сферата на мобилността, като същевременно използва ресурсите по-ефективно. На практика транспортът трябва да консумира по-малко и по-чиста енергия, да използва по-добре една модерна инфраструктура и да намали отрицателното си въздействие върху околната среда и ключови природни богатства като водата, земята и екосистемите. В градовете преминаването към по-екологичен транспорт се улеснява от по-ниските изисквания към пробег на превозните средства и по-голямата гъстота на населението. Изборът на средства за обществен транспорт е по-голям, налице са и алтернативи като ходене пеш и каране на велосипед. Градовете страдат най-много от задръствания, лошо качество на въздуха и шумово замърсяване. Градският транспорт е отговорен за около една четвърт от емисиите на въглероден диоксид, идващи от транспорта, а 69% от пътнотранспортните произшествия възникват в градовете. Постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива от градската среда, е съществен принос за значителното намаляване на зависимостта от петрола, на емисиите на парникови газове, както и на замърсяването на въздуха и шумозамърсяването на местно ниво. То ще трябва да бъде съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства. Употребата на по-малки, по-леки и по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Големите автомобилни паркове от градски автобуси, таксите и микробуси за доставка са особено подходящи за въвеждането на алтернативни горива и системи за задвижване. Те могат да дадат значителен принос към намаляването на въглеродната интензивност на градския транспорт, като същевременно служат и за изпитателен стенд за нови технологии и възможност за ранно реализиране на пазара. Пътните такси и премахването на несправедливото данъчно облагане също могат да съдействат за насърчаване на използването на обществения транспорт и постепенното въвеждане на алтернативни принципи на задвижване.

Технологичните нововъведения могат да постигнат по-бърз и по-евтин преход към по-ефективна и устойчива европейска транспортна система, като действат по три основни фактора:

- Ефективност на транспортните средства чрез нови двигатели, материали и дизайн;
- Използване на по-чиста енергия чрез нови горива и системи за задвижване;
- По-добро използване на мрежата и по-безопасна и сигурна дейност чрез информационни и комуникационни системи.

Институционална и законодателна рамка

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е гарантиране на достъпа; повишаване на сигурността; намаляване на замърсяванията (на въздуха и на шума);

превръщането на транспорта в ресурсно ефективен отрасъл; подобряване привлекателността на територията и качеството на живот на хората общината.

Тенденциите на изменение на климата и изчерпване на природните ресурси поставят допълнителни предизвикателства пред устойчивия растеж, тъй като поради целта за ограничаване изменението на климата до под два градуса и прекъсването на пряката зависимост между икономическия растеж и ресурсоемкостта налагат повече дългосрочно инвестиране в енергия с ниски въглеродни емисии. Предвид въздействието на градската мобилност върху икономическия растеж и околната среда, ЕС насърчава изграждането на такава градска мобилност, която да е устойчива. Това означава разработване на стратегии за преминаване към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — например ходене пеша, каране на велосипед, обществен транспорт и нови форми на използване и притежаване на автомобили.

Основанията за разработването на ПУГМ като стратегическия документ са изискванията, поставени в нормативните актове на европейско и национално ниво, в които са формулирани концепциите и приоритетите за пространствено развитие на териториите в това число и за развитие на транспортната инфраструктура и транспортната система.

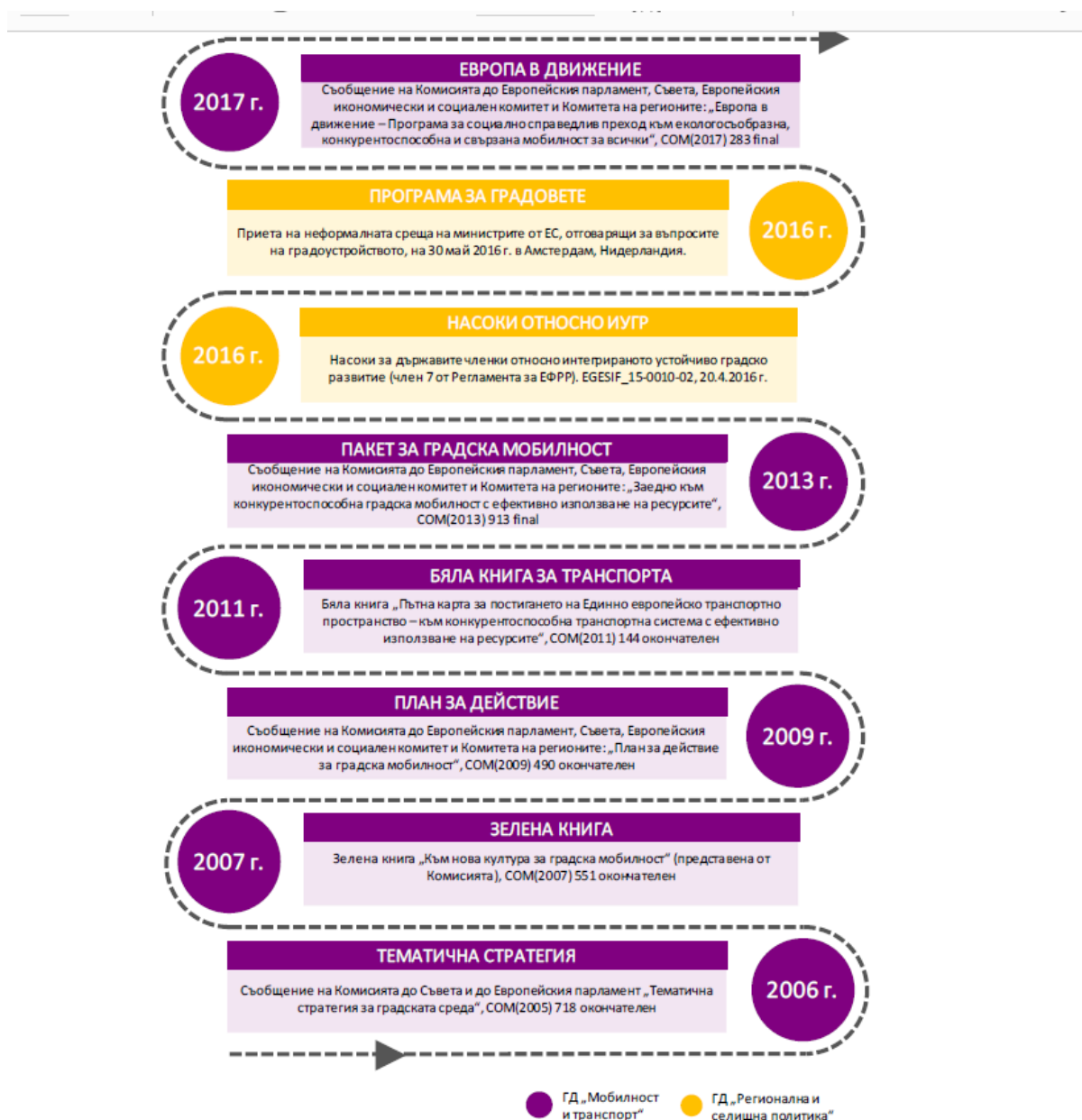
Основни международни актове:

- 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 пътно-транспортни 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. ;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- Концепция за планове за устойчива градска мобилност „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ на Европейската комисия – 2013 г.;
- Регламент №1315 на ЕС „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ – 2013 г.;
- Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие 2020 г.;
- Европейска зелена сделка 2019 г.;
- Стратегия „Транспорт 2050“ на ЕС.

Фигура 1. Основни документи за политика, приети от ЕК. Източник: ЕСП.



Източник: ЕСП.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

В тази връзка в доклада за България за 2019 година ЕК отправя препоръки за развитието на транспортната система в страната, включващ задълбочен преглед за „предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“. Набелязани са нужди от инвестиции на национално ниво с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

създаване на интелигентни системи за транспорт и пътно движение, предназначени за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване;

Национални стратегически и планови документи

- Национална програма за развитие „България 2030“;
- Национална стратегия за регионално развитие (2012-2022 г.);
- Национална концепция за пространствено развитие (2013-2025 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р.България до 2020 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Р.България (2010-2020 г.);
- Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Р.България (2011-2020 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор (2008-2020 г.);
- ●Оперативна програма „Региони в растеж „ 2014-2020 г.“;
- ●Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“;
- ●Оперативна програма „Околна среда 2014-2020 г.“;
- ●Програма за европейско териториално сътрудничество Гърция – България” 2014-2020 г.

Национално законодателство

- Закон за автомобилните превози;
- Закон за устройство на територията;
- Законът за местното самоуправление и местната администрация;
- Закон за общинската собственост;
- Закон за пътищата;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- 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;

Наредби

- 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 превоза 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 №2/2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизираните територии;
- Наредба №7/2000 г., относно правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони;
- Наредба №4/2009 г. за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии;
- Наредба №1/2001 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за организиране движението по пътищата;
- Наредба №2 за сигнализацията на пътищата с маркировка;
- Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали;
- Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- 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 – 2013 г.

Регионални и общински документи

- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Югозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021-2027 г.;
- План за интегрирано развитие на община Кюстендил 2021-2027 г.;
- Общ устройствен план на община Кюстендил.

Възможни източници на финансиране

Основните източници на финансиране на мерки за устойчива градска мобилност в следващите години са традиционно Програма за развитие на регионите 2021-2027 (ПРР) и новият инструмент – Национален план за възстановяване и развитие (НПВУ).

По приоритетна ос 1 - Устойчиво градско развитие на ПРР, ще бъдат подкрепени 10 големи градски общини в България: Видин, Плевен, Русе, Велико Търново, Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, Столична община и Благоевград. **Приоритет 2 на програмата - Интегрирана териториална свързаност** обхваща 40 градски общини. Заложените мерки за устойчива мобилност, включително градска, са идентични за двата приоритета. Те включват всички видове инвестиции в инфраструктура и оборудване, включително, но не само: разработване на планове за управление на движението, въвеждане на интелигентни транспортни системи (ИТС) и др. мерки за дигитализация на транспорта, подмяна на подвижния състав на обществен транспорт с екологично чист, зарядна инфраструктура за чисти превозни средства, велосипедна и пешеходна мрежа, 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.

Програмата насърчава развитието на функционални зони и регионални връзки от гледна точка на трудовата мобилност, включително чрез развитието на междуселищния обществен транспорт. Мерките за устойчива градска мобилност са допустими на територията и на селски общини, които не граничат с градски, при ясно обоснована необходимост и интегриран характер на инвестицията.

Предвидени за финансиране са мерки за изграждане на зарядни станции като елемент на устойчивата градска мобилност на териториите на градските общини в страната в

съответствие с ПИРО. Всички останали мерки, свързани с изграждането на зарядни станции, ще се финансират от Програмата за транспортна свързаност (ПТС).

В допълнение проектът "Зелена мобилност" от Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) с индикативен бюджет 51.13 млн. евро е насочен към 40 градски общини, без 10-те най-големи. Предвидено е да се осъществи под формата на пилотна схема в подкрепа на реформата за устойчива градска мобилност, която да предшества интегрираните проекти за устойчива градска мобилност по ПРР. Задължително изискване към проектите е да бъдат подготвени и изпълнявани в партньорство между две или повече общини с един или няколко оператори на обществения транспорт. Селските общини са допустими като асоциирани партньори по проектите при обосновка по отношение на връзките между селските и градските райони и функционалните зони. Предвидените дейности включват: нулево-емисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на градовете; съпътстващи мерки съгласно предпроектните проучвания - изграждане на зарядни станции, обслужващи превозните средства на обществения транспорт, както и разработването на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт; изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност, насочени към уязвимите участници в движението - пешеходци и велосипедисти; разработване/актуализиране на генерални планове за организация на движението.

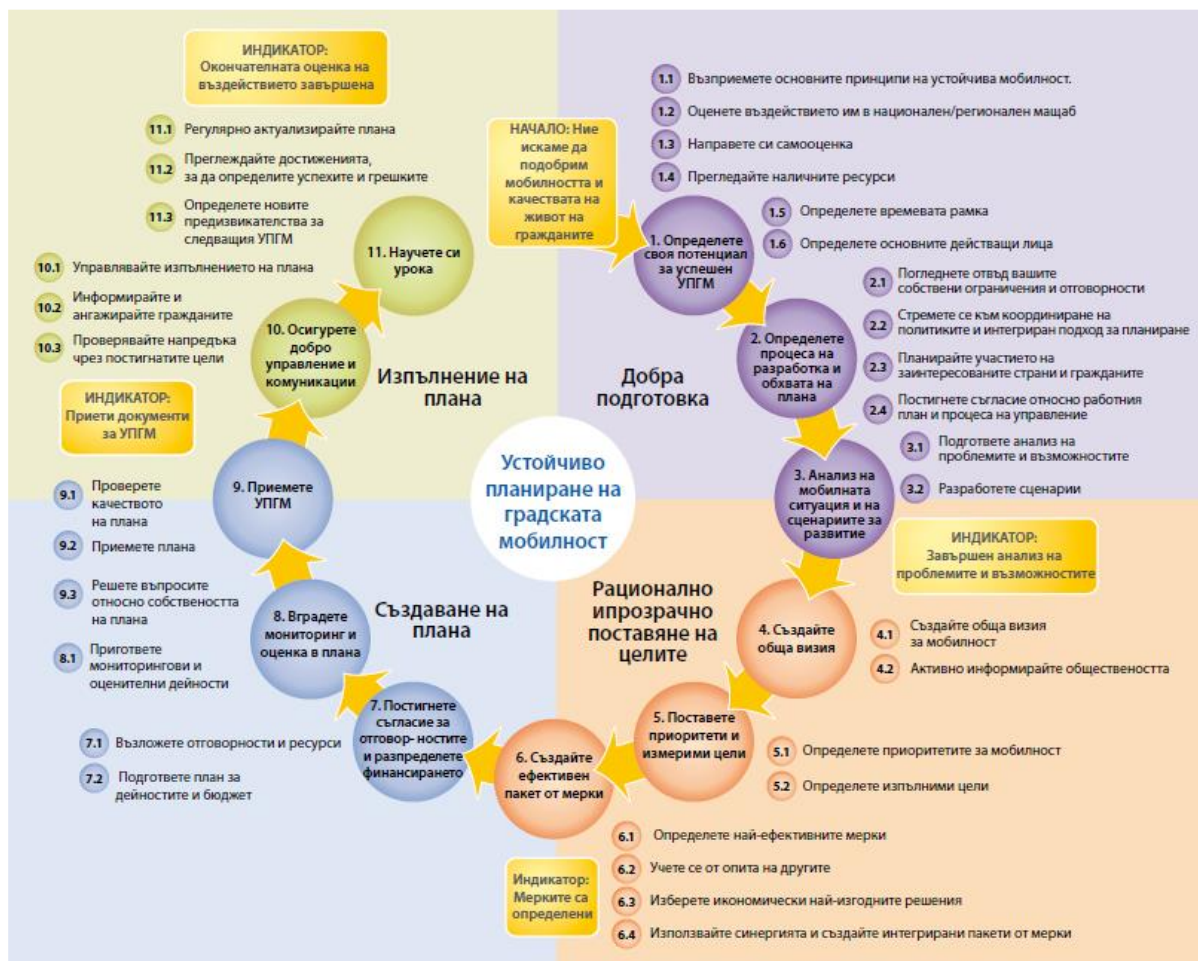
В допълнение, за насърчаване на електромобилността като част от местните стратегии за устойчива градска мобилност е предвидено да допринася и **приоритет 5 Въздух на Програмата за околна среда 2021-2027 г. чрез пилотна схема** за финансиране чрез финансови инструменти на мерки за постепенното прекратяване използването на конвенционални МПС с високи емисии (дизелови, приоритетно pre-Euro и Euro 1) и преминаване към електрически автомобили. Помощта е насочена към граждани, живеещи в общини с нарушено качество на въздуха, които трябва да предадат за рециклиране регистрирани високо-емисионни дизелови автомобили. Предвидена е и подкрепа за въвеждане на зони с ниски емисии, която да бъде концентрирана в градове с лошо качество на въздуха и значителни проблеми с трафика.

Разработване на ПУГМ Кюстендил

Разработката на ПУГМ се разглежда като непрекъснат процес от 11 основни стъпки с 32 свързани дейности, като последните могат да се извършват успоредно.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Фигура 2. Процес на разработване на ПУГМ. Източник: SUMP Guideline.



Разработването и изпълнението на ПУГМ следва интегриран подход с висока степен на сътрудничество, координация и консултация между отделните нива на управление и съответните органи. Планът за устойчива градска мобилност следва прозрачен и ориентиран към участие подход, което включва партньорството с всички заинтересовани страни — граждани, представители на гражданското общество и икономическите субекти в разработването и изпълнението на плана от самото начало и по време на целия процес.

За изпълнението на ПУГМ следва да се извършва подробен мониторинг. Напредъкът към целта и конкретните задачи на плана и постигането на резултатите от него трябва да се оценяват редовно въз основа на избрани показатели.

Анализ на текущото състояние

Община Кюстендил е разположена в западната част на област Кюстендил. С площта си от 979.915 км² е най-голямата община в областта, което съставлява 32.11% от територията ѝ и е една от най-големите в България (11-о място).

Фигура 3. Област Кюстендил и община Кюстендил.



Община Кюстендил е най-западната община в България (крайна западна точка връх Китка). Границите ѝ са следните: на север – община Трекляно; на юг – община Бобошево; на североизток – община Земен и община Радомир, област Перник; на изток – община Бовов дол; на югоизток – община Невестино; на югозапад – Република Северна Македония; на северозапад – Република Сърбия.

Пространствена структура, климат и води

Пространствената позиция на община Кюстендил се характеризира със следните особености: периферност – държавната граница ограничава транспортно-икономическите връзки с част от западните покрайнини; широки контактни зони със Северна Македония и Сърбия и отворени гранични контролно-пропускателни пунктове с възможности за задълбочаване на трансграничното сътрудничество; разнообразен релеф с доминация на планинския; наличие на лековити минерални води; значително горско богатство и минерални суровини. Природното положение се характеризира с доминация на средновисоки планини и котловините Кюстендилска и Каменишка.

В северозападната част на общината са южните разклонения на Милевска планина, на север – Чудинска и Конявска, на запад са планините Лисец и Осогово, които са с надморска височина над 1 400 м. Те са причина за доминирането на планински тип климат. По-голямата част от територията на община Кюстендил – котловините Каменишка, Кюстендилска, Дупнишка и историко-географската област (покрайнина) Разметаница, попадат в преходната климатична област. Най-съществените климатични характеристики на котловините са топло лято, мека зима, по-малка годишна амплитуда на температурата на въздуха, проявление на два годишни максимума на валежите (през май-юни и ноември – декември), два изразени минимума (август и февруари) и ежегодна, но неустойчива снежна покривка. По-съществени са различията по отношение на годишния брой дни със снежна покривка – от 130 дни в планинската част, до 20 – 22 дни в котловините. Продължителността на немразовитото време през

годината е различно - от 140 (в планинската част) до 200 (в ниската част) денонощия. Такива различия са характерни и за годишната температурна амплитуда – от 17 – 18°C във високите земи, до 22 – 23°C в по-ниските части. Средната годишна скорост на вятъра е съответно – 4 м/сек. в териториите с надморска височина над 1 400 м, до 1 м/сек. в земите с малка надморска височина. Броят на дните с вятър над 14 м/сек. е от 50 за високата част до 10 дни в ниската зона.

Територията е част от водосборния басейн на река Струма, която е и най-голямата река в областта. Нейните притоци са сравнително равномерно разположени на територията на община Кюстендил. През града минават реките Банщица и Колушка. По-големите реки в района са: Драговищица, Соголянска, Бистрица, Банщица, Новоселска, Берсинска, Елешница, Лилячка и др. Десните притоци на река Струма са по-големи и водообилни.



Изображение 2. Река Струма на територията на община Кюстендил.

Особено значение за водния баланс на общината имат язовирните води. По-големите язовири на територията са „Берсин“, „Дренов дол“ и „Багреници“. Предназначението на техните води е предимно за поливни нужди, а също и за рекреация.

Районът се характеризира с богати ресурси на грунтови води в алувиалните отложения и наносните конуси, както и с обилни термални води. Термоминералните извори са над 30 и са едни от най-горещите в страната.

Икономика

Икономическото състояние на област Кюстендил и община Кюстендил постепенно се подобрява в последните години, но и областта, и общината се развиват по-бавно от останалата част на страната. Развитието на инфраструктурата и качеството на

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

административните услуги в общината са близки до средните за областта и страната, а местните данъци и такси са едни от най-привлекателните в страната.

Структурата на общинската икономика не се променя в последните години и е типична за областта и страната. Най-голям дял в БДС има секторът на услугите -53 - 59%, дялът на индустрията е в границите 30 - 35%, а на селското стопанство – 10 - 11%.

Нефинансови предприятия

Броят на предприятията през 2020 година са 3 052, като 95.1% от тях са микро¹, в които са заети 5 038 души или 45% от заетите в общината. Големите предприятия са 3 на брой, но те осигуряват 1 255 работни места. Общо добре развитият сектор от МСП в общината осигурява 88.8% от заетостта, 88.7% от добавената стойност, 95.4% от нетните приходи от продажби и 93.8% от произведената продукция.

Таблица 1. Нефинансови предприятия в общината.

2020	Брой предприятия		Произведена продукция		Нетни приходи от продажби		Заети лица		Добавена стойност по факт. р-ди	
	брой	%	хил. лв	%	хил. лв	%	брой	%	хил. лв	%
Общо	3 052	100	566 456	100	760 932	100	11 247	100	211 122	100.0
Микро	2 903	95.1	288 765	51	409 950	53.9	5 038	44.8	86 548	41.0
Малки	124	4.1	119 156	21	188 535	24.8	2 340	20.8	49 343	23.4
Средни	22	0.7	123 469	21.8	127 496	16.8	2 614	23.2	51 390	24.3
Големи	3	0.1	35 066	6.2	34 951	4.6	1 255	11.2	23 841	11.3

Източник: НСИ

Най-много заети има в преработващата промишленост – 39.2% от всички заети, а на второ място са тези в областта на търговията – 18.6% от всички заети лица през 2020 година.

