

СТАНОВИЩЕ

От общинските съветници от ППГОС
„ДЕМОКРАТИЧНА БЪЛГАРИЯ –
ОБЕДИНЕНИЕ“:

Веселина Александрова
Добромира Костова
Йордан Иванов
Веселка Христамян

ОТНОСНО: Предварителен проект за
изменение на Общия устройствен план (ОУП) на
Община Пловдив

Уважаеми госпожи и господа,

След проведена от нас среща-обсъждане на предварителния проект за изменение на ОУП на Община Пловдив, като взехме предвид изразените мнения от граждани, неправителствени организации и професионални гилдии, по-долу излагаме нашето становище, както следва:

1. Приоритети на плана

Повече от важно е в частта „Приоритети на плана“ да се вмъкне параграф, касаещ транспорта и устойчивото развитие на града (1)¹, доколкото същите са свързани. От тяхната артикулация зависи качеството на градската среда и в частност подобряването на качеството на въздуха. В градски контекст транспорта е основния фактор за замърсяването на въздуха.

За да се постигне резултат в тази насока е нужно да се заложи конкретна цел, която да позволи драстично намаляване на автомобилния трафик (2), който буквално задушава Пловдив. Редно е да се отбележи също, че автомобилният парк в България е с изключително неблагоприятна възрастова структура, което влошава допълнително качеството на въздуха и околната среда. Примерно, при разглеждане на хоризонт 2030 година, поне 40% от всички движения, касаещи мотива „труд“, т.е. движенията, извършени в сутрешният и вечерният час пик, следва да бъдат извършвани с обществен транспорт и алтернативни на автомобила превозни средства (ходене пеша, велосипед, споделено пътуване, ролери и електрически тротинетки и т.н). Имайки предвид характеристиките на града и динамиката на демографията му, е нужно да се изгради мрежа от структуриращ обществен транспорт, тип трамвай или автобус в защитен коридор с приоритет на кръстовищата.

¹ За улеснение на екипа, изготвящ финалния проект на изменението на ОУП на гр. Пловдив, основите предложения на ППГОС „Демократична България – Обединение“ по отношение на т. 1 и т. 2 от настоящето изложение, са 29 на брой и са номерирани от № 1 до № 29.

Изключително рядко е в Европа да има град с размерите на Пловдив, който да не разполага модерна интермодална мрежа от трамваи, а понякога и метро.

2. Инфраструктура. Пътища, транспорт и комуникации.

2.1 Контекст

Презастрояването и "сгъстяването" на строителството водят до увеличение на населението в дадено място. Това увеличение генерира допълнителни движения на хора, като основните имат като произход "дом" и като дестинация "работно място". Тези движения са свързани с мотива "труд". Те са задължителни за голяма част от хората и се концентрират в 2 скъсени периода от време на деня. Това са тъй наречените "пикови часове": приблизително от 7:30 до 9:00 и от 16:00 до 18:00. Генерираният трафик на движения от рода "труд" се разпределя между:

- Придвижванията, които се осъществяват чрез моторни превозни средства (автомобилен трафик);
- Придвижванията, които се осъществяват с алтернативни на автомобила средства за транспорт (пешеходци, велосипедисти, обществен транспорт, като в тази категория включваме и споделеното пътуване).

Когато алтернативните на автомобила средства за транспорт и основно общественият транспорт в един град не са развити, тези придвижвания от тип "труд" се осъществяват на 90% чрез МПС и създават задръстванията и всички негативни последици, които произхождат от автомобилния трафик:

- **Автомобилни задръствания в пиковите часове** на всички централни артерии и на входно-изходните артерии на Пловдив, които осигуряват достъп до индустриалните зони около града (зони „Север“, „Юг“, „Изток“, „Югоизток“, „Карловско шосе“, „Свободна зона – Пловдив“, индустриална зона „Марица“, индустриална зона „Куклен“, индустриална зона „Асеновград“, индустриална зона „Раковски“, промишлена зона „Караджалово - Първомай“, логистична зона „Съединение“). Това води до **увеличаване на времето за пътуване до работното място** и нанася **големи загуби и за местната икономика**