През същата година произведената продукция е 566 456 хил.лв., а произведената от предприятията добавена стойност е 211 122 хил.лв.

Таблица 2. Произведена продукция в община Кюстендил.

Продукция	2014		2020		Изменение	
	хил. лв	структура %	хил. лв	структура %	хил. лв	%

¹ **Микропредприятие:** предприятие с по-малко от 10 служители и с годишен оборот (парите, получени през даден период) или годишен баланс (отчет за активите и пасивите на дадено дружество), не по-голям от 2 милиона евро;

Малко предприятие: предприятие с по-малко от 50 служители и с годишен оборот или баланс, не по-голям от 10 милиона евро;

Средно предприятие: предприятие с по-малко от 250 служители и с годишен оборот, не по-голям от 50 милиона евро, или годишен баланс, не по-голям от 43 милиона евро;

Голямо предприятие: предприятие с 250 или повече служители и с годишен баланс над 43 милиона евро.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Общо	388 219	100.0	566 456	100.0	178 237	45.9
Селско, горско и рибно стопанство	9 772	2.5	12 866	2.3	3 094	31.7
Преработваща промишленост	145 313	37.4	193 391	34.1	48 078	33.1
Строителство	68 062	17.5	67 117	11.8	-945	-1.4
Търговия; ремонт на автомобили и мотоциклети	33 754	8.7	47 568	8.4	13 814	40.9
Транспорт, складиране и пощи	87 695	22.6	185 576	32.8	97 881	111.6
Хотелиерство и ресторантьорство	7 483	1.9	8 999	1.6	1 516	20.3
Разпространение на информация	397	0.1	1 557	0.3	1 160	292.2
Операции с недвижими имоти	2 006	0.5	4 108	0.7	2 102	104.8
Професионални дейности и научни изследвания	3 628	0.9	12 861	2.3	9 233	254.5
Административни	1 523	0.4	3 003	0.5	1 480	97.2
Хуманно здравеопазване	12 749	3.3	17 291	3.1	4 542	35.6
Други дейности	1 381	0.4	4 983	0.9	3 602	260.8

Източник: НСИ

Преките чуждестранни инвестиции в общината за 2020 година са 29 690 хил. евро и над 70% от чуждите инвестиции са в индустрията, които са вследствие на изградени партньорства с местни доставчици и производители. Разходите за придобиване на ДМА през същата година са 40 884 хил.лв.

Най-голям дял от произведената продукция имат секторите преработваща промишленост, транспорт, складиране и пощи, както и строителство и търговия. Водещите производства са: производство на професионално кухненско оборудване; текстил и трикотаж; производство на трансформатори; производство на детски играчки; шивашка промишленост и ишлеми; производство на обувки; хранително-вкусова промишленост – месо и месни изделия, мляко и млечни продукти, плодове – пресни, сушени и замразени, хляб и хлебни изделия, сладкарски изделия и др.; производство на спиртни напитки; строителство.

Селско стопанство

Селското стопанство е с вековни традиции в общината. Териториалните условия му са разнообразни и поради климата, почвите, както и средиземноморското влияние на река Струма, условията за развитие на овощарство са изключително добри. Област Кюстендил и община Кюстендил са наричани „овощната градина на България“. Земеделските земи са 456 454 дка или 48% от територията. В последните пет години се забелязва тенденция на засаждане на нови насаждения от ябълки, череши и по-малко лозя, което се дължи и на европейските фондове за създаване на нови трайни насаждения.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Животновъдството е с по-слаби позиции в селското стопанство. Традиционно се отглеждат говеда, овце, кози, свине и птици. Основните данни за отглежданите животни за изминалия период дават една песимистична картина. С изключение на говедовъдството, което бележи лек ръст в последните години, другите отрасли са в застой или силен спад. Животновъдството не е добре развито, което се дължи на завишени санитарни изисквания към животните и фермите. Регистрират се предимно животновъдни обекти тип „лично стопанство“, няма регистрирани индустриални ферми.

Горски фонд

Общата площ на горския фонд в община Кюстендил е 431.163 дка и съставлява 44% от общата площ на общината и е значително по-висок от средния за страната – 33.5%. Горите са държавна, общинска и частна собственост, като преобладаващата е държавната, но и общината притежава голям горски фонд. Общинските гори са залесени и служат за дървопреработване.

Туризм

В икономиката туризмът е важен отрасъл за общината и се развива в последните години с изграждане на къщи за гости, като легловата база, заведенията за хранене и развлечения се увеличават и условията се подобряват. Благоприятни са условията за развитие на културен, селски и зимен туризм. На територията на общината има чудесни балнеоложки условия. Топлите минерални извори в съчетание с рехабилитационните центрове дават възможност да се извършват процедури за лечение на редица заболявания. С минералната вода са запазени обществени бани, плувен комплекс с олимпийски размери и медицинска сауна. Високата температура и големия дебит предоставят възможност за геотермално използване на водата.

Създадени са условия за развитие на: планински туризм - наличието на много планински хижи и заслони, трайно маркирани маршрути в Осоговската планина, която започва непосредствено от града и Рила планина - на 40 км от Кюстендил, дават възможност за развитие на туризма; зимни спортове - наличие на бази за ски спортове; екотуризм - в региона няма предприятия, замърсяващи околната среда.

Населени места и население

Община Кюстендил включва 72 населени места, от които един град – Кюстендил, и 71 села: Багреници, Берсин, Блатец, Бобешино, Богослов, Буново, Вратца, Гирчевци, Горановци, Горна Брестница, Горна Гращица, Горно Уйно, Грамаждано, Граница, Гурбановци, Гърбино, Гърляно, Гюешево, Дворище, Дождевица, Долна Гращица, Долно село, Долно Уйно, Драговищица, Жабокрът, Жеравино, Жиленици, Ивановци, Каменичка Скакавица, Катрище, Коняво, Копиловци, Коприва, Кутугерци, Кършалево, Лелинци, Леска, Лисец, Лозно, Ломница, Мазарачево, Николичевци, Нови чифлик, Ново село, Пиперков чифлик, Полетинци, Полска Скакавица, Преколница, Радловци, Раждавица, Раненци, Режинци, Ръсово, Савойски, Сажденик, Скриняно, Слокощица,

Соволяно, Стенско, Таваличево, Търновлаг, Търсино, Церовица, Црешново, Цървена ябълка, Цървендол, Цървеняно, Чудинци, Шипочано, Шишковци, Ябълково. Административно населените места са организирани в 48 кметства, от които кметът на общината и кметове в селата: Багреници, Берсин, Бобешино, Богослов, Буново, Вратца, Гирчевци, Горановци, Горна Брестница, Горна Гращица, Грамаждано, Граница, Гърляно, Гюешево, Дворище, Долна Гращица, Долно село, Драговищица, Жабокрът, Жиленици, Каменичка Скакавица, Катрище, Коняво, Копиловци, Лозно, Ломница, Мазарчево, Николичевци, Нов чифлик, Ново село, Пиперков чифлик, Полска скакавица, Преколница, Радловци, Раненци, Раждавица, Савойски, Скриняно, Слокощица, Соволяно, Стенско, Таваличево, Търновлак, Цървеняно, Шипочано, Шишковци и Ябълково. Населението е концентрирано в града и в най-големите села – Жиленици, Слокощица, Багреници, Граница, Жабокрът, Коняво, Копиловци, Пиперков чифлик и Ябълково; в останалите села има малко на брой и предимно застаряващи жители. Броят на населените места увеличава значително ангажмента и проблемите, които трябва да решава общинската администрация.

Демографски процеси

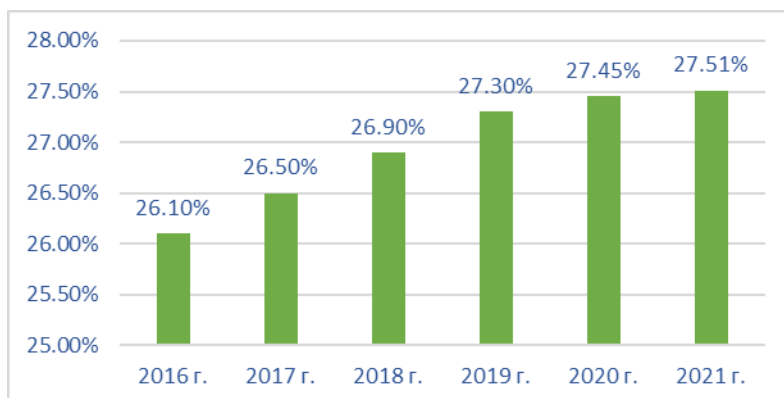
В повечето страни от Източна Европа, включително и в България, дори и в тези с положителен естествен прираст и по-малка смъртност от тази в нашата страна, населението намалява и в резултат на продължаващите емиграции към по-развитите страни на запад и север поради забавени темпове на икономическо развитие. Това движение на населението има отрицателен ефект върху националното пространство, защото съществува риск от обезлюдяване на значителни територии. Данните на НСИ доказват, че България не прави изключение. През последните години се е увеличило само населението на областите София-град и Варна. Трайна е тенденцията на обезлюдяване на най-малките населени места.

Териториите в риск от обезлюдяване в община Кюстендил са в селата: Блатец, Бобешино, Буново, Горановци, Горна Брестница, Горно Уйно, Гурбановци, Гърбино, Дождевница, Долна Гращица, Долно село, Долно Уйно, Жеравино, Ивановци, Каменичка Скакавица, Катрище, Коприва, Кутугерци, Кършалево, Лелинци, Леска, Лисец, Ломница, Мазарчево, Ново село, Полетинци, Полска Скакавица, Преколница, Раненци, Режинци, Ръсово, Савойски, Сажденик, Търновлаг, Търсино, Церовица, Црешново, Цървена ябълка, Цървендол, Цървеняно, Чудинци, Шипочано – 41 на брой или 57.74% от всички села.

През 2021 година общо жителите на общината са 51 044 души, от които 24 752 мъже (48.49%) и 26 292 жени (51.51%). В град Кюстендил живеят 37 799 души, от които 18 133 мъже и 19 666 жени. В селата има общо 13 245 жители на общината, от които 6 619 мъже и 6 626 жени. Средната гъстота на населението в общината е 52.09 души /км².

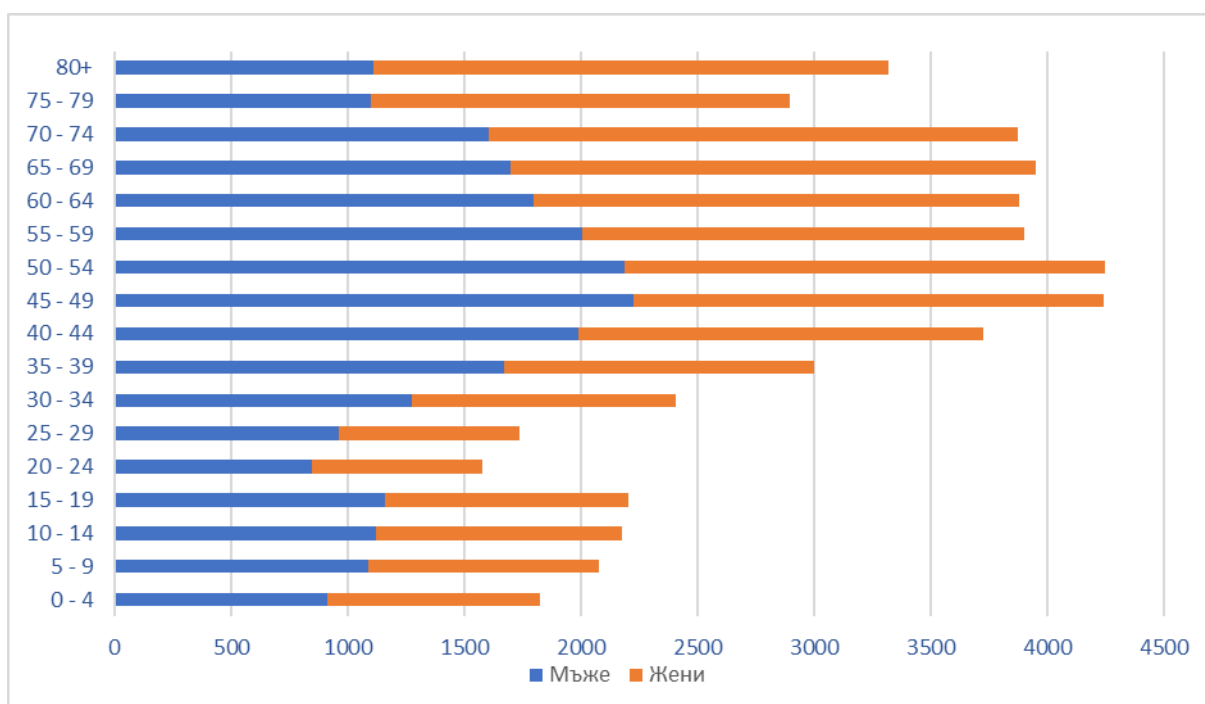
Фигура 4. Дял на населението на възраст 65+ години от общия брой население (%). Източник: НСИ.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил



както и за едноименната област и цялата страна, е налице процес на демографско остаряване. Процесът на застаряване на населението продължава, като се наблюдава увеличаване на дела на жителите на възраст 65 и повече години от общия брой население – 27.51%.

Фигура 5. Брой население по пол и възраст през 2021 година. Източник: НСИ.



Трудоспособните жители в общината на възраст 15-64 години през 2021 са 28 832 души или 56.48% от цялото население. Коефициентът на демографско заместване² е 56.75%, което означава, че за всеки 100 души, на които предстои да напуснат работната сила, има най-много 57 души, на които предстои да се включат в нея.

Таблица 3. Население под, в и над трудоспособна възраст през 2021 г. Източник: НСИ.

	Общо			в град Кюстендил			в селата		
	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени	общо	мъже	жени
Община	51 044	24 752	26 292	37 799	18 133	19 666	13 245	6 619	6 626

² Коефициентът на демографско заместване показва съотношението между лицата, които влизат в трудоспособна възраст (на възраст 15-19 години) и лицата, които излизат от нея (60-64 годишна възраст). Изчислява се в проценти.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Кюстендил									
Под трудоспособна възраст	6 534	3 369	3 165	5 530	2 860	2 670	1 004	509	495
В трудоспособна възраст	28 832	15 621	13 211	21 853	11 531	10 322	6 979	4 090	2 889
Над трудоспособна възраст	15 678	5 762	9 916	10 416	3 742	6 674	5 262	2 020	3 242

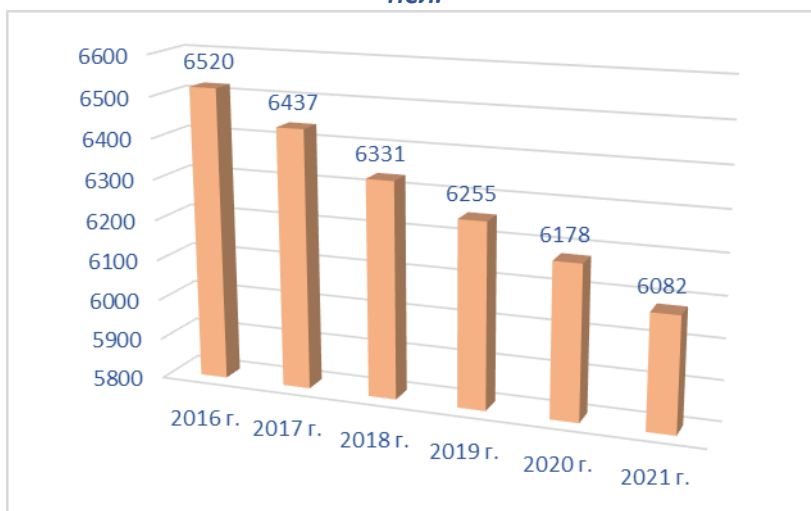
За влошаването на възрастовата структура у нас съществено допринасят мащабните емиграционни процеси предимно сред младите възрастови групи. Емигрирането на цели млади семейства (заедно с децата) и млади хора в детеродна възраст обуславя ускоряването на процеса на остаряване. Поради нарастването на общата смъртност и забавянето на растежа на средната продължителност на живота, скоростта на остаряване на населението все още не оказва значителен натиск върху икономиката и социалните системи, но с всяка изминала година рискът се увеличава. Процесът на застаряване на населението е характерен както за селата, така и за града.

Относителният дял на децата от 0 до 14 годишна възраст през 2021 година в общината е 11.9%, докато средната стойност за страната е 13.2%.

През 2021 година на територията на общината са родени общо 345 деца, от които 179 момчета и 166 момичета.

През годините намалява както абсолютният брой, така и относителният дял на населението под 15-годишна възраст от общия брой жители на общината. За периода 2016-2021 година броят на децата е намалял с 438.

Фигура 6. Брой население 0-14-годишна възраст. Източник: НСИ.

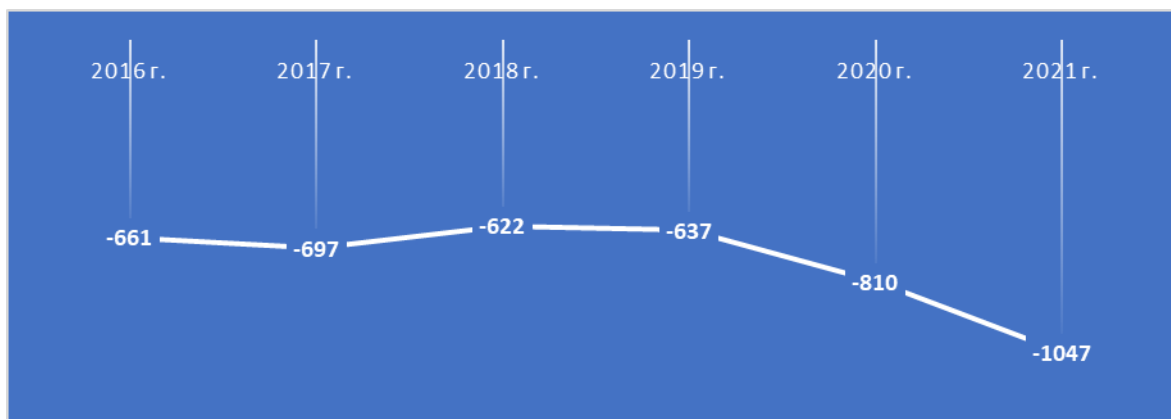


Естествен и механичен прираст

Естественият прираст (разликата между раждаемостта и смъртността) на населението в общината за периода 2016-2021 година е постоянно отрицателен, което е характерно както за областта, така и за цялата страна.

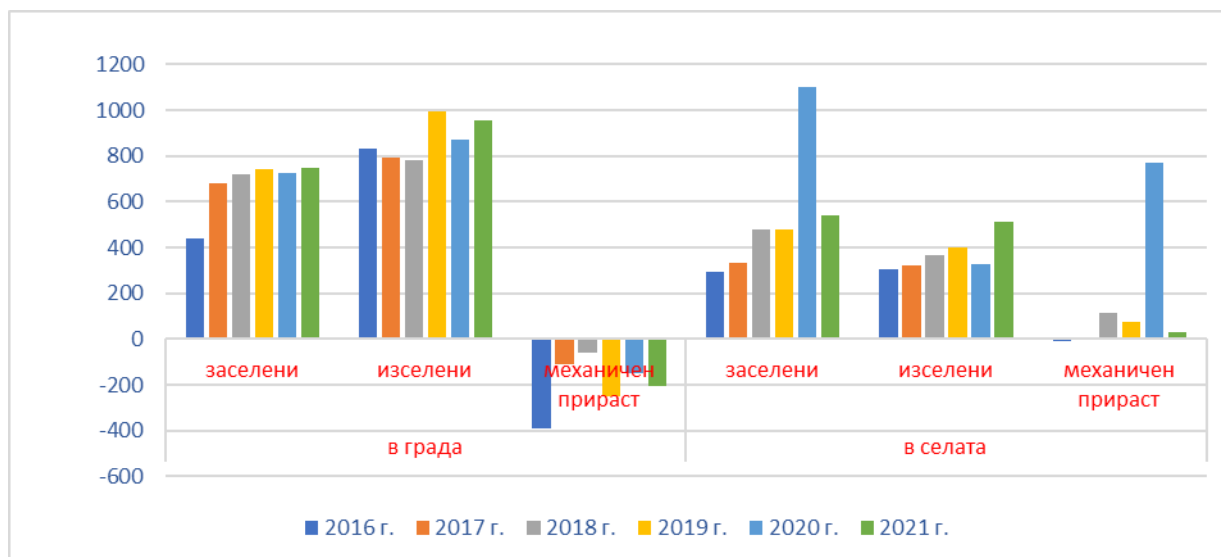
План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Фигура 7. Естествен прираст на населението. Източник: НСИ



Миграционната активност на населението заедно с неговото естествено възпроизводство определят съвременните тенденции в демографското развитие на община Кюстендил. През периода 2016-2021 година в общината са се заселили общо 7 287 души, от които 4 057 в града и 3 230 – в селата. Изселените за същия период общо са 7 475 души, от които 5 230 от града и 2 245 от селата. Механичният прираст (разликата между изселени и заселени лица) в селата е единствено отрицателен през 2016 година, след което става положителен, докато този в града е постоянно отрицателен.

Фигура 8. Механичен прираст на населението. Източник: НСИ.



Вследствие на протичащите демографски процеси в общината се налагат следните изводи:

- Продължаващо намаляване и застаряване на населението;
- Задълбочава се дисбалансът в териториалното разпределение на населението;
- Населението в трудоспособна възраст намалява, а това в над трудоспособна възраст се увеличава. Нисък коефициент на демографско заместване;
- Намаляване на абсолютния брой на живородените;

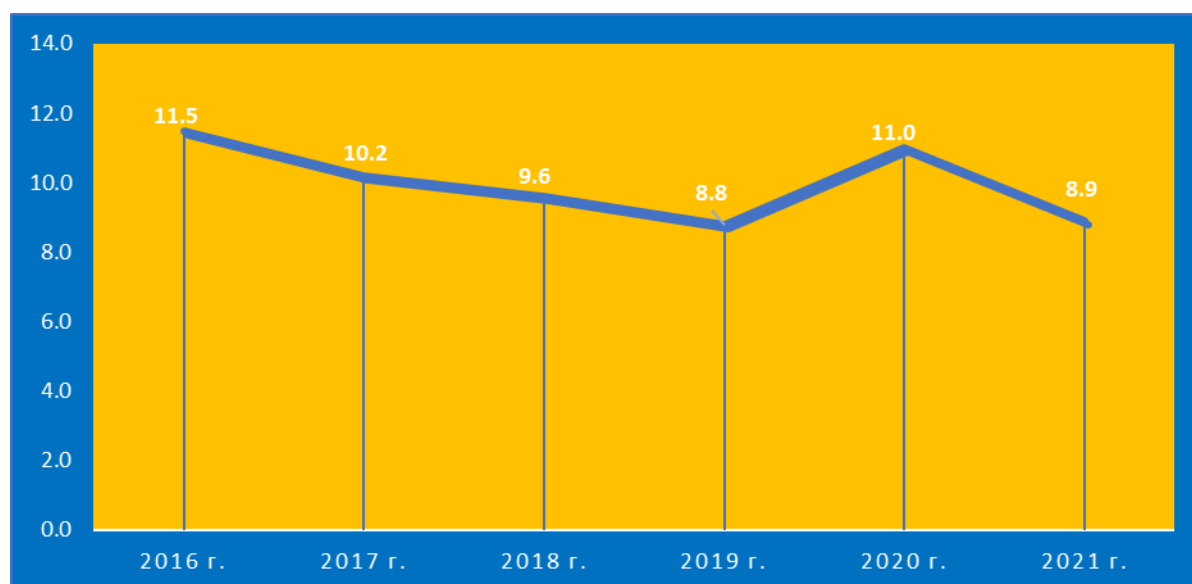
План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- Отрицателен естествен и механичен прираст.

Безработица, доходи на населението и линия на бедност

Безработицата в община Кюстендил в периода 2016-2021 година бавно намалява, с изключение на 2020 година поради пандемията COVID 19, когато тя се увеличава с 2.2 процентни пункта спрямо предходната година.

Фигура 9. Равнище на безработицата в община Кюстендил. Източник: АЗ.



По данни на НСИ през 2021 година линията на бедността за област Кюстендил е 539 лева, а общо за страната е 504.33 лева. Относителният дял на мъжете под линията на бедност в област Кюстендил е 14.3%, а на жените – 24.6%, което е над 10 процентни пункта.

Средната месечна брутна заплата в община Кюстендил плавно нараства през периода 2016-2021 година по данни на НСИ. През 2016 тя е 610 лева, през 2017 – 679 лева, през 2018 – 761 лева, през 2019 – 845 лева, през 2020 – 923 лева и през 2021 – 1 012 лева.

Състояние на транспортната свързаност, достъпност и териториална интегрираност

Кюстендил има малко по-гъста пътна мрежа от повечето области – 21 км/100 км² територия спрямо средно 18 км за страната и подобно на всички останали дължината ѝ постепенно се увеличава. Гъстотата на железопътната мрежа също е малко по-висока от средната – 4 км спрямо 3.6 км/100 км² територия, но без промяна през последните години. Благодарение на изграждането на магистрала „Струма“ делът на магистралите и първокласните пътища в общата пътна мрежа постепенно нараства – от 14.7% през 2009 година на 22% през 2019 година.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Пътна мрежа

Републиканска пътна мрежа

През територията на общината минава 1 Паневропейски транспортен коридор, 1 първокласен Републикански път, 1 второкласен Републикански път и 1 третокласен Републикански път с гъстота по-висока от тази в областта и страната.

През територията на община Кюстендил преминава паневропейски транспортен коридор № 8 с направление: Бари/Бриндизи - Отранто/Отрантски проток – Пристанище Драч/Пристанище Вльора – Тирана – Елбасан – Кяфасан – Струга – Кичево – Гостивар – Тетово – Скопие – Куманово – Крива паланка – Деве баир – Кюстендил – София - Пловдив – Бургас/Варна.

Републикански първокласен път I-6, който в участъка от ГКПП Гюешево до Перник съвпада с европейски път E871, започва от границата със Северна Македония, минава през селата на община Кюстендил: Гюешево, Каменичка Скакавица, Раненци, Гърляно, Вратца, Жиленци, заобикаля северно град Кюстендил и минава през селата Цървеняно и Ябълково.

Републикански второкласен път II-62 е с дължина 80 км и преминава през територията на община Кюстендил, като пътят се отклонява при 25.7 км на Републикански първокласен път I-6 североизточно от град Кюстендил, след село Пиперков чифлик минава през селата Багреници и Нови чифлик.

Таблица 4. Републиканска пътна мрежа в област Кюстендил (км).

Общини	I клас	II клас	III клас
Бобов дол	0.0	11.7	35.6
Бобошево	8.0	0.0	18.6
Дупница	23.3	13.1	10.8
Кочериново	11.0	0.0	6.9
Кюстендил	42.5	10.2	166.3
Невестино	0.0	9.9	91.9
Рила	0.0	0.0	39.1
Сапарева баня	0.0	9.2	12.7
Трекляно	0.0	0.0	50.0
Общо	84.8	54.1	431.9

Републикански третокласни пътища през община Кюстендил:

- III-601 преминава изцяло през територията на област Кюстендил, като пътят се отклонява при 22.6 км на Републикански първокласен път I-6 и преминава през селата Соголяно, Драговищица, Горановци, Долно Уйно и достига до границата с Република Сърбия;
- III-602 преминава през селата Коняво, Горна Гращица и Таваличево;

- III-621 преминава през селата Катрище и Горна Гращица, като в източната си част се съединява с Републикански път III-602;
- III-637 преминава през селата Полска Скакавица и достига до Драговищица, където се съединява с Републикански път III-601;
- III-6001 преминава през село Гърляно, Бобешино и завършва в Коприва;
- III-6003 преминава през селата Шишковци, Раждавица, Полска Скакавица и се свързва с Републикански път III-637;
- III-6005 се отклонява от Републикански път I-6 в центъра на село Ябълково, минава през село Копиловци и до село Шишковци се дублира с III-6003, стига до село Драговищица, където се свързва с Републикански път III-637;
- III-6202 се отклонява от Републикански път II-62 западно от село Пиперков чифлик, минава през село Слокощица и навлиза дълбоко в Осоговската планина;
- III-6203 се отклонява от Републикански път II-62 южно от село Търновлаг, минава през селата Багреници, Гирчевци, Жабокрът и Ябълково, където се свързва с Републикански път I-6;
- III-6222 се отклонява от Републикански път III-622 и преминава през селата Граница и Багреници, където се свързва с Републикански път II-62;
- III-6224 преминава през селата Савойски, Ново село и в Слокощица се свързва с Републикански път III-6202.

Транспортното положение показва, че Кюстендил отстои на еднакви разстояния от Крива паланка и Дупница (40 км), до Босилеград (52 км) и Перник (58 км), до Благоевград (68 км), София (86 км) и Куманово (96 км). В този изохрон – 60 – 90 минути, се формират основните пътничко- и стоко-потоци към община Кюстендил. От София през Кюстендил и Гюешево за Куманово – Скопие – Тирана и Дурас се предвижда преминаването на важния Общоевропейски транспортен коридор №8. Сега комуникациите по това трасе се поддържат от първокласен път. Връзките на Кюстендил с Дупница се осигуряват чрез второкласен път, а от Кюстендил за ГКПП Олтоманци и Босилеград - по третокласен път. Със стратегическо значение е транспортната комуникация от Кюстендил за Дупница и Самоков, а оттам - за Горнотракийската низина. Предимствата и ограниченията за развитие на пространствената позиция на община Кюстендил следва да се оценяват системно, периодично и стратегически – във връзка с промените които настъпват в геополитическата ситуация на региона (Югоизточна Европа), на глобалните и регионалните климатични промени и изграждането на нови транспортни коридори и връзки.

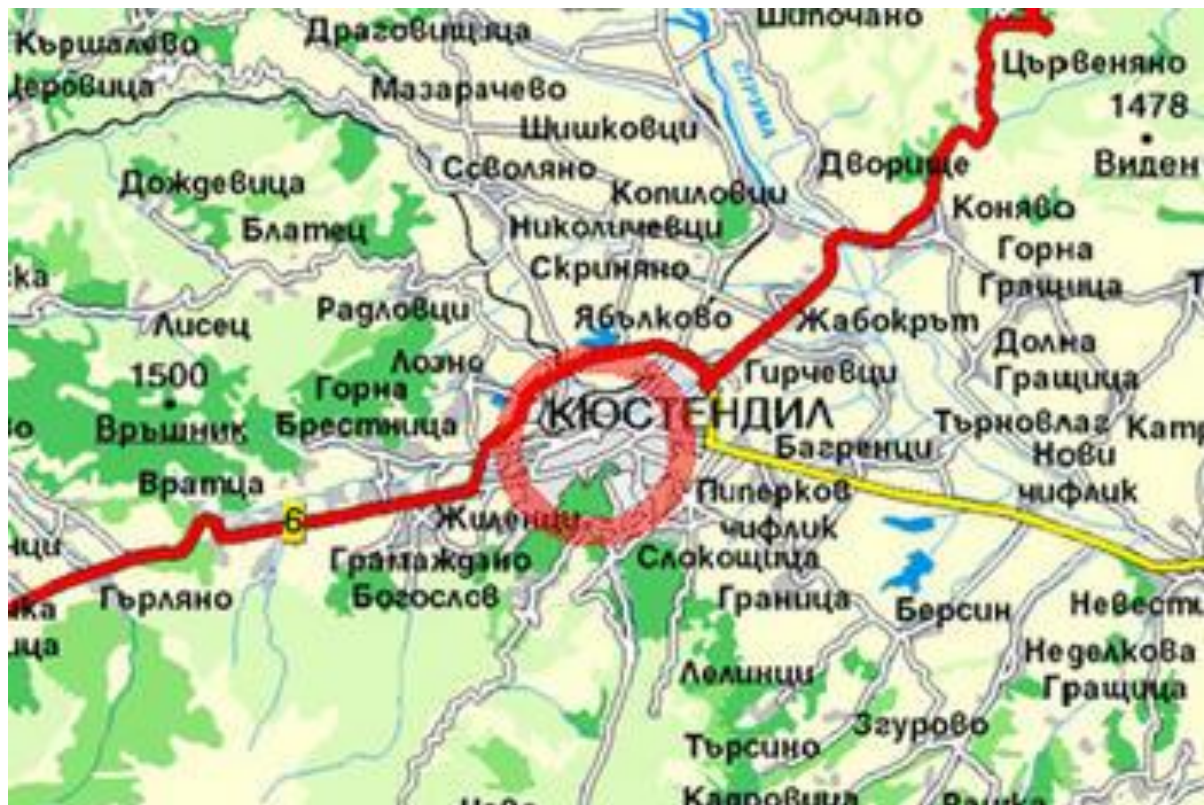
Общинска пътна мрежа

Изградената общинска пътна мрежа е по-гъста от средната за областта и два пъти по-гъста от средната за страната и е с дължина 292.2 км. Чрез нея се осъществява връзката

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

на многобройните села в общината до град Кюстендил, но е с влошени качества и състояние и се нуждае от ремонт. За периода 2016-2021 година не са извършени ремонти на пътната мрежа поради липса на достатъчно финансиране. Над 50% от общинската пътна мрежа се нуждае от основен ремонт, реконструкция и рехабилитация.

Фигура 10. Пътна карта на селищата в община Кюстендил.



Най-натоварените общински пътища са за селата Лозно, Радловци и Гюешево, които са в задоволително състояние. Тревожно е състоянието на пътищата до селата Дворище и Търсино поради пропадане и свличане на пътните платна. За основни ремонти са следните пътища с обща дължина 292.300 км:

Таблица 5. Пътища за основен ремонт. Източник: община Кюстендил.

№	№ на пътя	Наименование на пътя	Дължина на пътя (км)	Забележка
1	KNL2110	1-6 /Границата - Гърляно/ - Каменичка Скавица - Гюешево - Деве баир мост км 3⁺²⁰⁰ L - 6m стоманен	6.900	
2	KNL2111	1-6 /Граница - Гърляно/ - Раненци - Преколница - Цървен дол - Коприва мост км 3⁺⁴⁰⁰ L - 7m стоманобетонен мост км 5⁺⁰⁴⁰ L - 17m стоманобетонен	13.400	
3	KNL1112	1-6 /Гърляно -Кюстендил/ - Жиленци -	4.000	

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

№	№ на пътя	Наименование на пътя	Дължина на пътя (км)	Забележка
		Глоговска река		
4	KNL3113	Ш-3083 /Долно село - Коприва/ - Бобешино - Жеравино	6.800	
5	KNL2114	1-6 /Гърляно - Кюстендил/ Грамаждано- Жилени	3.900	
6	KNL3115	Ш-3083 /Долно село - Бобешино/ - Црешново	3.200	
7	KNL3116	1-6 /Гърляно - Кюстендил/ - Ръсово - Бистрица	6.300	
8	KNL	/Кюстендил - Радомир/ - Углярци - Горна Козница	5.000	
9	KNL1117	1-6 /Кюстендил - Радомир/ -Дворище - Шипочано - Раждавица - Гърбино	15.900	
10	KNL3118	/Кюстендил - Радомир/ - Буново	3.600	
11	KNL3119	/Кюстендил/ - Горна Брестница	4.200	
12	KNL1120	/Кюстендил/ -Копиловци - Дворище	2.700	
	KNL3121	мост км 1⁺⁸⁰⁰ L - 84m стоманобетонен		
13	KNL1122	/Кюстендил/ - Лозно	3.800	
14	KNL1123	/Кюстендил/ - Скриняно - Николичевци мост км 4⁺⁰⁵⁰ L - 33m стоманобетонен	4.400	
15	KNL2124	/Кюстендил/ - Блатец - Дождевица - Церовица	25.800	
16	KNL3125	/Кюстендил - Дождевица/ Приют за бездомни животни - Блатец - Лисец - Леска	7.600	
17	KNL	/Блатец - Леска/ - Лисец -Ръсово - /Гърляно - Долно село/ мост км 10⁺⁸⁰⁰ L - 21m стоманобетонен	10.900	
18	KNL3126	Ш-601 /Кюстендил - Драговищица/ - Соголяно - Скриняно - IV-60108 /Кюстендил - Николичевци/	3.700	
19	KNL3127	/Кюстендил - Драговищица/ - Соголяно - Мазарачево - Кършалево - Ломница мост км 2⁺⁸⁰⁰ L - 20m стоманобетонен	17.100	
20	KNL3128	/Кюстендил - Драговищица/ - Ломница - Чудинци	18.000	
21	KNL1129	/Драговищица - Ломница/ - Церовица - Кутугерци - Долно село - Преколница - Гюешево -/Границата -	24.800	

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

№	№ на пътя	Наименование на пътя	Дължина на пътя (км)	Забележка
		Гърляно/ мост км 12⁺¹⁰⁰ L - 16m стоманобетонен		
22	KNL3130	Долно село - Цървен дол	5.500	
23	KNL3131	/Драговищица - Долно уйно/ - Горановци - Полетинци мост км 0⁺⁰⁵⁰ L - 31m стоманобетонен	7.200	
24	KNL3132	Долно Уйно - Режинци - Ломница - Ивановци - Гурбановци	17.100	
25	KNL2133	Коняво - Долна гращица - Горна гращица - /Коняво - Г.Козница/	4.800	
26	KNL3134	х."Три буки" - Почивна станция "ДАП" - Цървена ябълка мост км 4⁺⁷⁰⁰ L - 8m стоманобетонен мост км 6⁺⁸⁰⁰ L - 12m стоманобетонен	7.500	за цялостно възстановяване
27	KNL1135	/Кюстендил - Дупница/ - Багреници	0.500	
28	KNL3136	Търновлаг - Гирчевци	2.200	
29	KNL2137	/Кюстендил - Дупница/ - Пиперков чифлик - Граница	2.500	
30	KNL2138	/Кюстендил - Дупница/ - Нов чифлик - Берсин - Търсино - Горно Търсино	13.700	
31	KNL2139	/Невестино - Горна Гращица/ - Катрище - Таваличево - /Коняво - Горна Козница/	3.600	
32	KNL2140	Берсин - Граница - /Кюстендил/ мост км 1⁺⁶⁰⁰ L - 16m стоманобетонен	4.500	
33	KNL3141	/Берсин - Граница / - Лелинци	3.500	
34	KNL3170	/Раково - Ново село/ - Савойски - Сажденик	8.000	за цялостно възстановяване
35	KNL2110	/Раково - Ново село/ - Две реки - х. "Три буки"	13.000	за цялостно възстановяване
36	KNL3142	/Злогош - Драговищица/ - Стенско - /Шишковци - Раждавица/	4.700	
37	KNL3144	Шишковци - Шипочано	2.000	
		Всичко:	292.300	

Улична мрежа

Дължината на общинската улична мрежа е 265 км, като дължината на главните улици е 28 км, а на събирателните и обслужващи улици – 226 км. Преобладаващият материал, използван за уличните платна, е асфалт. Навсякъде са изградени тротоари за

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

пешеходци, но около 60% от тях са в лошо състояние. В краищата на тротоарите не са предвидени навсякъде възможности за безпрепятствено придвижване на хора с инвалидни и/или бебешки колички.

Предвидени са платформи за нормален достъп на хора в затруднено положение до административни сгради, образователни и здравни заведения, паркове, развлекателни и спортни съоръжения.

През периода 2019-2021 година са направени текущи ремонти на улици в общината на обща площ 205 128.21 м², представляващ предимно изкърпване на дупки, като в град Кюстендил площта е 90 323.54 м², а в селата: Драговищица, Каменичка Скакавица, Гюешево, Слокощица, Раждавица, Коняво, Долна Гращица, Николичевци, Нови чифлик, Копиловци, Жабокрът, Лелинци, Търсино, Катрище, Церовица, Соголяно, Богослов, Скриняно, Лозно, Гърляно, Пиперков чифлик, Багреници, Горна Брестница, Вратца, Полска Скакавица, Слокощица, Граница, Ябълково и Богослов – 114 804.67 м².

Около 60% от уличната мрежа на територията на общината се нуждае от основни ремонти, реконструкция и рехабилитация.

Таблица 6. Улици в общината за ремонт на пътните платна. Източник: община Кюстендил.