- **Рекордно високи нива на замърсяване на въздуха**, включващи много високи нива на фини прахови частици и азотен диоксид. Основната причина за това е именно автомобилният трафик, като последициите за здравето са съществени. Мръсният въздух и наличието на фини прахови частици водят до сериозни здравословни проблеми. Това са водещи причини за някои от най-разпространените болести на белите дробове и сърцето като инсулт и рак на белия дроб. Частиците са един от главните причинители на белодробни заболявания не само при възрастните, но и при децата. Продължителното излагане на мръсен въздух води до появата и на хронични болести, като например астма.

- **Недостатъчен капацитет на системата за паркиране.** В централните части на града проблемите с паркирането са огромни. Това води до паркиране върху зелени площи, пешеходни зони, детски площадки, спиране на двойна лента по улици и булеварди и т.н. Безконтролното паркиране води до разрушаване на зелените площи и на уличната инфраструктура, и е една от главните причини за окаяното състояние на тротоарите, особено извън Централната градска част. В същото време, рязко се влошава пешеходната мобилност на цели групи от населението като майки с детски колички и/или малки деца, възрастни хора и лица с увреждания, доколкото тротоарите или са заети от неправилно паркирани автомобили, или са разрушени и негодни за ползване.

В сходни по големина градове на Пловдив в Западна Европа **между 30% и 50% от всекидневните движения "труд"** се осъществяват **чрез обществен транспорт и алтернативен на автомобила начин за транспорт**. В Пловдив цифрата е много по - малка.

За да се **реши проблемът със задръстванията и автомобилния трафик** и за да се превърне **Пловдив един мобилен, зелен и чист град** следва да се **ползват три основни "лоста"**:

- **Стратегията за мобилност** на града. Тя включва общественият транспорт и инфраструктурата. Тези два компонента трябва да бъдат разглеждани и развивани хармонично и като едно цяло. Когато увеличаваме или намаляваме капацитета на едната мрежа, това рефлектира обратно пропорционално върху другата.

- **Стратегията за паркиране**. Тя изцяло трябва да интегрира и да е съобразена със стратегията за мобилност. Системата за паркиране е инструмент за прилагането на стратегията за развитие на алтернативните на автомобила средства за транспорт.

- **Стратегията за развитието на града**. Тя и стратегията за мобилност на града трябва да отговарят на едни и същи принципи и цели. Защото ако няма координация между тях, генерираният автомобилен трафик от прекомерното застрояване на определени райони предизвиква автоматично задръствания, тъй като пътната пътно - транспортната система няма нужният капацитет да приеме този допълнителен трафик.

Като **положителна страна на проекта** отчитаме, че за първи път в изследване и изготвяне на градоустройствен план в България се използва терминът „S-Bahn“, като в текста е заявен фокус върху релсовия обществен транспорт, което до момента не е било характерно за пространственото планиране. За железницата се говори като бъдеще за мобилността, в същото време и двата разгледани пътя за градоустройствено развитие - за дисперсна или концентрирана структура, се обединяват от факта, че ще се интегрират чрез един гръбнак от обществен релсов транспорт. Откриваме и някои нови за българските условия тези – че вече е отпаднала нуждата от улици I клас в градска среда (градски магистрали), което наистина е концепция от 70-те години на ХХ в., но все още битува в съзнанието на част от строителната и проектантска гилдия

Посочените по-горе стратегии предполагат **определяне на приоритети** в средносрочен (до 2030 г.) и дългосрочен план (до 2040 г. и след това).

2.2 Приоритети в средносрочен план

Преди да представим конкретните приоритети надолу в изложението, следва да се имат предвид и възможностите за ползване на съвременни информационни технологии. За правилното планиране на всички пътно - транспортни проекти и за тестването на различни сценарии (трасета и габарити на улици, регулация на кръстовища, оразмеряване на системи за обществен транспорт и други), Община Пловдив се нуждае от **съвременни и надеждни инструменти за планиране**. Поради тази причина в окончателния проект на изменение на ОУП, следва да се заложи:

- **Изработване на географска информационна система (ГИС) (3)**, която да способства за пространствено визуализиране на информация от различни бази данни, кръстосване на статистически и пространствени информации, визуализация на предназначението на териториите (използване на площите, структурни елементи, зелени площи и т.н.) и компилиране на общ поглед на организацията на територията. Ползването на ГИС ще улесни териториалните анализи, визуализацията на тематични взаимоотношения на териториите и **взимането на решения**, позволяващо изработване на ориентации за менажиране на териториите и за реализиране на обществените проекти.

- **Изработване на трафик модел (4)**, с който да се определя количественото и пространственото разпределение на автомобилния трафик и да се разпознава и изчислява локалния спрямо транзитния трафик между различните сектори на града и на околностите му.

Подобен модел позволява тестване на различни видове обществен транспорт в различна конфигурация на мрежи и трасета, както и определяне на количество, с което може да се редуцира автомобилният трафик за сметка на алтернативни системи за транспорт. Не на последно място, би било възможно да се изчислява и териториално разпределя трафика, който бъдещите жилищни и икономически проекти ще генерират и начинът, по който трафикът ще се отрази върху условията за транспорт.

Тези инструменти позволяват **да се тестват предварително** предложени общински политики за развитие на транспорта и градоустройственото планиране.

Предвид изложеното до момента, смятаме че в проекта на ОУП **не са ясно разписани редица конкретни мерки**, които следва да бъдат приоритети за градската управа, доколкото могат да доведат до подобряване на градската мобилност и в частност, на автомобилният трафик. Предлагаме в проекта на ОУП, част „Комуникационно – транспортна система“, **да се добавят следните приоритети:**

2.2.1 Подобряване пропускателната способност на пътната инфраструктура и насочване на трафика извън Централна градска част

- **Регулация/програмиране на циклите на всички светофари в града** с цел подобряване на капацитета на поемане на трафик на всеки един от тях;
- Предприемане на изключително строги мерки, включващи постоянен контрол и завишени административно-наказателни санкции за шофьорите, които спират на главни булеварди или други забранени за това места;
- При нужда, управление от регулировчици на трафика в пиковите часове, до момента на правилното функциониране на всички светофарни уредби;
- Изграждане на **цялостен нов циркуляционен план в централната част на града (5)**. Този нов план е необходимо да включва следните цели: да се ограничи транзитният трафик в жилищните сектори, да се въведат еднопосочни движения по улиците, чиито габарит не позволява двупосочно движение и пр.;
- Прилагане на мерки за адекватно **проектиране на новата инфраструктура и ремонтване на съществуваща** такава **(6)**. Целта е да се избегне паркиране на неотредени за това места, което влошава движението и капацитета за поемане на трафик на улиците, и допринася за деградирането на зелените площи и ограничаването на тротоарното пространство;
- **Изграждане на източната дъга от Околовръстния път (7)**. В нейно отсъствие транспортните потоци за някои основни транзитни посоки минават ненужно през града.
- **Отказ от разширение на ул. „Гладстон“ (8)**, доколкото този проект би означавал разрушаване на съществуващи сгради, част от които със статут на недвижими паметници на културата. Увеличаването на транзитния трафик през Централна градска част би повлиял негативно върху качеството на въздуха и противоречи на концепцията за извеждане на транзитния трафик от центъра на града, многократно посочена в проекта на ОУП.
- **Отказ от отваряне на тупик улиците „Данаил Юруков“ и „Леденика“ (9)** към бул. „Свобода“ и бул. „Копривщица“, поради широкото обществено недоволство от приетите през 1993 г. подробни устройствени планове и необходимостта от ограничаване на автомобилния трафик в гъстонаселения район.
- Увеличаване на пешеходната зона в Централна градска част чрез **трансформирането на ул. „Иван Вазов“ в пешеходна зона (10)**, първоначално в частта ѝ до ул. „Авксентий Велешки“ и в по-късен етап до кръговото кръстовище на пл. „Гарата“.