Име на улица	Мярка		
	дължина (м)	ширина (м)	площ (м ²)
ул.Аверки	120.00	6.00	720.00
ул.Александър Батенберг	250.00	8.00	2 000.00
ул.Александър Стамболийски	890.00	6.00	5 340.00
ул.Александър Димитров	1 270.00	12.00	15 240.00
ул.Ален мак	150.00	5.00	750.00
ул.Ангел Кънчев	260.00	12.00	3 120.00
ул.Антим Първи	633.00	6.00	3 798.00
ул.Априлско въстание	320.00	10.00	3 200.00
ул.Арда	140.00	5.00	700.00
ул.Архимандрит Зинови	200.00	8.00	1 600.00
ул.Асен Василев	444.00	8.00	3 552.00
ул.Асен Златаров	1 200.00	10.00	12 000.00
ул.Асен Сюйчмезов	450.00	10.00	4 500.00
ул.Атанас Узунов	150.00	8.00	1 200.00
ул.Бабуна	120.00	6.00	720.00
ул.Батак	630.00	5.00	3 150.00
ул.Бачо Киро	180.00	5.00	900.00
ул.Банщовица	200.00	4.00	800.00
ул.Беласица	200.00	6.00	1 200.00
ул.Бенковски	455.00	10.00	4 550.00
ул.Бистрица	90.00	8.00	720.00
ул.Битолска	60.00	6.00	360.00
ул.Богориди	75.00	6.00	450.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Боровец	200.00	5.00	1 000.00
ул.Босилеградска	180.00	6.00	1 080.00
ул.Братя Миладинови	115.00	6.00	690.00
ул.Бреза	150.00	6.00	900.00
ул.Бузлуджа	2 230.00	12.00	26 760.00
ул.Булаир	100.00	6.00	600.00
ул.Бунар Хисар	265.00	8.00	2 120.00
ул.Буревестник	260.00	6.00	1 560.00
ул.Бурин Дол	100.00	6.00	600.00
бул.България	200.00	8.00	1 600.00
ул.Васил Априлов	175.00	5.00	875.00
ул.Васил Друмев	130.00	6.00	780.00
ул.Васил Левски	190.00	8.00	1 520.00
ул.Васил Петлешков	300.00	8.00	2 400.00
ул.Велбъжд	370.00	5.00	1 850.00
пл.Велбъжд	250.00	6.00	1 500.00
ул.Веса Паспалеева	100.00	6.00	600.00
ул.Веслец	320.00	5.00	1 600.00
ул.Виница	150.00	4.00	600.00
ул.Витоша	120.00	4.00	480.00
ул.Владимир Димитров-Майстора(плочки)	100.00	8.00	800.00
ул.Власина	480.00	6.00	2 880.00
ул.Вола	580.00	8.00	4 640.00
ул.Врабча	72.00	8.00	576.00
ул.Възраждане	90.00	6.00	540.00
ул.Габрово	200.00	4.00	800.00
ул.Генерал Владимир Заимов	330.00	8.00	2 640.00
ул.Генерал Крум Лекарски	95.00	6.00	570.00
ул.Гео Милев	180.00	5.00	900.00
ул.Георги Горанов	70.00	6.00	420.00
ул.Георги Друмохарски	95.00	8.00	760.00
ул.Георги Паспалев	475.00	6.00	2 850.00
бул.Георги Раковски	2 860.00	16.00	45 760.00
ул.Георги Стаматов	200.00	6.00	1 200.00
ул.Георги Тертер	480.00	6.00	2 880.00
ул.Георги Цариградски	160.00	5.00	800.00
ул.Гладстон	340.00	8.00	2 720.00
ул.Глоговска	90.00	6.00	540.00
ул.Голак	170.00	5.00	850.00
ул.Гороцветна	900.00	8.00	7 200.00
ул.Гоце Делчев	800.00	12.00	9 600.00
ул.Гранички път	185.00	4.00	740.00
ул.Граф Игнатиев	130.00	5.00	650.00
ул.Гургулят	250.00	5.00	1 250.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Гюешевско шосе	200.00	6.00	1 200.00
ул.Даскал Дамаскин	501.00	7.00	3 507.00
ул.Даскал Димитри	360.00	6.00	2 160.00
ул.Двадесет и осми февруари	130.00	8.00	1 040.00
ул.Двадесети април	190.00	6.00	1 140.00
ул.Девети май	215.00	6.00	1 290.00
ул.Деветнадесети февруари	500.00	8.00	4 000.00
ул.Демокрация	765.00	10.00	7 650.00
ул.Димитър Беровски	335.00	6.00	2 010.00
ул.Димитър Грынчаров	160.00	5.00	800.00
ул.Димитър Иванов	400.00	6.00	2 400.00
ул.Димитър Кукудов	210.00	5.00	1 050.00
ул.Димитър Пешев	200.00	5.00	1 000.00
ул.Димчо Дебелянов	80.00	5.00	400.00
ул.Добри Чинтулов	215.00	5.00	1 075.00
ул.Добрич	470.00	7.00	3 290.00
ул.Добруджа	230.00	6.00	1 380.00
бул.Дондуков	2 600.00	8.00	20 800.00
ул.Драгоман	200.00	6.00	1 200.00
ул.Драгомир	200.00	6.00	1 200.00
ул.Дрин	500.00	6.00	3 000.00
ул.Дупнишко шосе	883.00	10.00	8 830.00
ул.Еверест 84	300.00	6.00	1 800.00
ул.Евлоги Георгиев	160.00	6.00	960.00
ул.Еделвайс	355.00	5.00	1 775.00
ул.Единадесети август	285.00	6.00	1 710.00
ул.Екзарх Йосиф	70.00	4.00	280.00
ул.Елин Пелин	75.00	5.00	375.00
ул.Елисавета Багряна	175.00	5.00	875.00
ул.Емануил Попдимитров	100.00	6.00	600.00
ул.Емил Марков	830.00	10.00	8 300.00
ул.Ефрем Каранов	580.00	10.00	5 800.00
ул.Жан Жорес	250.00	6.00	1 500.00
ул.Жельо Демиревски	490.00	8.00	3 920.00
ул.Захари Стоянов	90.00	5.00	450.00
ул.Здравец	500.00	6.00	3 000.00
ул.Земен	570.00	6.00	3 420.00
ул.Златна Панега	120.00	8.00	960.00
ул.Зора	135.00	6.00	810.00
ул.Ивайло	285.00	6.00	1 710.00
ул.Иван Банков	260.00	6.00	1 560.00
ул.Иван Вазов	350.00	6.00	2 100.00
ул.Иван Шишман	180.00	6.00	1 080.00
ул.Иглика	190.00	6.00	1 140.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Игнат Барбар	260.00	6.00	1 560.00
ул.Изгрев	210.00	6.00	1 260.00
ул.Иларион Ловчански	425.00	6.00	2 550.00
ул.Иларион Макариополски	460.00	7.00	3 220.00
ул.Илинден	400.00	8.00	3 200.00
ул.Ильо Войвода	260.00	6.00	1 560.00
ул.Индустриална	1 100.00	8.00	8 800.00
ул.Искър	180.00	6.00	1 080.00
ул.Йордан Йовков	90.00	6.00	540.00
ул.Йордан Митрев	290.00	6.00	1 740.00
ул.Йосиф Ковачев	320.00	6.00	1 920.00
ул.Каблешков	220.00	8.00	1 760.00
ул.Кадин мост	350.00	6.00	2 100.00
ул.Казанлък	170.00	5.00	850.00
ул.Калосия	490.00	6.00	2 940.00
ул.Калоян	250.00	6.00	1 500.00
ул.Каменица	150.00	6.00	900.00
ул.Камчия	470.00	6.00	2 820.00
ул.Карпош	260.00	6.00	1 560.00
ул.Кириат Оно	50.00	5.00	250.00
ул.Кирил Цонев	100.00	5.00	500.00
ул.Климент Охридски	175.00	8.00	1 400.00
ул.Клокотница	185.00	6.00	1 110.00
ул.Козлудуй	240.00	6.00	1 440.00
ул.Кокиче	365.00	8.00	2 920.00
ул.Колуша	1 888.00	6.00	11 328.00
ул.Константин Николов	315.00	8.00	2 520.00
ул.Константинова баня	135.00	6.00	810.00
ул.Костадин Поппандов	150.00	5.00	750.00
ул.Кочо Честименски	75.00	5.00	375.00
ул.Кракра(плочки)	70.00	10.00	700.00
ул.Крали Марко	145.00	5.00	725.00
ул.Кресна	110.00	6.00	660.00
ул.Криволак	60.00	4.00	240.00
ул.Крум Зарев	1 340.00	6.00	8 040.00
ул.Кукуш	90.00	6.00	540.00
ул.Лавеле	175.00	6.00	1050.00
ул.Лиляна Димитрова	125.00	6.00	750.00
ул.Липа	180.00	5.00	900.00
ул.Лисец	140.00	5.00	700.00
ул.Лозенград	115.00	5.00	575.00
ул. Лозенски път	1 000.00	10.00	10 000.00
ул.Любен Каравелов	160.00	7.00	1 120.00
ул.Любен Харалампиев	100.00	7.00	700.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Любчо Кечев	580.00	6.00	3 480.00
ул.Людмил Янков	770.00	8.00	6 160.00
ул.Люле Бургас	200.00	6.00	1 200.00
ул. Люлин	80.00	4.00	320.00
ул. Маестро Н. Атанасов	770.00	7.00	5 390.00
ул.Македония	1 570.00	16.00	25 120.00
ул.Малчика	150.00	6.00	900.00
ул.Манастирска	200.00	6.00	1 200.00
ул.Марин Дринов	330.00	6.00	1 980.00
ул.Марица	175.00	6.00	1 050.00
ул.Мария Грубешлиева	230.00	5.00	1 150.00
ул.Мездра	100.00	5.00	500.00
ул.Места	530.00	6.00	3 180.00
ул.Метохия	100.00	5.00	500.00
ул.Митко Палаузов	250.00	8.00	2 000.00
ул. Млада гвардия	300.00	6.00	1 800.00
ул.Младост	130.00	6.00	780.00
ул.Морава	240.00	6.00	1 440.00
ул.Мориц Леви	90.00	6.00	540.00
ул.Мусала	180.00	5.00	900.00
ул.Незабравка	190.00	6.00	1 140.00
ул.Неофит Бозвели	180.00	6.00	1 080.00
ул.Неофит Рилски	435.00	8.00	3 480.00
ул. Никола Атанасов	350.00	6.00	2 100.00
ул.Никола Вапцаров	200.00	6.00	1 200.00
ул. Николай Рукавишников	280.00	6.00	1 680.00
ул.Николичевски път	315.00	4.00	1 260.00
ул.Нов Живот	530.00	6.00	3 180.00
ул.Оборище	330.00	8.00	2 640.00
ул.Овощарска	730.00	12.00	8 760.00
ул.Одрин	100.00	6.00	600.00
ул.Опълченска	270.00	6.00	1 620.00
ул.Орлица	180.00	6.00	1 080.00
ул.Осми март	225.00	6.00	1 350.00
ул.Осоговска	360.00	8.00	2 880.00
ул.Отец Паисий	125.00	6.00	750.00
ул.Охрид	70.00	6.00	420.00
ул.Панайот Волов	220.00	6.00	1 320.00
ул.Панайот Хитов	125.00	6.00	750.00
ул.Парижка комуна	450.00	6.00	2 700.00
ул.Парчевич	200.00	6.00	1 200.00
ул.Патриарх Евтимий	150.00	6.00	900.00
ул.Пауталия	180.00	6.00	1 080.00
ул.Пейо Яворов	130.00	8.00	1 040.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Пенчо Славейков	220.00	6.00	1 320.00
ул.Перущица	70.00	5.00	350.00
ул.Петко Войвода	100.00	5.00	500.00
ул.Петър Берон	1 400.00	12.00	16 800.00
ул.Петър Ников	630.00	12.00	7 560.00
ул.Пирин	140.00	6.00	840.00
ул.Пиянец	750.00	12.00	9 000.00
ул.Плиска	100.00	5.00	500.00
ул.Пловдив	100.00	5.00	500.00
ул.Победа(Преслав)	120.00	5.00	600.00
ул.Полковник Стефан Манов	134.00	6.00	804.00
ул.Порой	110.00	5.00	550.00
ул.Преслав	70.00	8.00	560.00
ул.Пробуда(плочки)	125.00	6.00	750.00
ул.Прогона	1 000.00	10.00	10 000.00
ул.Пролет	445.00	8.00	3560.00
пл.Първи май	170.00	6.00	1 020.00
ул.Раденко Видински	200.00	6.00	1 200.00
ул.Радецки	75.00	6.00	450.00
ул.Радослав Нотев	200.00	5.00	1 000.00
ул.Райна Цанева	145.00	8.00	1 160.00
ул.Ракла	870.00	6.00	5 220.00
ул.Река Черна	130.00	6.00	780.00
ул.Рила	650.00	5.00	3 250.00
ул.Родопи	90.00	6.00	540.00
ул.Руен	355.00	6.00	2 130.00
ул.Румена Войвода	90.00	6.00	540.00
ул.Савойски	165.00	6.00	990.00
ул.Самуил	600.00	8.00	4 800.00
ул.Св.Св.Кирил И Методий	150.00	4.00	600.00
ул.Свети Георги	125.00	6.00	750.00
ул.Свети Иван Рилски	150.00	6.00	900.00
ул.Свети Мина	355.00	6.00	2 130.00
ул.Седемнадесети януари	70.00	8.00	560.00
ул.Сенокос	135.00	6.00	810.00
ул.Синчец	390.00	6.00	2 340.00
ул.Скобелев	245.00	6.00	1 470.00
ул.Славянска	460.00	8.00	3 680.00
бул.Сливница	1 190.00	8.00	9 520.00
ул.Соволска	670.00	6.00	4 020.00
ул.Солун	75.00	6.00	450.00
ул.София	840.00	6.00	5 040.00
ул.Софроний	365.00	6.00	2190.00
ул.Спартак	950.00	12.00	11 400.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Спасовица	200.00	6.00	1 200.00
ул.Средна гора	65.00	6.00	390.00
ул.Стара Планина	370.00	6.00	2 220.00
ул.Стефан Караджа	500.00	8.00	4 000.00
ул.Столетов	320.00	8.00	2 560.00
ул.Стоян Венев	85.00	8.00	680.00
ул.Страцин	95.00	8.00	760.00
ул.Стрелча	400.00	5.00	2 000.00
ул.Стрема	100.00	6.00	600.00
ул.Струма	235.00	8.00	1 880.00
ул.Студен кладенец	150.00	8.00	1 200.00
ул.Студен кладенец (Колуша)	350.00	6.00	2 100.00
ул.Теменужка	145.00	6.00	870.00
ул.Тимок	150.00	6.00	900.00
ул.Тинтява	840.00	8.00	6 720.00
пл.Тодор Ангелов (плочки)	110.00	8.00	880.00
ул.Тодор Пеев	150.00	8.00	1 200.00
ул.Трайко Китанчев	280.00	12.00	3 360.00
ул.Тракия	290.00	8.00	2 320.00
ул.Траянова	400.00	6.00	2 400.00
ул.Три кладенци	270.00	6.00	1 620.00
ул.Три уши	40.00	6.00	240.00
ул.Трифон Стефанов	155.00	6.00	930.00
ул.Трън	90.00	5.00	450.00
ул.Тунджа	50.00	6.00	300.00
ул.Тутракан	150.00	6.00	900.00
ул.Търговска (100м.плочки)	140.00	8.00	1 120.00
ул.Филип Тотю	260.00	8.00	2 080.00
ул.Хаджи Димитър	850.00	12.00	10 200.00
ул.Хаджи Йоаким	390.00	6.00	2 340.00
ул.Хайдушка	85.00	6.00	510.00
ул.Хан Аспарух	500.00	6.00	3 000.00
ул.Хан Кубрат	50.00	5.00	250.00
ул.Харковска	160.00	6.00	960.00
ул.Хижата	130.00	8.00	1 040.00
ул.Хисарлъка	775.00	5.00	3 875.00
ул.Христо Ботев	515.00	8.00	4 120.00
ул.Христо Лекарски	145.00	6.00	870.00
ул.Христо Смирненски	250.00	6.00	1 500.00
ул.Цар Асен	130.00	6.00	780.00
ул.Цар Борис Първи	1 170.00	6.00	7 020.00
ул.Цар Крум	370.00	6.00	2 220.00
ул.Цар Михаил	300.00	7.00	2 100.00
ул.Цар Освободител	4 650.00	12.00	55 800.00

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

ул.Цар Петър	245.00	6.00	1 470.00
ул.Цар Симеон Първи	1 000.00	8.00	8 000.00
ул.Цариградска	100.00	8.00	800.00
ул.Цветна градина	240.00	6.00	1 440.00
ул.Цвятко Радойнов	85.00	6.00	510.00
ул.Църноок	200.00	6.00	1 200.00
ул.Чайка	285.00	5.00	1 425.00
ул.Чапаев	100.00	8.00	800.00
ул.Чаталджа	840.00	8.00	6 720.00
ул.Черенец	230.00	6.00	1 380.00
ул.Черешово топче	490.00	8.00	3 920.00
ул.Шейново	1 250.00	6.00	7 500.00
ул.Шести септември	340.00	12.00	4 080.00
ул.Шипка	120.00	6.00	720.00
ул. Щит	55.00	4.00	220.00
ул.Юрий Гагарин	230.00	6.00	1 380.00
ул.Юстиниян	270.00	6.00	1 620.00
ул.Ямбол	50.00	5.00	250.00
ул.Яне Сандански	160.00	6.00	960.00
Всичко:	105 542.00		833 836.00

В горната таблица са посочени 306 улици в град Кюстендил с дължина 105 542 метра, нуждаещи се от ремонт на уличните платна, докато тротоарите по цялата улична мрежа (265 км) се нуждаят от ремонти.

Най-натоварените от движение улици са: „Цар Освободител“, „Цар Симеон“, бул. „Македония“ и ул. „Бузлуджа“ в град Кюстендил в часовете 7:30-8:30 и 16:30-18:00 часа. Проблемна улица е „Цар Освободител“, която не е достатъчно широка, за да поеме потока от превозни средства. От спешна реконструкция се нуждаят улиците: „Бузлуджа“, „Г.С. Раковски“, „Цар Освободител“ и булевард „Македония“.

Поради спецификата на централната градска част на Кюстендил няма изградени подлези, но градът се нуждае от алтернативни решения за безопасно придвижване на хора в зони с оживен трафик.

В района на кооперативния пазар в град Кюстендил зареждането със стоки става от 06:00 до 08:00 часа сутрин, а зареждането на местните промишлени, търговски и хотелски обекти по време на денонощието в централната градска част се осъществява за товарен транспорт с издаден специален пропуск за тази цел.

Пешеходни зони и пешеходни пътеки

В града са обособени 4 пешеходни зони с обща приблизителна площ от 7 500 м². Те се намират на следните места:

- бул. „България“ с приблизителна площ около 1 км.;
- ул. „Демокрация“ с приблизителна площ около 0.8 км.;
- ул. „Търговска“ с приблизителна площ около 0.2 км.;
- ул. „Л. Каравелов“ с приблизителна площ около 0.2 км.;
- ул. „Пауталия“ с приблизителна площ около 0.2 км.;
- ул. „Д. Жданов“ с приблизителна площ около 0.150 км.;
- пл. „Велбъжд“.

В общината има 145 пешеходни пътеки тип зебра и с надпис „Погледни“, 18 обикновени пешеходни пътеки със същия надпис и 89 ограничители и модератори на скоростта (легнал полицаи). Пред всички сгради на училища и детски градини има ограничители на скоростта.

Зони за паркиране

В град Кюстендил са изградени 3 зони за паркиране с общ капацитет от 93 места. Не е създадена възможност за плащане на такса паркинг със SMS. Жителите на общината паркират личните си моторни превозни средства по уличната мрежа, в междублоковите пространства и по тротоарите. Възможност за изграждане на необходими за града нови паркоместа има в кварталите:

- „Запад“ за около 40 паркоместа;
- „Герена“ за около 20 паркоместа;
- „Бузлуджа“ за около 20 паркоместа;
- „Румяна Войвода“ около 30 паркоместа;
- „Могилата“ около 20 паркоместа;
- „Никола Въжаров“ около 20 паркоместа.



Изображение 3.

Град Кюстендил.

За централната градска част в зоните за платено паркиране е нужно изграждането на система за заплащане на таксата чрез SMS. Община Кюстендил, планира разширение на платените зони за паркиране в център на града, с цел удовлетворяване потребността на гражданите за използване на този вид услуга.

Велосипедни алеи

В град Кюстендил има 3.8 км велосипедни алеи. Велосипеди под наем засега не се предлагат.



Изображение 4. Велоалея.

Пред административните сгради и банковите офиси са поставени паркинги за велосипеди, но е необходимо изграждането на такива пред училища, здравни и културни заведения (читалища, театър, галерии) и др. Съгласно плановете на общинската администрация е необходимо изграждането на велосипедни алеи по: бул. „България“, ул. „Демокрация“, ул. „Бузлуджа“, ул. „Цар Освободител“, ул. „Петър Ников“ и ул. „Ал. Димитров“.

Кръстовища

Не навсякъде в общината тротоарите при кръстовищата са достатъчно широки. В град Кюстендил по основната улична мрежа са изградени 91 кръстовища, от които 5 са със светофарни уредби. Две нови и едно старо кръстовище са със светлинно и звуково регулиране. За ремонт са светофарните уредби на кръстовищата: ул. „Петър Берон“ с ул. „Ал. Димитров“; ул. „Христо Смирненски“ с ул. „Цар Освободител“ и ул. „Ал. Димитров“ с бул. „Македония“. По преценка на общинската администрация е необходимо изграждането на нови светофарни уредби 3 броя за пешеходци по ул. „Цар Освободител“; по ул. „Бузлуджа“ – 2 броя; на кръстовището на ул. „Цар Симеон I“ с ул. „Хаджи Димитър“, както и на кръстовището на ул. „Хаджи Димитър“ с ул. „Бузлуджа“.

Обществен транспорт

Обществен градски транспорт

От около 30 години в града няма градски транспорт. Жителите ползват лични превозни средства или таксиметрови услуги. С Решение № 399 от 31.03.2021 година на Общинския съвет Кюстендил е утвърдена общинска транспортна схема, която включва и 3 линии за градски транспорт с общ годишен пробег 318 924 км:

- Вътрешноградска линия №1: Гаров площад – ж.к. Бузлуджа – ж.к. Герена – кв. Колуша – кв. Могилата – Гаров площад;
- Вътрешноградска линия №1А: Гаров площад – ж.к. Бузлуджа – ж.к. Герена – кв. Колуша – кв. Могилата – Северна промишлена зона – Гаров площад;
- Вътрешноградска линия №2: Гаров площад – кв. Могилата – кв. Колуша – ж.к. Герена – ж.к. Бузлуджа – Гаров площад;
- Вътрешноградска линия №2А: Гаров площад – Северна промишлена зона – кв. Могилата – кв. Колуша – ж.к. Герена – ж.к. Бузлуджа – Гаров площад;
- Вътрешноградска линия №3: Гаров площад – Източна промишлена зона;
- Вътрешноградска линия №3А: Гаров площад – Източна промишлена зона – Гаров площад.

В тази транспортна схема за вътрешноградски линии е включена и атракционна линия, чрез която жители и гости на града ще могат да се придвижват с атракционно влакче от площад „Велбъжд“ до крепостта „Хисарлъка“. С цел развитие на туризма е планирано осъществяването на три нови линии през почивните дни до село Полска Скакавица (с културни и природни забележителности, като: късноантична и средновековна крепост, църква със запазени стенописи и славянобългарски надпис, оброчни места и водопад), Гранички манастир „Свети Лука“ (действащ женски манастир, предполагаемо основан през X век, средновековна крепост „Граница“) и хотел „Руен“ в Осоговската планина. Транспортното обслужване е предвидено до по-късни часове чрез обиколни маршрути и комбинирани курсове. Междуселищните линии до селата Лозно (около 3 км от град Кюстендил), Грамаждано (около 4 км от град Кюстендил) и Слокощица (около 2 км от град Кюстендил) са удължени на територията на град Кюстендил като част от планирания градски транспорт. Проектът е съгласуван с кметовете и кметските наместници по населени места и е представен на работни срещи на представителите на фирмите-превозвачи и общински съветници, като всички мнения и препоръки са анализирани и отразени.

През 2021-2022 година се обявява обществена поръчка за трите градски линии, но не се получават оферти от кандидати. Въпреки това, в приоритетите на общинската администрация фигурира и осъществяването на транспортната схема.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Обществен автобусен транспорт



Изображение 5. Автогара Кюстендил.

В град Кюстендил има една автогара в добро състояние с 6 сектора, която все още не е лицензирана от ИААА. Връзката на селата в общината с общинския административен център се осъществява с автобусен транспорт.