- **Създаване на нова пешеходна зона около ул. „Карловска“ (11)**, която заедно с околните улици има потенциал да се превърне във вторичен градски център с висока добавена стойност, средище на изкуства и занаяти. Зоната е в процес на деклариране като групова недвижима културна ценност пред НИНКН, поради което и степента на защита на ансамбловите сгради от началото на XX век ще е най-голяма, ако се ограничи автомобилния трафик и се стимулира реставрацията им.

2.2.2 Стимулиране ползването на обществен и алтернативен на автомобила транспорт

- **Промяна на разписанията на основните линии на автобуси** сутрин и вечер, събота и неделя и празничните дни и **създаване на нови връзки** между отделните райони (12);

- Създаване на **интермодални тарифи за обществения транспорт (13)**. Тарифите трябва да са изключително атрактивни (100% покритие от община, област и от големи предприятия с над 20 служители). Тоест с един и същ билет или абонамент да се ползва градският обществен транспорт, междуградският транспорт и ЖП транспорта;

- Създаване на **интермодални разписания на различните обществени транспортни системи (14)**. Разписанията на линиите на обществения транспорт трябва да са на максимално кратък времеви интервал в пиковите часове, т.е. на съответната спирка трябва да преминава автобус на всеки 5 или най - много 10 минути. Основното правило на интермодалните разписания е, че разписанията на градския обществен транспорт, на междуградския и на ЖП транспорта трябва да са координирани. Пример: ако човек, живеещ извън Пловдив, пристига с влак или междуградски автобус в Пловдив, той трябва да разполага със градски автобус в рамките на 5 минути след пристигането му, за да се премахне излишното чакане. Това важи и за пътуването в обратна посока (извън града).

Изложените по-горе предложения, касаещи тарифите и разписанията на интермодалния трафик, се отнасят основно до Централна гара, автогара “Юг”, автогара “Родопи”, автогара “Север”. Конкретните пътничкопотоци, според данни от 2009 г., за и от околградската зона са интензивни и са от порядъка на **15 000 лица, които ежедневно влизат в града с автобусния транспорт от околградската зона** с основна цел месторабота, образование и други услуги в града. Към днешна дата смятаме, **че тази цифра може да е дори удвоена**, доколкото в ОУП липсват актуални данни за периода 2017 г. - 2019 г.

- **Разработване на проект за цялостна система за велосипеди под наем (15)**. Това може да стане на принципа на публично-частното партньорство.

- **Доразвиване на мрежата от велоалеите (16)**. Към този момент велоалеите не позволяват цялостно покриване на територията и не позволяват комфортни връзки между всички квартали. От съществена важност е да се проектират и построят велоалеи по бул. „Христо Ботев“ между Централна гара и бул. „Източен“, както по цялата дължина на бул. „Цар Борис III Обединител“ от бул. „Христо Ботев“ до бул. „България“ с цел да се създадат необходимите връзки в Централната градска част. Тези липсващи връзки пречат за масовото използване на велосипеден транспорт от гражданите, доколкото остава конфликтно пресичането на редица натоварени кръстовища.

- **Добавяне на секции за велосипедисти на всички светофари**, които регулират кръстовища, **през които преминават велоалеи**, с цел подобряване на сигурността на колоездачите (17). Тези светофарни секции могат да бъдат програмирани, така че велосипедистите да бъдат пускани през кръстовищата 10-15 секунди преди останалия трафик, като по този начин се минимализира шансът от пътно-транспортни произшествия. Подобна светофарна уредба е налична на кръстовището на бул. „Княгиня Мария Луиза и ул. „Иван Перпелиев“.