Фигура 11. *Обществен транспорт. Източник: община Кюстендил.*Таблица 7. *Връзка на селата с общинския център. Източник: община Кюстендил.*

Направление	Курсове дневно (бр.)	Спирки (бр.)	Забележка
Кюстендил - Гюешево – Кюстендил	2	22	
Кюстендил - Гюешево - Преколница – Кюстендил	2	23	
Кюстендил - Бобешино – Кюстендил	2	26	курсовете са във вторник
Кюстендил - Церовица – Кюстендил	2	30	курсовете са в

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

			петък
Кюстендил - Коняво – Кюстендил	1	15	курсове са в делнични дни
Кюстендил - Долна Гращица - Катрище – Кюстендил	7	15	
Кюстендил - Лозно – Кюстендил	8	14	
Кюстендил - Радловци – Кюстендил	2	6	курсове са в сряда
Кюстендил - Лисец – Кюстендил	2	18	курсове са в събота и неделя
Кюстендил - Богослов – Кюстендил	4	15	
Кюстендил - хотел Руен – Кюстендил	2	22	курсове са в събота
Кюстендил - Грамаждано – Кюстендил	9	22	
Кюстендил - Жабокрът - Гирчевци – Кюстендил	4	36	
Кюстендил - Багреници -Тръновлак- Кюстендил	3	36	
Кюстендил - Слокощица – Кюстендил	7	10	
Горна Брестница –Кюстендил	2	10	курсове са в понеделник
Кюстендил - Берсин – Кюстендил	6	22	
Кюстендил - Търсино – Кюстендил	2	24	курсове са в сряда и събота
Кюстендил - Кадровица - Кюстендил	2	21	курсове са в четвъртък
Кюстендил - Стенско – Кюстендил	3	23	
Кюстендил - Олтоманци – Кюстендил	2	20	курсове са всяка втора сряда
Кюстендил - Горановци - Стенско – Кюстендил	4	23	
Кюстендил - Скриняно – Кюстендил	6	18	
Кюстендил - Раждавица – Кюстендил	4	21	
Кюстендил - Ябълково - Дворище - Шопочано - Раждавица - Шишковци - Копиловци – Кюстендил	1	39	
Кюстендил - Копиловци - Шишковци - Раждавица - Шипочано - Дворище – Ябълково - Кюстендил	2	39	

Средният годишен брой на пътниците между населените места в общината е 78 040. Фирмите-оператори са избрани на база проведени прозрачни процедури за избор на изпълнител, съгласно българското законодателство и добри практики. Средно годишно единият от операторите превозва 56 120 пътници, а вторият превозва средногодишен брой пътници 21 920.

Първата фирма оператор изпълнява маршрутите по горепосочените линии с 18 автобуса, както следва:

Таблица 8. Фирма оператор № 1. Източник: община Кюстендил.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Марка	Брой	Година на производство	Гориво
Ивеко	6	1998 до 2006	дизел
Пежо Боксер	6	1998 до 2015	дизел
Мерцедес	2	2005 и 2006	дизел
Сетра	2	1996 до 2001	дизел
Темса Сафари	1	2006	дизел
Фолксваген	1	2010	дизел

Втората фирма оператор изпълнява маршрутите по горепосочените линии с 8 автобуса:

Таблица 9. Фирма оператор № 2. Източник: община Кюстендил.

Марка	Брой	Година на производство	Гориво
Ивеко	3	2003, 2004, 2005	дизел
Мерцедес	3	1994, 1995, 2008	дизел
Сетра	2	1999 и 2001	дизел

Осигурен е и автобусен транспорт между град Кюстендил и други градове, а именно:

Таблица 10. Автобусна връзка с други градове в страната. Източник: община Кюстендил.

Направление	Курсове дневно (бр.)	Сpirки (бр.)	Забележка
Кюстендил – Бобов дол – Кюстендил	2	8	курсовете са в четвъртък
Кюстендил – Дупница – Кюстендил	2	11	
Кюстендил – Благоевград – Кюстендил	1	14	
Кюстендил – София – Кюстендил	9	11	
Кюстендил - Рилски манастир – Кюстендил	1	20	курсът е сезонен, само в неделя

Железопътна мрежа

Основната линия за обслужване на общината с жп транспорт е от София-Радомир-Кюстендил-Гюешево. Незадоволителното състояние на жп гарите, ниските скорости на движение на влаковете и лошото състояние на подвижния състав, са причина за отлив на пътници от железопътния транспорт.



Изображение 6. Железопътна гара Кюстендил.

Друг проблем е липсата на подходящ обществен достъп до функциониращите гари, в случаите когато са отдалечени от обслужваните населени места. Релефът в общината и областта ограничават скоростта на влаковете до 40 и 25 км/час. В общината има 4 гари – в Шишковци, град Кюстендил, Копиловци и Гюешево и 11 жп спирки.

Въздушен транспорт

Въздушен транспорт няма. Най-близкото пътническо летище до град Кюстендил е в град София – на разстояние по обществени пътища 104 км.

Начин на придвижване на жителите на общината

По данни от община Кюстендил начинът на придвижване на нейните жители е както следва:

- пеша – 30%;
- с автомобил – 56%;
- с велосипед – 2%;
- със служебен транспорт – 10%;
- с мотоциклет – 2%.

Инфраструктурните проекти с национално и регионално значение за общината

Инфраструктурните проекти с национално и регионално значение за общината са:

- доизграждане на магистрала Струма;
- изграждане на магистрала Европа и скоростен път Гюешево-Кюстендил-Радомир-Перник-София;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- изграждане на скоростен път Рила по направление Кюстендил-Дупница-Самоков-магистрала Тракия/магистрала Хемус, включен допълнително в широкообхватна TEN-T мрежа;
- модернизиране на ж.п. линия София – Гюешево и връзка с Република Северна Македония;
- рехабилитация на Републикански пътища от I, II и III ниво.

Изпълнени проекти

- „Устойчиво и интегрирано развитие на град Кюстендил чрез благоустрояване и озеленяване на градската среда“ Оперативна програма „Регионално Развитие 2007-2014 година.
- „Благоустрояване на градската среда в град Кюстендил“ BG16RFOP001-1.030-0001 ОП "Региони в растеж" 2014-2020" (парк Галерия). Изградена е изцяло нова алейна мрежа с нови настилки с площ над 6 700 м²; създаден археологически прозорец; изградена поливна система в целия парк; ново осветление чрез 94 енергоспестяващи осветителни тела; поставени 149 пейки и 56 кошчета за смет; реконструирано водно огледало с фонтани, включително програмиране с осветление и музика; озеленяване на парка с дървета с висока декоративна стойност, храсти и висококачествени чимове с обща площ 7 000 м².
- „Проектиране и изграждане на улица и парцел за озеленяване (УПИ VII) в квартал 270/РС№111/26.05.2015 - Проектиране и изграждане на улица и благоустрояване на УПИ XVIII кв. 270, Кюстендил“ ОП "Региони в растеж" 2014-2020". Изградена е детска площадка с площ 27 м²; монтирана рампа за достъп на хора с увреждания; изградено парково осветление с енергоспестяващи осветителни тела; положени нови настилки и парково обзавеждане за местата за отдих; озеленяване.
- Обновяване на физическата среда по поречието на река Банщица в Зона със социален характер - Изграждане на детски кът за игра и/или оформяне на детска площадка тип "Индианско селище"; изграждане на тротоари и алеи, залесяване и озеленяване, подобряване на пешеходните връзки над реката – пасарели; обособена зона за фитнес на открито; рехабилитиране и създаване на 42 530 м² незастроени зелени площи в градски район.
- Обновяване на физическата среда по поречието на река Банщица - изграждане на пешеходни алеи и тротоари; поставяне на пейки, беседки, възстановяване на чешми, фонтани, статуи, паметници и други елементи на градското обзавеждане.
- "Благоустрояване на пешеходна централна зона - Етап I" BG16RFOP001-1.030-0008-C01 ОП "Региони в растеж" 2014-2020" /Арката в централна градска част/.
- "Създаване на привлекателна градска среда в Община Кюстендил" BG16RFOP001-1.030-0007-C01, ОП "Региони в растеж" 2014-2020" /Колушко дере/.

- „Обновяване/реконструкция на Общински театър Кюстендил и изграждане и възстановяване на зона за отдих парк "Театъра" BG16RFOP001-1.030-0009-C01 ОП "Региони в растеж".
- По Оперативна програма „Регионално Развитие 2007-2013г“. Приоритетна ос 1: „Устойчиво и интегрирано градско развитие“, Операция 1.4: „Подобряване на физическата среда и превенция на риска“, Схема за безвъзмездна финансова помощ: BG161PO001/1.4-09/2012 „Зелена и достъпна градска среда“ са благоустроени 8 обекта: бл. 96 и 98, УПИ XIII – „За жилищен комплекс“, кв. 2, ж.к. „Бузлуджа“; кв. 25“, в УПИ I - За жилищноблоково строителство и обществено обслужващи дейности; УПИ XVI – „За балнеоложки комплекс и парк“, кв. 292 по плана на град Кюстендил; УПИ XIV – „Картинна галерия, младежки дом, парк и експониране на археология“, кв. 294; "Енергоспестяващо светодиодно улично осветление" - рехабилитация на съществуващото улично осветление; УПИ VII – „За спортна площадка и квартална градина“, кв. 63; Велосипедна алея на територията на град Кюстендил – II етап, разрешение за строеж №152/19.10.2011г.; Възстановяване на детска площадка и благоустрояване на прилежащи площи“, кв. 289, пл. „Велбъжд“ по плана на град Кюстендил. Извършени са следните дейности за благоустрояване и възстановяване:
 - подмяна на настилки;
 - изграждане на детски площадки, зони за отдих и спортни площадки;
 - озеленяване;
 - подмяна на парково осветление с енергоспестяващо;
 - скосяване на бордюри и създаване на достъпни маршрути;
 - поставяне на указателни табели и знаци;
 - възстановяване на чешми;
 - възстановяване на водни площи;
 - рехабилитация на улиците „Хан Крум“; „Кракра“; северен тротоар на „Неофит Рилски“ в частта от о.т. 80 до о.т. 91; западен тротоар на „Битолска“ в частта от о.т. 80 до о.т. 79; „Родопи“; „Цар Симеон I“ в частта от о.т. 73 до о.т. 72;
 - рехабилитация на съществуващото улично осветление с енергоспестяващо на: ул. „Цар Освободител“; ул. „Г.С.Раковски“; бул. „Македония“; ул. „Дондуков“; ул. „Сливница“; ул. „Хаджи Димитър“; площад „Велбъжд“; ул. „Демокрация“; ул. „Гороцветна“; ул. „Стефан Караджа“; ул. „Христо Ботев“; ул. „Александър Стамболийски“; ул. „6-ти септември“; ул. „Цар Симеон“; ул. „Александър Димитров“; ул. „Бузлуджа“; ул. „Враб ча“; ул. „Люле Бургас“; ул. „Хан Крум“; ул. „Кракра“; ул. „Неофит Рилски“; ул. „Битолска“; ул. „Родопи“; ул. „Цар Симеон I“; Гаров площад.
 - изграждане на велоалея.

Изводи

При направения анализ на текущото състояние на републиканската пътна мрежа, минаваща през територията на общината, общинската пътна мрежа, улиците, обществения транспорт се налагат следните изводи:

- Текущото състояние на пътищата от Републиканската пътна мрежа не е задача на общината, но има огромно значение за транспортната свързаност и достъпност и териториална интегрираност;
- Общинската пътна мрежа е във влошено състояние и над 50% от общинските пътища се нуждаят от ремонт, който в последните години не е извършван поради липса на средства;
- Уличната мрежа в общината се поддържа предимно с текущи ремонти – изкърпване на дупки, но над 60% от уличната мрежа в общината се нуждае от основен ремонт и реконструкция и същото важи и за тротоарите;
- Общината се нуждае от изграждане на още паркинги;
- Необходимо е изграждането на велосипедна мрежа с велосипедни алеи в града, които да осигуряват високо ниво на безопасност на придвижването, а освен това е необходимо изграждането на велосипедни паркинги пред училища, здравни и културни заведения (читалища, театър, галерии, музеи), туристически обекти и др.
- Необходимо е изграждането на още светофарни уредби в града;
- Община Кюстендил има нужда от обществен градски транспорт, осъществяващ връзка между централната част на града и кварталите, както и между самите квартали;
- Свързаността на селищата от общината с административния ѝ център се осъществява с автобуси;
- Град Кюстендил има автобусна връзка с други големи градове;
- Преобладаващият начин на придвижване на жителите на общината е с автомобилен транспорт (личен и/или служебен), който формира дял от около 66%, докато придвижването с велосипеди и /или пеша има минимален дял;
- Макар и съществуващ жп транспорт, минаващ през общината, тази железопътна линия не предлага комбинирани транспортни услуги; тя е с относителна ниска степен на надеждност за товарни услуги и неконкурентна с автобусния и автомобилния транспорт за пътнически услуги, а освен това – с прекалено дълго времепътуване;
- Състоянието на железопътния подвижен състав е лошо;
- Съществуващите жп гари са в лошо състояние;
- Няма подходящ обществен транспорт до функциониращите железопътни гари в случаите, когато са отдалечени от обслужваните населени места.

Околна среда

Закриването на една значителна част от производствата, както в общината, така и в съседните общини, е причина за съхраняването на природата, за чистотата на въздуха, почвите и водите. Според проучване и данни на МОСВ община Кюстендил е една от най-екологично чистите в България.

Въздух

Град Кюстендил е разположен в котловинна теренна форма и се характеризира със слаби ветрове, голяма честота на тихото време, голяма честота на температурните инверсии и относително голям брой мъгливи дни през отоплителния период, което е неблагоприятна предпоставка по отношение на разсейването на замърсители в приземния въздух, като се има пред вид, че отоплението на населените места е масово с въглища и дърва. Това е специфичен сезонен проблем, след който се нареждат промишлените предприятия и автомобилният транспорт като замърсители на околната среда.

Стопанската дейност в общината е насочена преди всичко към обекти на леката промишленост, преработвателната промишленост, търговия, услуги и други. За своята дейност обектите ползват електроенергия, течни и твърди горива.

Съгласно данни от РИОСВ за месечните измервания на фини прахови частици ФПЧ_{10} в атмосферния въздух в град Кюстендил са установени следните резултати по месеци през 2021 година:

Таблица 11. Измерени стойности за ФПЧ_{10} . Източник: община Кюстендил.

април: ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	септември (извънредно измерване) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	октомври/ ноември ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	декември ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
31.03. 62	27.09. 35	26.10. 61	10.12. 78
01.04. 85		27.10. 53	11.12. 85
02.04. 63		31.10. 54	15.12. 55
03.04. 55		01.11. 60	16.12. 59
06.04. 67		02.11. 76	20.12. 108
09.04. 80		03.11. 54	21.12. 109
12.04. 65		05.11. 60	23.12. 179
		06.11. 53	
		07.11. 52	
		08.11. 62	
Средна стойност	Средна стойност	Средна стойност	Средна стойност
68.14	35	58.50	96.14

От таблицата по-горе се вижда, че концентрацията на ФПЧ_{10} е най-висока през месец декември, следвана от април. Регистрирани са превишавания на допустимата

средноденонощна стойност на фини прахови частици, които са далеч над нормата за опазване на човешкото здраве ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Качеството на атмосферния въздух в община Кюстендил се определя от три основни фактора:

- количество и състав на вредните емисии, изхвърляни в атмосферния въздух вследствие дейността на промишлените обекти;
- количество и състав на организирани и неорганизираните емисии от битовия сектор, които се формират основно от вида на горивото за отопление и домакински нужди, особено през зимния период;
- вредни емисии от транспортните средства, които се формират от техническото ниво на автомобилния парк, преминаващ през пътната мрежа на областта, както и от организацията на движение – интензивност на трафика, качество на пътната настилка и др.

Основните причини за формиране на регистрираните високи концентрации на фини прахови частици са най-общо:

- използване на твърди и течни горива за отопление в битовия сектор;
- ненавременна почистване след опесъчаването на улиците през зимата;
- нередовно измиване на пътната настилка по време на лятно-есенното засушаване;
- недостатъчна поддръжка на пътните платна и откритите площи;
- недостатъчно оптимизиране на уличния трафик;
- автомобилен транспорт, нарастване на броя на личните МПС, придвижване предимно с автомобили, както и възрастта и състоянието на автомобилния парк.

Води

Водоснабдяването на община Кюстендил се осъществява от „Кюстендилска вода“ ЕООД. В дружеството функционира единствената акредитирана, съгласно БДС EN ISO 17025:2001 в системата на ВиК дружествата в страната, изпитвателна химична и микробиологична лаборатория (ИХМЛ) за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели. В лабораторията се извършва постоянен и периодичен мониторинг, като за целта се извършват ежесмесечно около 200 проби вода. Процентът на стандартност е около 96% при спуснат норматив 95%. Всяка нестандартна проба се проследява с всички възможни начини на лабораторен анализ и се довежда до знанието на изпълняващите технически органи за вземане на спешни мерки. ИХМЛ осигурява постоянна информация за качеството на подадената вода и състоянието на водоизточниците към консуматорите, проследява ефективността на провежданата обработка и дезинфекция и следи за спазване на технологичния режим на ПСПВ в село Жиленци.

Много селища се хранят директно от речни водохващания, чиито качества на водата се влияят изключително от природните условия и затова изграждането на малки пречиствателни станции е наложително.

Основните потенциални източници на замърсяване на водните обекти (повърхностни води и канализационна система) в района на община Кюстендил са действащи предприятия, които заустват отпадъчните си производствени води в градския колектор или в реките. Причина за замърсяване на водните обекти на територията на общината може да бъде липсата или лошо техническо състояние на пречиствателно съоръжение или неспазване на технологичния режим. Неконтролирано изпускане на отпадъчни води също може да окаже негативно влияние както върху околната среда, така също и върху питейни водоизточници.

Зелени площи

На територията на град Кюстендил има около 600 дка зелени площи, т.е. на човек от населението на града се падат по около 12 м². Освен това има съществуващи 12 дка розариуми, 2 дка цветни петна, 1 900 м жив плет.

Като цяло зелената система се намира в добро състояние, но на места се нуждае от подмяна на остарелите вече дървета с млади насаждения. От дървесните видове преобладават: липа, ясен, акация, конски кестен, чинар, айлант, бреза и някои иглолистни видове – ела, смърч, разположени предимно в група с широколистни видове. Срещат се и няколко изключително красиви плачещи върби, които са обявени за видове с особено висока декоративна стойност.

Зелената система се поддържа от ОП „Чистота“. Прави се ежегодно подкастриране на дърветата на „топка“ за видовете, за които това е допустимо. Отстраняват се периодично счупените, изсъхнали и опасни дървета. Всяка година през пролетта и есента се прави засаждане на нови фиданки. Основният проблем, който се среща, е тяхното опазване и липсата на култура у хората за съхраняване на новозасадените фиданки, храсти и цветни петна.

Зелените площи са сравнително равномерно разположени по целия град, като най-много са около центъра на града, а най-малко в квартал „Герена“. В последните години много от живеещите в блоковите жилищни комплекси сами създават свои декоративни градинки и полагат грижи за тях, което е положително явление.

В селата декоративните зелени площи се свеждат до декоративен кът в центъра на селото и засадени в група декоративни дървета и храсти, обикновено около чешмите или площада.

Единственият парк за отдих е лесопарк „Хисарлъка“. Паркът е общинска собственост, достъпен за пешеходци и автомобили. Има изградени асфалтови алеи и пътища. Изградени са кътчета за отдих, спорт, детски съоръжения – пързалки, пясъчници, места за игри, барбекю, беседки, пейки и чешми, зоопарк, екопътеки, които са в много добро състояние, настлани са с камъни, почистват се редовно и се поддържат.

Управление на отпадъците

На територията на община Кюстендил се генерират битови, строителни, промишлени и опасни отпадъци. Направеният анализ показва че видовете, както и количествата на отпадъците съответства на общите за страната тенденции.

Сред недостатъците на Община Кюстендил по отношение състоянието на околната среда са замърсените и нарушени терени и нерегламентираните сметища, поради забавяне реализирането на регионалното депо Дупница, както и запрашаването на въздуха в зони около пътища с неположена настилка. Следователно, повече усилия трябва да бъдат насочени към използване на съществуващите ресурси и за цялостно обновяване на средата за обитаване, което може да я направи по-привлекателна както за живеещото там население, така и за хора, които предпочитат да живеят в малки населени места в близост до природата.

Като проблемни в екологично отношение в обхвата на общината могат да бъдат определени следните територии:

- Каменичката котловина и горното течение на р, Бистрица - район, подложен в миналото на въздействието на дейността на бившия минно-обогатителен комбинат на "Осогово" ЕАД (в несъстоятелност) - свързано с дейностите по ликвидацията на минно-добивните обекти и рекултивация на депата за технологичен отпадък - хвостохранилища в селата Гюешево и Преколница;
- градското депо за твърди битови отпадъци край село Радловци;
- склад за пестициди с изтекъл срок на годност в землището на село Драговищица;
- опити за незаконно изземване на баластра по поречието на река Струма;
- нерегламентиран добив на разсипно злато, унищожаваш речната растителност;
- замърсяването на въздуха над град Кюстендил през зимните месеци.

Едни от големите обеми производствени отпадъци се генерират от ГПСОВ на град Кюстендил. Понастоящем те се съхраняват на територията на станцията. За тяхното категоризиране следва да се извършват анализи и при необходимост да се отреди площадка за съхраняването им като опасни отпадъци. Към настоящия момент е в процес на изграждане на депо за изгнили утайки от ПСОВ. С реализирането на проекта ще се реши един от сериозните проблеми на гр. Кюстендил.

Битови отпадъци

Организираното сметосъбиране и извозване на територията на община Кюстендил се извършва от общинско предприятие „Чистота“. Обхванати в организираното сметоизвозване са град Кюстендил и селата: Багреници, Берсин, Богослов, Гирчевци, Грамаждано, Граница, Гюешево, Горна Гращица, Дворище, Долна Гращица, Драговищица, Жабокрът, Гърляно, Жиленици, Катрище, Коняво, Копиловци, Лозно, Мазарачево, Николичевци, Нов Чифлик, Пиперков Чифлик, Слокощица, Радловци,

Раждавица, Скриняно, Соголяно, Стенско, Таваличево, Ябълково, Търновлак, Шипочано и Шишковци.

Съгласно решение на общинския съвет сметоизвозването в град Кюстендил следва да се извършва ежедневно за централната градска част, веднъж или два пъти седмично за останалата част от града и ежемесечно за селата. За сметосъбиране и сметоизвозване се използват сметосъбирачки, контейнеровози, самосвали, трактор, мотометачки. Сметоизвозващата техника е на газ и метан, с което се постига положителен екологичен ефект, особено през зимните месеци.

Въпреки инсталираните вани за пепел, продължава порочната практика за изхвърлянето на неизгасена сгурия в съдовете за битови отпадъци през зимния период, което влошава състоянието на съдовете за смет.

С оглед ликвидиране на порочната практика в много села да се натрупват битови отпадъци на нерегламентирани места, се провеждат регулярни комисии за установяване броя и площта на тези сметища, тяхното почистване и последващ мониторинг. Със заповеди на кмета на община Кюстендил всички кметове и кметски наместници на населени места са упълномощени по смисъла на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и като длъжностни лица контролират дейностите, свързани с образуване, събиране, съхранение, превоз и обезвреждане на битови и строителни отпадъци на територията на съответните селища. Упълномощените длъжностни лица установяват нарушения по ЗУО и съставят актове при спазване и по реда на Закона за административните нарушения и наказания.

Производствени отпадъци

Делът на частния сектор при осъществяването на дейностите по управление на отпадъците е все още нисък, както и размерът на направените инвестиции. Друг проблем е смесването на производствените и опасните отпадъци, както и липсата на съоръжения и инсталации за третиране на отпадъците. Неопасните производствени отпадъци се депонират, а тези, за които има съмнение, че притежават опасни свойства, се предават според законовите разпоредби.

Болничните отпадъци с неопасен характер след съответната предварителна обработка се затварят в полиетиленови чували и също се депонират на градското сметище.

Строителни отпадъци

По-малките количества разделно събрани строителни отпадъци от ремонтни дейности гражданите оставят до контейнерите за смет. Последните се събират от ОП „Чистота“. При наличие на по-големи количества отпадъци гражданите получават документ от Общината – разрешение с посочен маршрут за движение на автомобилите, извозващи строителните отпадъци, и място, където те да бъдат депонирани. За депониране на строителните отпадъци е определен терен – общинска собственост, намиращ се в землище на град Кюстендил.

С оглед провеждането на мероприятия за подобряване състоянието на околната среда, негодните за повторна употреба земни маси и част по-дребни строителни отпадъци се депонират на сметището при село Радловци, където се използват за запръствяване.

Опасни отпадъци

На територията на община Кюстендил няма наличие на опасни отпадъци.

Защитени територии

На територията на община Кюстендил попадат части от следните защитени зони, включени в европейската екологична мрежа – НАТУРА 2000:

- **BG0000295 „Долни коритен“** - Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: село Горно Уйно;
- **BG0001012 „Земен“** – Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: селата Буново, Гърбино, Дворище, Коняво, Копиловци, Полетинци, Полска Скакавица, Раждавица, Шипочано, Шишковци;
- **BG0000298 „Конявска планина“** - Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: селата Горна Гращица, Таваличево, Цървеняно;
- **BG000294 „Кършалево“** - Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: селата Горановци, Горно Уйно, Гюешево, Дождевца, Долно Уйно, Долно село, Драговищица, Каменичка Скакавица, Кутугерци, Кършалево, Леска, Мазарачево, Преколница, Раждавица, Раненци, Ръсово, Совояно, Стенско, Церовица, с. Чудинци;
- **BG0002079 „Осогово“** - Категория: 33 по директивата за птиците, местоположение: селата Богослов, Вратца, Грамаждано, Гърляно, Гюешево, Жиленци, Каменичка Скакавица, Ново село, Преколница, Раненци, Савойски, Сажденик, Слокощица, Цървена ябълка;
- **BG0001011 „Осоговска планина“** - Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: селата Богослов, Вратца, Грамаждано, Гърляно, Гюешево, Жиленци, Каменичка Скакавица, Ново село, Преколница, Раненци, Савойски, Сажденик, Слокощица, Цървена ябълка;
- **BG0000134 „Чокльово блато“** - Категория: 33 по директивата за местообитанията, местоположение: село Буново.

На територията на община Кюстендил попадат следните защитени територии:

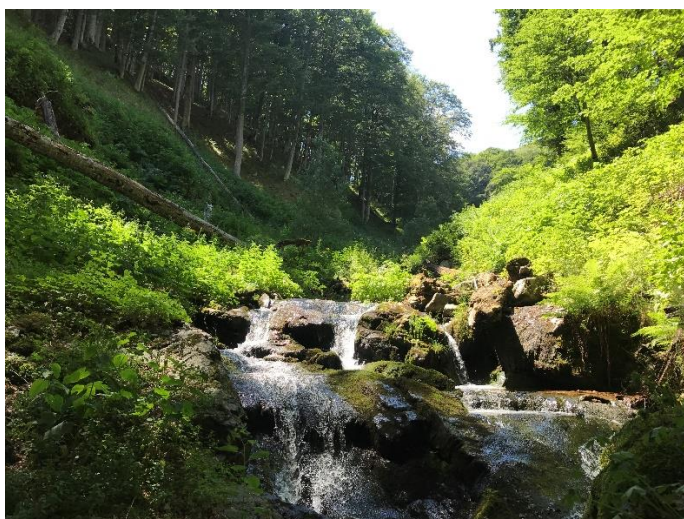
Вековна букова гора в местност Света гора - манастир Св. Лука - защитена местност, местоположение: село Граница;



Група секвои в местност Ючбунар - природна забележителност, местоположение: село Богослов;



Църна река - резерват, местоположение: село Сажденик;



Земенските скали - природна забележителност,
местоположение: село Полска Скакавица;



Находище на анасонов лопен -
защитена местност,
местоположение: село Цървеняно;



Находище на скална метличина -
защитена местност,
местоположение: село Полска Скакавица;



Скакавишки водопад - природна забележителност,
местоположение: село Полска
Скакавица;



Граничните зони между България, Македония и Сърбия са включени в Зеления пояс на Европа, а в близост до западната граница на Община Кюстендил в Македония се намират защитени зони „Емералд“, които са продължение на екологичната мрежа НАТУРА 2000 извън границите на ЕС.

Основни изводи от анализа на текущото състояние

- Община Кюстендил е една от най-големите по площ общини в България;
- Населението на общината намалява и застарява, което е типично за населението в областта и в страната;
- Транспортната мрежа в община Кюстендил е добре развита и в по-голямата си част се отличава с добро състояние. Тази констатация важи най-вече за републиканската пътна мрежа, докато състоянието на голяма част от общинските пътища е незадоволително, което налага необходимост от предприемане на ремонтни и възстановителни дейности;
- Община Кюстендил се отличава с по-висока гъстота на пътната мрежа спрямо средната стойност за страната. Високата степен на изграденост на пътната мрежа в общината задоволява нуждите и потребностите на населението;
- Съществуват проблеми, свързани с влошени експлоатационни условия по отношение на някои участъци, особено от общинската пътна мрежа, поради недостатъчни финансови ресурси за поддържането ѝ. Същото се отнася и за общинската улична мрежа;
- Необходимо е своевременно, а не догонващо провеждане на „спешни“ ремонти, особено на общинската пътна мрежа, така че всички населени места от общината да имат добър достъп до РПМ, осигуряващ интегрираното развитие на общината и пълноценното ѝ функциониране като единен организъм;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- Наблюдава се нарастващ брой на личните автомобили и свързаното с това повишено отделяне на вредни емисии в околната среда и наднормено шумово замърсяване;
- Необходимо е системно прилагане на мерки за възстановяване на градския обществен транспорт и интегрирането му, включително с този от град Кюстендил до населените места в общината и до други градове;
- Липсва ИТС инфраструктура на всички пътища от градската и общинска мрежа, както и интегрирани (телематични) системи за управление на трафика;
- Отчетена е необходимост от изграждане на още паркови места, светофарни уредби, както и нуждата от ремонт на тротоари и пътни платна на 306 улици от уличната мрежа в град Кюстендил;
- Необходима е оптимизация на работата на светофарните уредби – изследване на задръжките, подобряване на транспортно-техническите им параметри, въвеждане на гъвкав режим на управление, въвеждане на функции за улесняване на преминаването на незрящи граждани -звуков сигнал, бутони;
- Необходимо е планиране и осъществяване на мрежа от велосипедни алеи;
- Предварителният избор на приоритети за развитие в областта на устойчивата градска мобилност е съобразен изцяло с изпълнените или изпълнявани в община Кюстендил проекти.

SWOT анализ

На базата на направения анализ и факторите, въздействащи на развитието, са идентифицирани силни и слаби страни на община Кюстендил, като са очертани и благоприятните възможности и потенциалните заплахи, породени от въздействието на външната среда.

Силни страни

- Стратегическо разположение на общината;
- Общинският център е и областен град;
- Граница с две държави;
- Добре развита и в добро състояние Републиканска пътна мрежа;
- Добре развита мрежа от регионална и местна транспортна инфраструктура;
- Потенциал за регионално и трансгранично сътрудничество;
- Достъпност до железопътен транспорт;
- Достъпност до първокласни и второкласни пътища от Републиканската пътна мрежа;
- Наличие на автомагистрала „Струма“;

- Достъпност до развита виртуална мобилност към света поради наличието на информационни и широколентови услуги;
- Наличие на автогара в добро състояние;
- Развит обществен транспорт: 26 линии между селищата в общината;
- Приет Общ устройствен план на територията на община Кюстендил през 2016 година;
- Приета Наредба за организацията и безопасността на автомобилното движение на територията на община Кюстендил (приета от Общинския съвет през 2008 година, последно изменение и допълнение от 2016 година);
- Наличие на схема на обществения транспорт;
- Достатъчен брой спирки на обществения транспорт;
- Наличие на транспортна свързаност с градове от други общини и/или области;
- Развиващо се трансгранично сътрудничество със съседните страни;
- Изключително богатото културно и природно наследство, минерални извори и исторически обекти са предпоставка за налагане на устойчив, интегриран и печеливш туристически продукт;
- Административен капацитет за провеждане на местни политики за планиране и управление;
- Устойчива политическа и социална стабилност и етническа толерантност в селищата със смесено население.

Слаби страни

- Периферна община;
- Неблагоприятни демографски тенденции;
- Значителни вътрешни неравенства по социално-икономически и инфраструктурни показатели;
- Амортизирани общински пътища и улици, незадоволителен дял на ремонтираните улици и тротоари;
- Липса на обществен градски транспорт;
- Железопътната линия е почти неизползваема поради ненадеждността ѝ, ниската скорост и дългото време за пътуване;
- Съществуващите железопътни гари са в лошо състояние;
- Липса на обществен транспорт до железопътните гари за селищата, отдалечени от тях;
- Липса на специализирани велоалеи с осигурено високо ниво на безопасност и ниска степен на използване на велосипедите като превозно средство;
- Липса на електромобилност;
- Недостатъчно паркоместа;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- Замърсяващ и шумен автомобилен трафик;
- Липса на информационни инициативи и програми за изграждане на устойчива мобилност;
- Ниска мобилност на населението в някои селища;
- Наличие на психологичен модел, че ползването на обществен транспорт, придвижване с велосипед или пеша са символ на по-нисък социален статус, а придвижването с автомобил, дори и на кратки разстояния – на по-висок;
- Липса на Генерален план за организация и регулиране на движението.

Възможности

- Изграждане на транспортна инфраструктура по направлението на TEN-T мрежата;
- Подобряване на връзките с регионалната транспортна мрежа;
- Разработване на планове за организация и регулиране на движението;
- Подобряване състоянието на общинската пътна мрежа и улици;
- Привличане на инвестиции в региона;
- Планиране и организиране на схеми за свързаност на различните транспортни мрежи, а оттам – и за интермодален транспорт на пътници и товари;
- Автоматизиране на управлението на трафика;
- Изграждане на мрежа от велоалеи;
- Изграждане на допълнителни паркоместа, улесняване на начина на заплащане на такса паркинг чрез SMS;
- Повишаване на електромобилността и изграждане на електрозарядни станции;
- Интегриране на туристическия и транспортен сектор за постигане на устойчив достъп до туристически обекти и природни забележителности;
- Наличие до набор от финансови инструменти за развитието на града (Оперативни програми, Национален план за възстановяване и развитие, Трансгранично сътрудничество и т.н.);
- Провеждане на информационни кампании с образователна цел за привличане на цялата общественост за ползите от устойчива градска мобилност;
- Активно използване на публично-частните партньорства;
- Развитие на ефективно трансгранично и регионално сътрудничество.

Заплахи

- Продължаващо негативно развитие на демографските процеси и външна миграция на млади хора, обезлюдяване в перифериите на общината;
- Изтичане на квалифицирана работна сила от общината;

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

- Задълбочаване на териториалните диспропорции в заетостта и доходите, в качеството на живота;
- Продължаване и/или задълбочаване на инфлацията;
- Забавяне на реализацията на значими инфраструктурни проекти;
- Природни рискове – земетръсна зона, наводнения, горски пожари и др.;
- Неблагоприятно влияние на климатичните промени;
- Външни условия с негативно въздействие.

Цели и приоритети на ПУГМ Кюстендил

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. В контекста на градските зони е нужна смесена стратегия, включваща планиране на земеползването, схеми за ценообразуване, ефективен обществен транспорт и инфраструктура за немоторизирано придвижване, както и за зареждане на екологично чисти превозни средства, за да се намалят задръстванията и вредните емисии.

Цел на ПУГМ Кюстендил

Основната цел на ПУГМ Кюстендил е да подобри достъпността до и през градския район, както и в неговите рамки за всички, независимо от дохода и социалния статус; да се повиши качеството на живот и привлекателността на градската среда; да се подобри пътната безопасност и общественото здраве на населението; да се намали замърсяването на въздуха и шума, парниковите газове, емисии и потребление на енергия. Планът за устойчива градска мобилност е свързан със съществуваща дългосрочна стратегия за бъдещото развитие на градския район и за бъдещото развитие на транспортната и мобилната инфраструктура и услуги. Той включва и план за действие за краткосрочното изпълнение на стратегията, в който се посочва графикът за изпълнение, като ясно се установяват необходимите ресурси и финансиране.

Целеви групи

Целевите групи са вътрешни и външни.

Вътрешни целеви групи

- местно население на община Кюстендил;
- местен бизнес;
- служители на общинската администрация и кметствата в общината;
- регионални структури на МВР;
- регионални структури на МОСВ;
- неправителствен сектор.

Външни целеви групи

- потребители на произвежданите продукти и предоставяните услуги – купувачи, търговци, съседни общини, туристи, нови заселници и др.;
- подизпълнители и доставчици на вече установили се предприятия в общината;
- потенциални инвеститори;
- транспортни фирми.

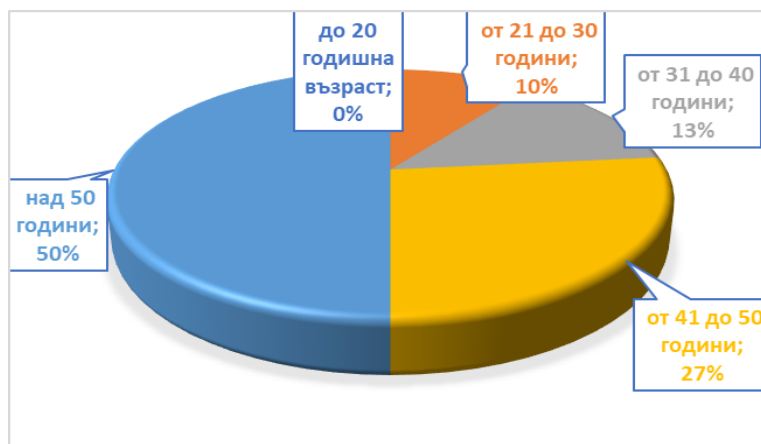
Основна цел при разработването на ПУГМ Кюстендил е прилагането на принципа за партньорство и сътрудничество. Участието на заинтересованите лица в процеса на формирането и прилагането на местни политики за устойчива мобилност бе гарантирано посредством провеждане на „работни групи“, с представители на общинска администрация Кюстендил, попълване на анкетни карти на хартиен носител.

Резултати от проведено анкетно проучване на територията на община Кюстендил, във връзка с разработването на ПУГМ Кюстендил

С цел по-обстойно, изследване на транспортните навици на населението на община Кюстендил, бе извършено анкетно проучване чрез директно анкетиране за изследване на транспортното поведение и нагласите на гражданите на община Кюстендил. Периодът на анкетиране е 20.09.2022 г., - 23.09.2022 г. и обхваща респонденти от различни възрастови групи. Анкетното проучване съдържа общо 16 въпроса, които дават информация за транспортните навици на респондентите и техните нагласи към използването на различни видове транспорт. Структурата на въпросите от анкетното проучване, бяха от затворен и отворен тип, предоставяйки, допълнителни възможности на респондентите за споделяне на мнение.

Анкетно проучване - Възрастова структура

Лицата, попълнили анкетните карти, са 50 души, от които няма жители на възраст до 20 години,

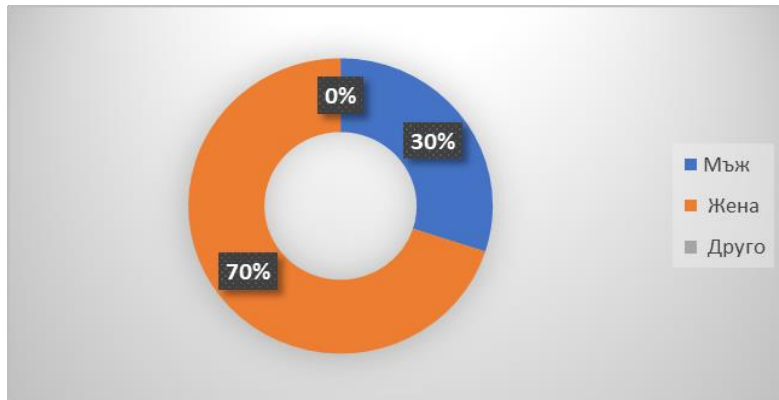


Водещата представителната извадка от респонденти, участвали в анкетното проучване и споделили мнение за транспортното поведение и нагласите са на възраст над 50 години, представлявайки 50 % от анкетираните. На второ място с 27 %, са представителите на възраст от 41 до 50 години, следвани от тези на възраст от 31 до

40 години. Респондентите на възраст до 30 години представляват 10% от всички анкетирувани.

Анкетно проучване – Полова структура

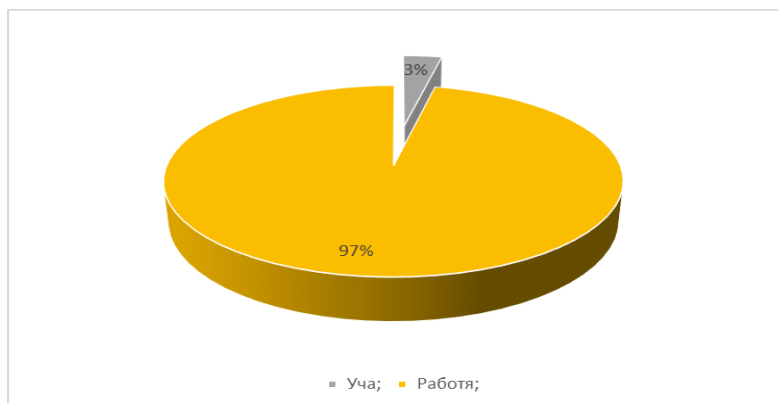
като по-голямата част от анкетираните са жени



Видно от изложените графики, 70 % от анкетираните са представители на жените а 30% са представители на мъжете. Също така, 97 % от респондентите са работещи, което предполага придвижването им до работното място чрез различна форма на транспорт. Едва 3% от респондентите са учащи а безработни от не са констатирани.

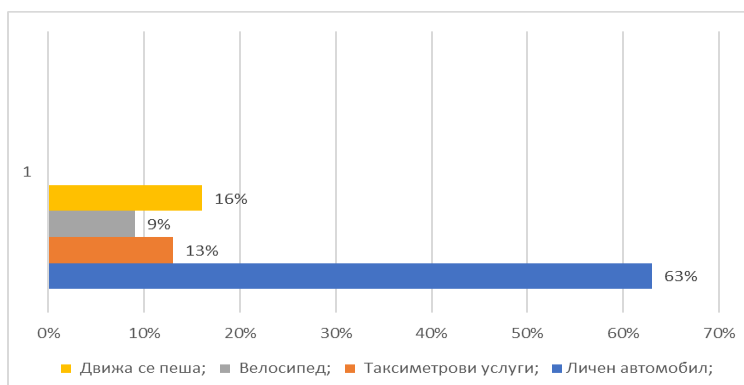
Анкетно проучване – Заетост на респондентите

Резултатите от въпроса „С какво се занимавате?“ са следните:



Анкетно проучване – Метод на придвижване

Най-често използваните начини за ежедневно придвижване на анкетираните са:



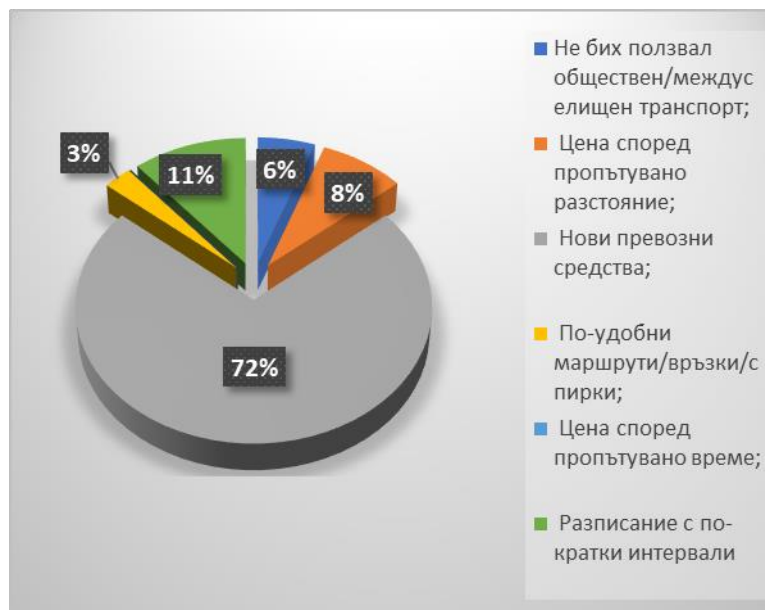
Важна информация за начина на придвижване, целите на придвижване и времето за придвижване се получава след обработката на отговорите на въпроса за ежедневни

пътувания на респондентите „Какъв метод на придвижване използвате най-често в ежедневието си“. Чрез анализа на получените отговори от зададения въпрос, се получават важни изводи, които се ползват при моделиране на процесите на придвижване в града. Първият важен показател е разпределението на придвижванията по вид транспорт.

Информацията представена в графиката, е сравнителна и демонстрира характера на придвижване на анкетираните. Видно от резултатите, 63 % от респондентите са посочили като метод на придвижване личен автомобил. От графиката се вижда, че много малка част от анкетираните 16% се движат пеша. Това може да се обясни, с многото населени места на общината и големите разстояния за придвижване от едно място до друго. Въпреки видимите усилия на общината да създаде комфорт и удобство при придвижване, се наблюдава, че лекият автомобил продължава да бъде предпочитано превозно средство най-вече за трудови и бизнес пътувания. Велосипедите, като алтернативен метод на транспорт на територията на общината се използва от едва 9% от анкетираните, а останалите 13 % като метод на придвижване използват таксиметровите услуги.

Анкетно проучване – Условия за по-често използване на обществен междуселищен транспорт

Условията, при които анкетираните биха използвали по-често обществен/междуселищен транспорт, са следните:



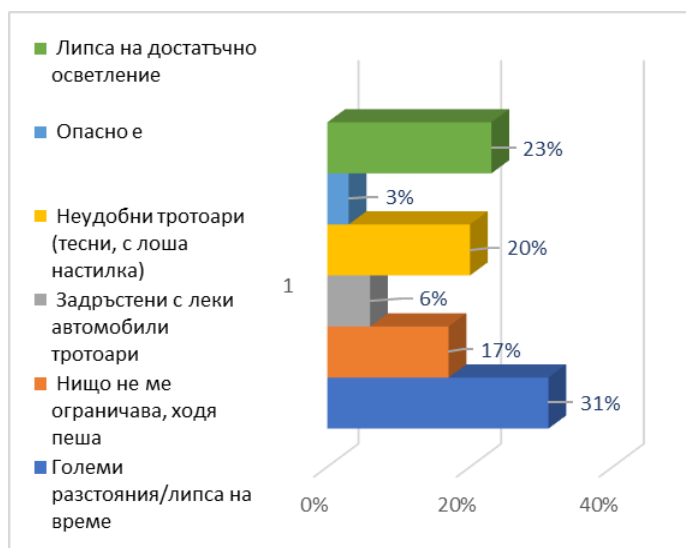
Видно от проведеното Анкетно проучване, 92 % от респондентите използват обществен/ междуселищен транспорт по-рядко от 1 пътуване седмично. Едва 8 % от анкетираните използват този метод на придвижване ежедневно. Също така над 75 % от пътуващите с автомобили, заявяват, че никога не биха използвали обществен транспорт. Това на практика означава, че каквито и мерки да се вземат за популяризиране ползването на градския/обществения транспорт, то един доста голям

процент от хората предпочитат удобството на лекия автомобил, което до известна степен се обуславя от липсата на ограничения.

Видно от резултатите от Анкетното проучване, 6 % от респондентите не биха ползвали обществен/ междуселищен транспорт при никакви обстоятелства. Въпреки тях обаче, се наблюдава готовност у респондентите при реализацията на специфични мерки тенденцията да бъде променена и общественият транспорт да се превърне в по-атрактивен за бъдеще. Над 72 % от респондентите, заявяват, че биха ползвали такъв метод за придвижване, при обновяване на парка от МПС-та на обществения транспорт. Над 11 % от анкетираните биха се възползвали от услугите на обществения транспорт, ако бъдат интегрирани разписания с по-кратки интервали. Други 3 % от респондентите заявяват, че биха използвали този метод на придвижване, при наличие на по-удобни маршрути/връзки/спирки. Резултатите от проучването демонстрират, че придвижването на територията на община Кюстендил посредством използването на обществен транспорт би могло да бъде атрактивно и предпочитано от гражданите, но при изпълнението на определени условия.

Анкетно проучване – Причини ограничаващи придвижването пеша

Причините за ограничаване ходенето пеша са:



Пешеходното движение е най-естественият начин на придвижване. Пешеходното движение е допълващо към основния начин на придвижване – например, ходене от/до спирката на обществения транспорт или от/до паркинга на автомобила. В други случаи пешеходното движение е основно средство за придвижване – например, от дома до близкото работно място, до училище и обратно, до планина в почивните дни, от работата до близкия магазин.

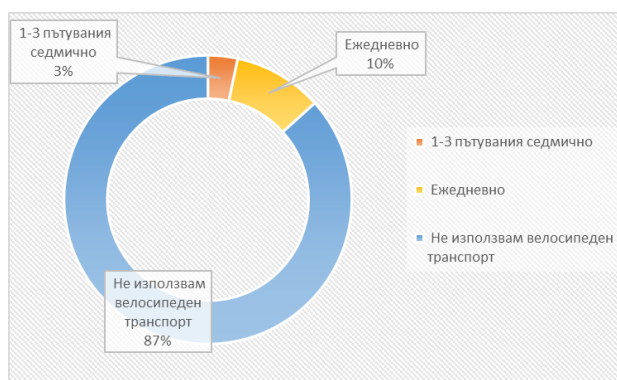
Както вече бе споменато, 13 % от респондентите участващи в анкетното проучване се придвижват пеша. Всяка една от изследваното групи анкетираните, използва придвижването пеша за достигане до крайната си цел, като от тях най-голям е броят на „Работещите“.

Основните причини да не се ползва по-широко пешеходното движение за извършване на различни видове, според анкетираните, са „големите разстояния/липса на време“ (31 %). Цели 23% от анкетираните са посочили, като проблем липсата на достатъчно осветление, а „неудобни тротоари/тесни с лоша настилка“, са посочили (20 %).

Като причина за ограничаване придвижването пеша 6 % от респондентите отбелязват и задръстените с леки коли тротоари. Въпреки всичко, 17 % от респондентите нямат никакви проблеми да се придвижват пеша. Едва 3% от респондентите определят, че придвижването пеша е опасно. Това от своя страна показва, че нивото на сигурност на територията на общината е високо. Като извод можем да отбележим, че ако се подобри състоянието на тротоарите и обществените пространства, увеличат се пешеходните зони и има по-добра свързаност между тях и се подменят се осветителните тела удобството при ходенето пеша значително ще се подобри. Увеличаването на пешеходното движение в града може да допринесе за намаляване на задръстванията с автомобили, по-чист въздух и по-здравословен начин на живот.

Анкетно проучване - Честота на използване на велосипеден транспорт

Честотата на използване на придвижване с велосипед в ежедневието е:

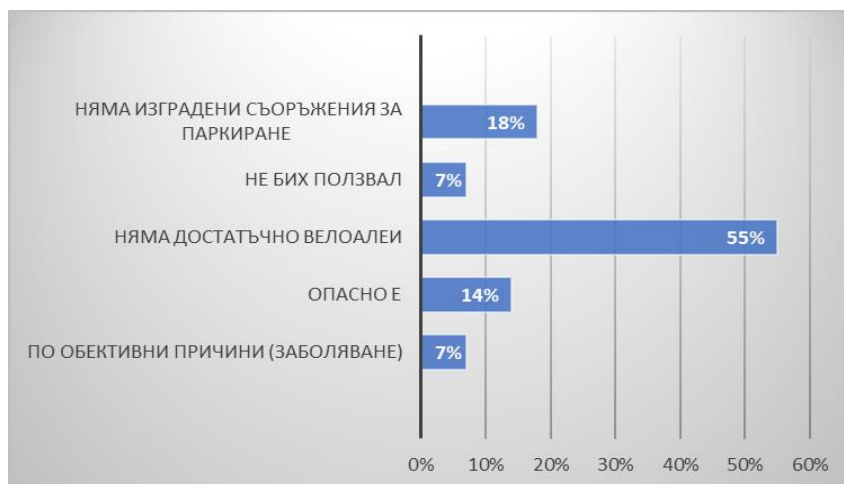


Велосипедното движение е отлична екологична алтернатива за придвижване в градска среда, която трябва да се насърчава и стимулира, като водещо средство за придвижване от активното население на територията на общината. Ползите от велосипедното движение са свързани с намаляване на задръстванията/тапите, понижаване нивата на вредни емисии и укрепване на цялостното физическо състояние на велосипедистите. На територията на община Кюстендил, велосипедният транспорт, не е част от популярните методи за придвижване. Съгласно проведеното анкетно проучване 87% % от респондентите не използват велосипеден транспорт. Едва 10 % от анкетираните използват велосипедния транспорт като метод за придвижване ежедневно.

В сравнение с община Кюстендил, в град Копенхаген делът на велосипедния транспорт като част от общия достига до 45 %. В град Амстердам, същият достига до 48 %. Все пак на територията на община Кюстендил, 3 % от анкетираните извършват между 1 и 3 пътувания седмично посредством велосипед.

Анкетно проучване - Причини поради които не използвате велосипеден транспорт

И причините за неизползването на велосипед за придвижване са:

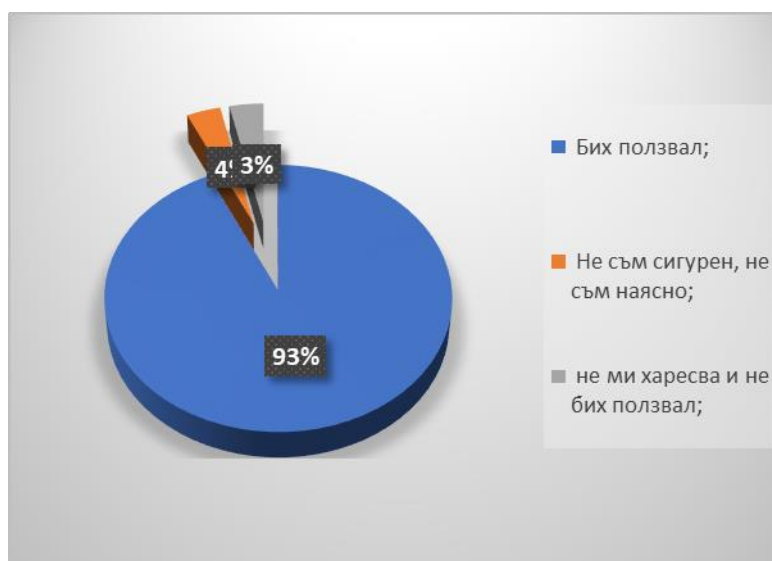


В рамките на проведеното анкетно проучване, респондентите бяха запитани какви са причините поради, които не използват велосипеден транспорт. Липсата на достатъчно велоалеи за практикуване на този метод за придвижване, бе изтъкната като водеща от 55 % от анкетираните. Липсата на достатъчно изградени съоръжения за паркиране бе подкрепено като причина от 18 % от респондентите в проучването. По-малко от 7 % от респондентите, заявиха, че независимо от причините не биха използвали велосипедния метод за придвижване в тяхното ежедневие.

Част от причините за не използване на велосипедния транспорт са свързани с невъзможността за пренасяне на багаж, да се водят деца на детска градина или училище или по здравословни причини.

Анкетно проучване – Използване на електромобили

На въпроса „Какво е вашето мнение за използването на електромобили?“ анкетираните са отговорили така:

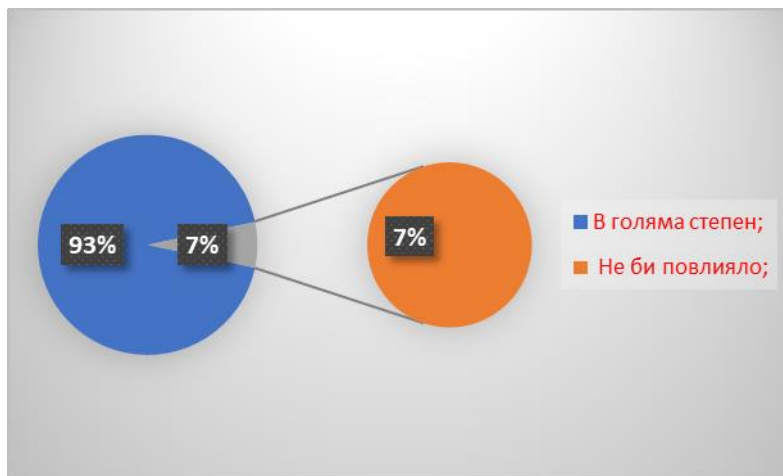


Използването на изкопаеми горива в транспорта влошава качеството на местния въздух и климат. Това се дължи на емисиите на CO₂ и вредните замърсители на

въздуха, например азотни окиси и твърди частици в отработените газове. Освен това движението по пътищата безспорно е основният източник на шум в Европа. Очевидно включването на електромобили в автопарка може съществено да намали общите емисии на парникови газове (ПГ) и замърсяването на въздуха, особено ако електроенергията се произвежда от възобновяеми източници. Електромобилите постепенно заемат своя дял като средства за масов транспорт. Участниците в анкетното допитване, са изключително позитивни към използването на електромобили в тяхното ежедневие. Над 93% от анкетираните биха използвали електромобила като метод на придвижване, но при условия, че на територията на община Кюстендил, бъде позиционирана широка мрежа от зарядни станции.

Анкетно проучване – Влияе ли изграждането на широка мрежа от зарядни станции

В каква степен изграждането на по-широка мрежа от зарядни станции би повлияло на решението да използвате електромобили?



Според анкетираните градската мобилност на територията на община Кюстендил ще използва потенциала си за развитие, ако:

- *се подобри качеството на транспортната инфраструктура;*
- *се подменят старите превозни средства с нови;*
- *се подобри състоянието на автобусните спирки;*
- *се подобри състоянието на пътната и улична инфраструктура;*
- *се създаде информационен център за градска мобилност.*

Анкетно проучване – Пречки пред развитието на мобилността на територията на общината

Съществени
пречки за
развитието на
мобилността на
територията на
общината са:



Лошото състояние на пътната и уличната инфраструктура, е една от основните пречки за постигане на устойчива градска мобилност на територията на общината. Над 65% от анкетираните подкрепят това мнение и предлагат изпълнението на мерки за нейното подобряване. Други 18% от анкетираните посочват липсата на достатъчно паркинги за автомобили и велосипеди. Липсата на неосигурен обществен транспорт се подкрепя от 14% от анкетираните.

Посочените от анкетираните дейности, инициативи и проекти, резултатите от които биха се отразили благоприятно върху градската мобилност в община Кюстендил, са:

- *стимулиране на алтернативните начини на придвижване и изграждане на нова култура на градска мобилност, щадяща околната среда;*
- *замяна на конвенционални автомобили с електрически;*
- *създаване на условия за широко използване на електрически превозни средства, включително и тестване на електробуси; изграждане на мрежа от зарядни устройства; финансови стимули за собствениците на електромобили; предоставяне на възможности за наемане на електромобили за ползване в градски условия;*
- *подобряване на качеството на пътната и уличната мрежа; закупуване на нови транспортни средства;*
- *изграждане на нови велоалеи в квартал Герена, лесопарк Хисарлъка и село Слокощица; поставяне на знаци и маркировка.*

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Визия

Визията на Плана за устойчива градска мобилност на Кюстендил е формулирана на основата на анализа на настоящата ситуация и постигането на стратегическите изисквания на европейските и национални политики за градската мобилност. Тя има дългосрочен характер и надхвърля срока на действие на плана.

Повишаване икономическото развитие и качеството на живот на хората – живеещи, работещи или приходящи, чрез развиващ се и поддържан разнообразен, бърз и удобен транспорт с осигурена достъпност, сигурност и безопасност на придвижване в чиста околна среда.

Стратегически цели и приоритети на ПУГМ Кюстендил

Очертават се следните стратегически цели (основавайки се на местната специфика), които да съответстват на местните нужди и специфичните потенциали на територията на община Кюстендил, както и на дефинираната визия за развитие:

Стратегическа цел 1: Устойчива транспортна свързаност и интегрираност

Осигуряване на по-добра транспортна достъпност до града, укрепване на териториалната свързаност между града и съседните населени места и местата за туризъм и отдих, формиране на устойчиви партньорства и транспортни връзки със съседни изявени полюси на развитие в региона. Това включва не само подобряване на качеството на транспортната инфраструктура и осигуряване на бърз и удобен транспорт за обслужване на населението, а така също принос към реализирането на потенциалите на общината – например, в областта на туризма, както и достъп до щадящи околната среда форми на транспорт.

Стратегическа цел 2: Екологична мобилност

Най-сериозното предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е съществено да намали замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия в сектора и да се повиши неговата устойчивост. Усилията на общинската администрация са в подобряване на състоянието на уличната и общинската пътна мрежа, увеличаване на дела на екологичен транспорт, създаване на условия за придвижване с велосипед или пеша и чрез насърчаване на електромобилността.

Стратегическа цел 3:**Планиране, разработване и внедряване на ИТС**

Използването на интелигентни транспортни системи ще осигури по-доброто управление на операциите и предоставяне на нови услуги (умен паркинг, умни кръстовища, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н). С ИТС може да се управлява трафикът, да се разрешат проблеми на градския транспорт като задръствания, паркиране, произшествия и аварийни ситуации, мониторинг на въздействията върху околната среда. Тяхното въвеждане създава условия за оптимална транспортна мобилност, поемаща и управляваща различните потоци.

Стратегическа цел 4:**Устойчива безопасност и сигурност на участниците в движението**

Основните причини за пътнотранспортните произшествия в страната са повишения трафик, натовареността на уличната мрежа, неефективната организация на движение, недоброто качество на транспортната инфраструктура. Усещането за липса на безопасност пречи за нарастването на дела на избралите да се придвижват пеша или с велосипед. Безопасността е свързана също така с качеството на пешеходните и обществени пространства, състоянието на настилките, осветлението и др. Това може да се постигне чрез осветеност и повдигане на пешеходните пътеки, обезопасяване на велосипедното и пешеходно движение, изграждане на система за следене на пътната безопасност, подобряване на достъпността за всички хора с акцент върху тези със специални нужди, създаване на безопасност на спирките и около тях.

Приоритети и мерки за градска мобилност

Планираните приоритети и мерки в ПУГМ доразвиват **Приоритет 2: Устойчива техническа инфраструктура, Мярка 2.1. . Свързаност, достъпност и устойчива мобилност** и **Приоритет 4 – Интегрирано екологично развитие, Мярка 4.1., Дейност 4.1.14** планира изграждане на мрежа от електрически зарядни станции за автомобили, заложи в **Плана за интегрирано развитие на община Кюстендил (ПИРО) 2021-2027 година.**

Приоритет	Мерки
1. Поддържане на транспортната инфраструктура	1.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската пътна мрежа

	1.2. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на общественя транспорт в транспортната система на общината.
	1.3. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства.
	1.4. Внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на общественя транспорт.
	1.5. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на железопътните гари на територията на общината.
	1.6. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм.
2. Осигуряване на безопасна градска мобилност	2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на уличната мрежа и съоръжения в община Кюстендил.
	2.2. Изграждане на велосипедна инфраструктура.
	2.3. Изграждане на допълнителни места за паркиране.
	2.4. Въвеждане на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места в общината.
	2.5. Възстановяване на градския обществен транспорт.
	2.6. Разработване на генерални планове за организация и регулиране на движението.
3. Популяризиране и стимулиране на устойчива мобилност	3.1. Провеждане на широка кампания за популяризиране на мерките и ползите от използване на екологични и устойчиви начини на придвижване.
	3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи.
	3.3. Провеждане на инициативи за стимулиране на пешеходно и велосипедно придвижване.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Дейност/Проект	Индикативен бюджет (хил.лв.)	Източник на финансиране	Срок за изпълнение (месеци)
Приоритет 1. - Поддържане на транспортната инфраструктура			
Мярка 1.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската пътна мрежа			
1.1.1. Основен ремонт на път KNL2110 1-6 /Границата - Гърляно/ - Каменичка Скакавица - Гюешево - Деве баир мост км 3 ⁺²⁰⁰ L - 6m стоманен	1 100	НПВУ, ПРР	24
1.1.2. Основен ремонт на път KNL2111 1-6 /Граница - Гърляно/ - Раненци - Преколница - Цървен дол – Коприва мост км 3 ⁺⁴⁰⁰ L - 7m стоманобетонен, мост км 5 ⁺⁰⁴⁰ L - 17m стоманобетонен	2 200	НПВУ, ПРР	48
1.1.3. Основен ремонт на път KNL1112 1-6 /Гърляно -Кюстендил/ - Жиленци -Глоговска река	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.4. Основен ремонт на път KNL3113 Ш-3083 /Долно село - Коприва/ - Бобешино - Жеравино	1 100	НПВУ, ПРР	24
1.1.5. Основен ремонт на път KNL2114 1-6 /Гърляно - Кюстендил/ - Грамаждано- Жиленци	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.6. Основен ремонт на път KNL3115 Ш-3083 /Долно село - Бобешино/ - Црешново	600	НПВУ, ПРР	18
1.1.7. Основен ремонт на път KNL3116 1-6 /Гърляно - Кюстендил/ - Ръсово - Бистрица	1 000	НПВУ, ПРР	24
1.1.8. Основен ремонт на път /Кюстендил - Радомир/ - Углярци - Горна Козница	900	НПВУ, ПРР	24
1.1.9. Основен ремонт на път KNL1117 1-6 /Кюстендил - Радомир/ - Дворище - Шипочано - Раждавица - Гърбино	3 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.10. Основен ремонт на път KNL3118 /Кюстендил - Радомир/ - Буново	700	НПВУ, ПРР	18
1.1.11. Основен ремонт на път KNL3119 /Кюстендил/ - Горна Брестница	700	НПВУ, ПРР	18
1.1.12. Основен ремонт на път KNL1120, KNL3121 /Кюстендил/ -Копиловци – Дворище мост км 1 ⁺⁸⁰⁰ L - 84m стоманобетонен	500	НПВУ, ПРР	18

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

1.1.13. Основен ремонт на път KNL1122 /Кюстендил/ - Лозно	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.14. Основен ремонт на път KNL1123 /Кюстендил/ - Скриняно – Николичевци мост км 4 ⁺⁰⁵⁰ L - 33m стоманобетонен	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.15. Основен ремонт на път KNL2124 /Кюстендил/ - Блатец - Дождевица - Церовица	5 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.16. Основен ремонт на път KNL3125 /Кюстендил - Дождевица/ Приют за бездомни животни - Блатец - Лисец - Леска	1 400	НПВУ, ПРР	36
1.1.17. Основен ремонт на път /Блатец - Леска/ - Лисец -Ръсово - /Гърляно - Долно село/ мост км 10 ⁺⁸⁰⁰ L - 21m стоманобетонен	2 000	НПВУ, ПРР	36
1.1.18. Основен ремонт на път KNL3126 Ш-601 /Кюстендил - Драговищица/ - Соголяно - Скриняно - IV-60108 /Кюстендил - Николичевци/	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.19. Основен ремонт на път KNL3127 Кюстендил - Драговищица/ - Соголяно - Мазарачево - Кършалево – Ломница мост км 2 ⁺⁸⁰⁰ L - 20m стоманобетонен	3 500	НПВУ, ПРР	48
1.1.20. Основен ремонт на път KNL3128 /Кюстендил - Драговищица/ - Ломница - Чудинци	3 700	НПВУ, ПРР	48
Основен ремонт на път KNL1129 /Драговищица - Ломница/ - Церовица - Кутугерци - Долно село -.Преколница - Гюешево -/Границата - Гърляно/ мост км 12 ⁺¹⁰⁰ L - 16m стоманобетонен	5 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.21. Основен ремонт на път KNL3130 Долно село - Цървен дол	1 000	НПВУ, ПРР	24
1.1.22. Основен ремонт на път KNL3131 /Драговищица - Долно уйно/ - Горановци – Полетинци мост км 0 ⁺⁰⁵⁰ L - 31m стоманобетонен	1 300	НПВУ, ПРР	36
1.1.23. Основен ремонт на път KNL3132 Долно Уйно - Режинци - Ломница - Ивановци – Гурбановци	3 500	НПВУ, ПРР	48
1.1.24. Основен ремонт на път KNL2133 Коняво - Долна гращица -Горна гращица - /Коняво - Г.Козница/	900	НПВУ, ПРР	24
1.1.25. Цялостно възстановяване на път KNL3134 х."Три буки" -Почивна станция "ДАП" - Цървена ябълка мост км 4 ⁺⁷⁰⁰ L - 8m стоманобетонен и мост км 6 ⁺⁸⁰⁰ L - 12m стоманобетонен	3 000	НПВУ, ПРР	48

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

1.1.26. Основен ремонт на път KNL1135 /Кюстендил - Дупница/ - Багреници	100	НПВУ, ПРР	18
1.1.27. Основен ремонт на път KNL3136 Търновлаг - Гирчевци	350	НПВУ, ПРР	18
1.1.28. Основен ремонт на път KNL2137 /Кюстендил - Дупница/ -Пиперков чифлик - Граница	400	НПВУ, ПРР	20
1.1.29. Основен ремонт на път KNL2138 /Кюстендил - Дупница/ - Нов чифлик - Берсин - Търсино - Горно Търсино	2 500	НПВУ, ПРР	48
1.1.30. Основен ремонт на път KNL2139 /Невестино - Горна Гращица/ - Катрище - Таваличево -/Коняво - Горна Козница/	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.31. Основен ремонт на път KNL2140 Берсин - Граница - /Кюстендил/ мост км 1 ⁺⁶⁰⁰ L - 16m стоманобетонен	900	НПВУ, ПРР	30
1.1.32. Основен ремонт на път KNL3141 /Берсин - Граница / - Лелинци	700	НПВУ, ПРР	24
1.1.33. Цялостно възстановяване на път KNL3170 /Раково - Ново село/ - Савойски – Сажденик	3 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.34. Цялостно възстановяване на път KNL2110 /Раково - Ново село/ - Две реки - х. "Три буки"	5 000	НПВУ, ПРР	48
1.1.35. Основен ремонт на път KNL3142 /Злогош - Драговищица/ -Стенско - /Шишковци - Раждавица/	900	НПВУ, ПРР	30
1.1.36. Основен ремонт на път KNL3144 Шишковци - Шипочано	350	НПВУ, ПРР	18
1.1.37. Поставяне на пътни знаци и табелки	500	НПВУ, ПРР	60
1.1.38. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 1.2. Интегриране на нулевоемисионни превозни средства на обществения транспорт в транспортната система на общината.			
1.2.1. Доставка на 10 превозни средства за градския и/или междуселищния обществен транспорт с нулеви емисии	5 000	НПВУ, ПРР, ПОС	60
1.2.2. Интегриране на доставените превозни средства в градския и/или междуселищния обществен транспорт	-	-	60
1.2.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 1.3. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за превозните средства			
1.3.1. Изпълнение на съпътстващи мерки за осигуряване на зарядни станции за	250	НПВУ, ПОС	48

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

превозните средства			
1.3.2. Повишаване на дела на електромобилността	100	НПВУ, ПОС	48
1.3.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 1.4. Внедряване на ИТС и интегрирани цифрови решения за подобряване на ефикасността и ефективността на обществения транспорт			
1.4.1. Внедряване на ИТС	500	НПВУ, ПРР	60
1.4.2. Поетапно интегриране на обществения транспорт	100	ПРР	60
1.4.3. Подобряване на връзките между градски, междуселищен автобусен, железопътен и въздушен транспорт	100	ПРР	60
1.4.4. Осигуряване на обществен транспорт за населението до железопътните гари	50	ПРР	48
1.4.5. Ремонт на съществуващи и/или изграждане на удобни спирки за обществения транспорт със защита от метеорологичните условия	1 000	ПРР	48
1.4.6. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 1.5. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на железопътните гари и спирки на територията на общината			
1.5.1. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара Кюстендил	1 000	ПРР	60
1.5.2. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара село Шишковци	1 000	ПРР	60
1.5.3. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара село Гюешево	1 000	ПРР	60
1.5.4. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара село Копиловци	1 000	ПРР	60
1.5.5. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара село Раждавица	1 000	ПРР	60
1.5.6. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп гара село Соголяно	1 000	ПРР	60
1.5.7. Ремонт, обзавеждане и благоустрояване на жп спирка село Мазарачево	200	ПРР	60
Мярка 1.6. Подобряване на достъпа до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм			
1.6.1. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до природни забележителности, съобразен и за хора в затруднено положение	500	ПРР, ПОС	60
1.6.2. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до недвижими културни ценности, съобразен и за хора в затруднено положение	500	ПРР, ПОС	60
1.6.3. Осигуряване на подходящ достъп (транспорт, екопътеки и/или велопътеки) до	500	ПРР, ПОС	60

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

туристически обекти и места за почивка и туризъм, съобразен и за хора в затруднено положение			
Приоритет 2. Осигуряване на безопасна градска мобилност			
Мярка 2.1. Подобряване на техническото състояние и експлоатационните качества на общинската улична мрежа и съоръжения			
2.1.1. Поетапен ремонт и рехабилитация на 306 улици с обща дължина 105 542 м и обща площ 833 836 м ²	17 000	НПВУ, ПРР	84
2.1.2. Поетапен ремонт и рехабилитация на тротоари с обща дължина 210 000 метра, съобразени и за хора в затруднено положение	12 000	НПВУ, ПРР	84
2.1.3. Поставяне на нови улични знаци и табелки	500	НПВУ, ПРР	84
2.1.4. Подмяна на улично осветление с енергоспестяващо и изграждане на ново улично осветление	1 000	НПВУ, ПРР	48
2.1.5. Ремонт на съществуващи и изграждане на допълнителни светофарни уредби със светлинно и звуково регулиране	300	НПВУ, ПРР	24
2.1.6. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 2.2. Изграждане на велосипедна инфраструктура			
2.2.1. Планиране на мрежа от велосипедни алеи, обхващаща и отдалечените от центъра квартали	100	НПВУ, ПРР	12
2.2.2. Изграждане на мрежа от велосипедни алеи	1 000	НПВУ, ПРР	36
2.2.3. Поставяне на паркинг стойки за велосипеди	50	НПВУ, ПРР	36
2.2.4. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 2.3. Изграждане на допълнителни места за паркиране			
2.3.1. Изграждане на допълнителни зони за паркиране на МПС	500	ПРР	36
2.3.2. Въвеждане на SMS самотаксуване за платен паркинг	50	ПРР	36
Мярка 2.4. Въвеждане на мерки за успокояване на движението на входовете на населените места в общината			
2.4.1. Намаляване на скоростта чрез маркировка и настилка с различен цвят текстура	500	НПВУ	24
2.4.2. Поставяне на осветени и дублирани пътни знаци на входовете на града	200	НПВУ	24
Мярка 2.5. Възстановяване на градския обществен транспорт			
2.5.1. Въвеждане на градски транспорт в Кюстендил с транспорт с нулеви емисии	5 000	НПВУ, ПРР	48

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

2.5.2. Изграждане на спирки за градския транспорт с удобство и защита на пътниците от метеорологичните условия	500	ПРР	48
2.5.3. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Мярка 2.6. Разработване на генерални планове за организация и регулиране на движението			
2.6.1. Разработване на генерален план за организация на движението на територията на община Кюстендил	300	НПВУ	24
2.6.2. Подготовка и изпълнение на проекти в партньорство с друга(и) община(и)	-	НПВУ	12
Приоритет 3. Популяризиране и стимулиране на устойчива мобилност			
Мярка 3.1. Провеждане на широка кампания за популяризиране на мерките и ползите от използване на екологични и устойчиви начини на придвижване			
3.1.1. Въвеждане на стимули за екологични и устойчиви начини на придвижване	1.0	общински бюджет	12
3.1.2. Провеждане на кампания сред населението за популяризиране на мерките и ползите от екологични и устойчиви начини на придвижване	0.2	общински бюджет	12
Мярка 3.2. Провеждане на информационни кампании за определени целеви групи			
3.2.1. Провеждане на информационни кампании с фирми за транспорт и логистика	-	-	12
3.2.2. Провеждане на информационни кампании с представители на бизнеса	-	-	24
3.2.3. Провеждане на информационни кампании за ученици в горни класове	-	-	периодично

Индикативен бюджет

Общият индикативен бюджет на ПУГМ Кюстендил е 116 000 хил.лв., разпределен както следва:

- Приоритет 1: 75 800 хил.лв.;
- Приоритет 2: 39 000 хил.лв.;
- Приоритет 3: 1.2 хил.лв.

Органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ на община Кюстендил

Основните органи за наблюдение на изпълнението на ПУГМ са следните:

- **Кметът на общината**, в качеството си на едноличен орган на местното самоуправление
- **Общинската администрация** – основно звената от Специализираната администрация и някои звена от Общата администрация;
- **Представителите на партньорите/заинтересовани страни** на общинската администрация, участващи в изпълнението на ПУГМ.

Наблюдението на изпълнението на мерките, заложи в рамките на ПУГМ, ще се извършва на оперативно ниво от страна на оторизирани за целта експерти от общинската администрация, които ще бъдат отговорни за събирането, обработката и анализа на първичните и вторичните информационни източници.

Напредъкът в изпълнението на ПУГМ ще се отчита на ниво реализация на отделен проект. Оценката на ефективността и ефикасността при реализацията на мерките на ПУГМ ще се извършва от външни експерти, които ще предоставят пред общинското ръководство писмени годишни доклади относно напредъка в изпълнението на ПУГМ.

Необходими действия и индикатори за наблюдение и оценка на ПУГМ Кюстендил

Използваният метод за разработване на индикаторите за наблюдение и оценка на ПИРО е т.н. SMART – акроним от английски думи за определяне на ясни цели, чрез които да се очакват и конкретни резултати.

- S (Specific) – целта трябва да е специфична;
- M (Measurable) – целта трябва да е измерима;
- A (Achievable) – целта трябва да е постижима;
- R (Realistic) – целта трябва да е реалистична;
- T (Timely) – целта трябва да има някакъв срок.

Типът на индикатора, който ще се прилага към съответен приоритет зависи от конкретната формулировка и мерки в ПУГМ. Най-общо индикаторите за продукт измерват напредъка по отношение на приоритетите и мерките, а индикаторите за резултат – по отношение на целите. Въпреки това е възможно за даден приоритет да се формулира както индикатор за продукт, така и индикатор за резултат. Индикаторите за продукт могат да измерват и постигането на мерките, но не е задължително да се формулират за всяка отделна мярка, дейност или проект – включването на индикатори по отношение на мерките зависи от конкретната ситуация.

- В цялостния процес на наблюдение и оценка при спазване на принципа за партньорство участват общинският съвет, кметът на общината, кметовете на кметства и кметските наместници, общинската администрация, социалните

и икономическите партньори, неправителствените организации, представителите на гражданското общество в общината.

- Основната дейност по наблюдението на изпълнението на ПУГМ Кюстендил е изготвянето на ежегодни доклади, които се публикуват на страницата на общината. Те служат за изготвяне на междинен доклад и окончателен доклад за изпълнение, които също се публикуват на страницата на общината, а също така и като основа за актуализация. Докладите се изготвят от общинската администрация или от външни изпълнители.
- Междинният доклад следва да се изготви до края на 2025 година, а окончателният – до края на 2030 година. Докладите се обсъждат и приемат от общинския съвет.

Индикатори за продукт

Индикаторите за продукт се отнасят до наблюдението и оценката на изпълнението на определените приоритети и/или мерки за развитие на общината. По някои от приоритетите те могат да се отнасят за предвидени или изпълнявани конкретни проекти с важно значение за развитието на територията на общината. Дефинираните индикатори са количествено измерими и осигуряват обективност по отношение на оценките и изводите за конкретните постижения при реализацията на приоритетите и постигнатото пряко въздействие в съответната област.

Индикатори за резултат

Индикаторите за резултат имат значение за цялостната оценка на ефективността на плана и политика за устойчиво интегрирано местно развитие за съответния период. Степента на въздействие се отчита с количествено и/или качествено измерими индикатори, а в някои случаи – с качествени оценки относно достигнатата степен в социалното, икономическото и инфраструктурното развитие на общината и приноса на това развитие за общото развитие на региона.

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Индикатори за продукт

Индикатор	Мерна единица	Базова стойност	Целева стойност	Период на отчитане	Източник на информация
Основен ремонт на общинската пътна мрежа	км	0	263.8	годишно	община Кюстендил, РОП, медии
Цялостно възстановяване на пътища от общинската пътна мрежа	км	0	28.5	годишно	община Кюстендил, РОП, медии
Поставени пътни знаци и табелки	бр.	0	500	годишно	община Кюстендил
Превозни средства с нулеви емисии	бр.	0	10	2 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Зарядни станции	бр.	0	15	2 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Внедрване на ИТС	бр.	0	1	2009 година	община Кюстендил, РОП, медии
Ремонтирани, обзаведени и благоустроени железопътни гари и спирки на територията на общината	бр.	0	7	годишно	община Кюстендил, РОП, медии
Подобрен достъп до недвижими културни ценности и природни забележителности, туристически обекти и места за почивка и туризъм	бр.	0	10	годишно	община Кюстендил, РОП, медии
Ремонт на улици от общинската улична мрежа	м ²	0	833 836	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Ремонт на тротоари от общинската улична мрежа	м	0	200 000	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Новопоставени знаци и табелки	бр.	0	200	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Ремонтирани съществуващи и изградени	бр.	0	10	3 пъти за	община Кюстендил, РОП,

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

допълнителни светофарни уредби със светлинно и звуково регулиране				периода	медии
План на мрежа от велосипедни алеи, покриващи и отдалечените от центъра квартали	бр.	0	1	2004 година	община Кюстендил, РОП, медии
Изградена велодрежа	бр.	0	3	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Поставени на паркинг стойки за велосипеди	бр.	0	100	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Изградени допълнителни зони за паркиране	бр.	0	6	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Въведена система за SMS заплащане на платен паркинг	бр.	0	1	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Изградени спирки за градския транспорт в Кюстендил	бр.	0	45	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Генерален план за движението в град Кюстендил	бр.	0	1	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Интегриран с генералния план на града генерален план за движение в населените места в общината	бр.	0	1	3 пъти за периода	община Кюстендил, РОП, медии
Проведени кампании сред населението за популяризиране на мерките и ползите от екологични и устойчиви начини на придвижване	бр.	0	3	3 пъти за периода	община Кюстендил
Проведени информационни кампании с фирми за транспорт и логистика	бр.	0	2	2 пъти за периода	община Кюстендил
Проведени информационни кампании с представители на бизнеса	бр.	0	2	2 пъти за периода	община Кюстендил
Проведени информационни кампании с ученици от горните класове	бр.	0	4	3 пъти за периода	община Кюстендил

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

Индикатори за резултат

Очакваните резултати от изпълнението на ПУГМ Кюстендил (2027 година) са:

Индикатор	Мерна единица	Източник на информация	Период на отчитане	Базова стойност	Целева стойност 2009 г.
Увеличение използването на обществен транспорт	%	община, транспортни фирми	годишно	0	20
Намаляване използването на лични автомобили	%	община	годишно	0	20
Намаляване емисиите от обществения транспорт	%	община, РИОСВ	годишно	0	10
Увеличаване на енергийната ефективност на обществения транспорт и автомобили	%	община, транспортни фирми	годишно	0	10
Увеличена безопасност на пешеходците	%	община	годишно	0	20%
Намален брой инциденти с участие на пешеходци	%	община, МВР, здравни заведения	два пъти за периода	0	10
Увеличен брой пешеходци	%	община	годишно	0	10
Намаляване паркирането по тротоарите и запазване на тяхната структура	%	община	годишно	0	50
Увеличаване на дела на придвижващите се с велосипед	%	община	годишно	0	30
Намален брой инциденти с участие на велосипедисти	%	община, МВР, здравни заведения	два пъти за периода	0	20
Повишаване качеството на	%	община, РИОСВ	годишно	0	20

План за устойчива градска мобилност на община Кюстендил

атмосферния въздух					
Увеличен брой на хора с увреждания, придвижващи се свободно в града	брой	община	годишно	0	150
Повишаване на дела на електромобилността	%	НСИ, ААП	3 пъти за периода	0	10
Повишаване удовлетвореността на граждани и гости на общината	%	община, медии	годишно	0	20
Повишаване доверието в местната власт	%	НСИ, медии	годишно	0	20



Изображение 7. Обучение на деца за правилата за движение.

Връзка на ПУГМ с ПИРО 2021-2027 на Кюстендил

В Плана за интегрирано развитие на община (ПИРО) Кюстендил 2021-2027 година **Приоритет 2: Устойчива техническа инфраструктура** набляга на основната роля на техническата инфраструктура като базово условие за развитие на икономиката, привличане на инвестиции, улесняване мобилността на населението и достъпа до услуги с периодичен и епизодичен характер и приобщаване на всички населени места в общината, за което е необходимо нейното подобряване и оптимизиране.

Териториалната свързаност, сътрудничество и интегриране в рамките на общината, областта и региона се базира на развитието на транспортните, енергийните, урбанистичните, културните и екологичните коридори. **Мярка 2.1. на този Приоритет гласи: свързаност, достъпност и устойчива мобилност.** В нея се включват дейности за:

- Подобряване на системата на градския транспорт чрез осигуряване на модерна и ефективна транспортна услуга в град Кюстендил;
- Закупуване на електрически подвижен състав за организиране на градски и междуселищен транспорт - автобуси, спирки, информационни табла и др.;
- Проекти за прокарване и/или благоустрояване на улици във всички населени места на територията на общината;
- Подобряване на физическото свързване на териториите, включително нови гранични преходи, мостове и др., както и инвестиции за подобряване на обществения достъп до информационни и комуникационни технологии, включително за трансгранична информация и комуникация;
- Изграждане, рехабилитация и модернизация на системите за външно изкуствено осветление (улично, парково, фасадно и др.);
- Строителство, реконструкция и/или рехабилитация на нови и съществуващи общински пътища, улици, тротоари, и съоръженията и принадлежностите към тях;
- Осигуряване на достъпна среда за хора с увреждания до обществени сгради;
- Поддръжка на пътната маркировка и сезонно почистване и поддържане на пътната настилка на общинската пътна мрежа;
- Благоустрояване на пешеходна централна зона;
- Развитие на инфраструктура за велосипеден транспорт – велосипедни алеи, паркинги за велосипеди, специализирани пътни знаци, сигнализация и др.;
- Развитие на инфраструктурната маршрутна мрежа с нови дестинации до по-отдалечени жилищни райони и населени места в общината;
- Подобряване състоянието и достъпността, както и поддържане функциите на ЖП гарите и спирки, обслужващи общината;
- Изграждане/обновяване/реконструкция на съоръжения към уличната инфраструктура - надлези, подлези и др.;
- Въвеждане на системи за контролиран достъп в пешеходни зони на МПС, механични/хидравлични/електрически прегради, недопускащи достъп на МПС в пешеходните зони, но спускащи се при подаден сигнал от линейка, пожарна кола, полицейски автомобил, автомобили за почистване, които позволяват влизане в тях и на други автомобили (например на доставчици на магазини и др.) в точно регламентирани часове за позволен достъп, връзка със системата за видео наблюдение и т.н;

- Монтаж на енергоспестяващо улично осветление и системи за охрана и борба с престъпността - монтаж на осветление в паркове, на системи за видеонаблюдение на обществени места и др. като част от изграждането и рехабилитацията на другите физически елементи на градската среда (уличната мрежа, площите за паркиране);
- Рехабилитации на улични мрежи.

Приоритет 4 – Интегрирано екологично развитие, Мярка 4.1., Дейност 4.1.14 планира изграждане на мрежа от електрически зарядни станции за автомобили.

Източници на информация

Основните източници на информация, използвани при изготвянето на ПУГМ на община Кюстендил, са следните:

- НСИ;
- ИСУН;
- ИТСР на Югозападен район;
- ПИРО на община Кюстендил;
- Агенция по заетостта;
- ОУП на община Кюстендил;
- Доклади за напредъка, годишни доклади, междинни оценки на изпълнението на стратегически документи на общината;
- Информация от регионални структури – ТСБ, РИОСВ и др.;
- Данни от съседни общини;
- Данни, предоставени от община Кюстендил.