2.2.3 Подобряване на паркирането

В Община Пловдив към 2019 г. **проблемът с паркирането е особено изострен**. Основната причина той да се задълбочава е неизграждането на предвидените паркоместа (по конкретни разработки в ПУП-ПРЗ) и тоталната липса на стратегическа визия, последователни инвестиции и надграждане на системата на обществения транспорт от страна на местната власт. В централните части на града проблемите с паркирането са огромни. Това води до паркиране върху зелени площи, пешеходни зони, детски площадки, спиране на двойна лента по улици и булеварди и т.н.

По данни от Генералния план за организация на движението (ГПОД) през 2015, в града има 153 000 домакинства или на всяко домакинство се падат по 1,45 автомобила. Данните по райони са:

Район	Население брой (по ГПОД)	Площа	Паркоместа брой	Автомобили брой	Автомобили на едно паркоместо
Централен	75629	858	7 550	49 764	6,59
Източен	54009	657	4 780	35 538	7,43
Западен	35713	664	5 220	23 499	4,50
Северен	47365	1 408	6 635	31 166	4,70
Южен	70093	922	5 620	46 121	8,21
Тракия	55344	931	11 670	36 416	3,12
Общо за града	338153	5 440	41 475	222 505	5,36

Брой автомобили и паркоместа по административни райони в гр. Пловдив. Данни на ГПОД на Община Пловдив

Според наличните данни от 2015 година, **в Пловдив има над 5 автомобили за едно парко място**. Този дефицит на паркоместа е почти невъзможен за преодоляване. От друга страна **увеличаването на капацитета на паркиране създава още повече притегателност за автомобилен трафик**. Следва да се има предвид и че на няколко места в план - схемата за комуникационно – транспортна инфраструктура проектантите са избрали да ползват данните за брой МПС към 31.12.2016 г., налични по справка от „Проект за подобряване на качеството на атмосферния въздух на територията на Община Пловдив за периода 2018-2023 г.“, а не данните, предоставени от дирекция „Местни данъци и такси“ към 21.11.2018 г. (стр. 14 от прогнозата за 2040 г.) Доколкото разликите в регистрираните МПС варират от 190 000 до 205 000 между двете справки или с почти 8 %, не става ясно какви са мотивите на проектния екип за посочения избор, който обуславя и последващите изчисления за транспортните потоци и генерирането на матрици на кореспонденциите.

Нашата позиция е, че **общинските средства трябва да бъдат използвани основно към общественият и алтернативния на автомобила транспорт (18)**, като се предприемат следните мерки относно паркирането.

- **Проектиране на паркоместа за доставки на търговските обекти** във всички следващи инфраструктурни проекти **(19)**. Тези паркоместа за доставки ще обслужват няколко търговски обекта наведнъж. Тяхната основна цел е да се избегне стесняването на пътните артерии по време на доставка (със спиране на пътното платно) и тоест ограничаването на капацитета за поемане на трафик на пътната артерия в пиковите часове;
- **Ограничено изграждане на паркинги (освен подземни) в Централна градска част (20)**.

2.3 Приоритети в дългосрочен план – изграждане на структуриращ градски транспорт

В теорията се разграничават два вида обществен транспорт - структуриращ и не-структуриращ. **Структуриращият обществен транспорт** включва изграждане на система за система за бърз автобусен транспорт (BRT), трамвай или метро. BRT системата технология, включваща висококапацитетни автобуси, система за светофарен приоритет, сегрегирани автобусни ленти и платна по маршрута, схеми Park + ride, позволява по - високо ниво на обслужване спрямо конвенционалният автобус. Структуриращият транспорт не се влияе от задръствания. Автобусът спада към категорията на **неструктуриращите видове** обществен транспорт.

Информация за капацитета за превозване на пътници на различните видове обществен транспорт е дадена в следващата таблица:

Вид Система	Капацитет/час
Автобус	1000/1600 пътувания/час/посока
Бърз Автобусен Транспорт (BRT)	1600/2400 пътувания/час/посока
Трамвай-малък	2400/3300 пътувания/час/посока
Трамвай-среден (33 x 2,40м)	3300/4200 пътувания/час/посока
Трамвай-голям (43 x 2,65м)	4200/5600 пътувания/час/посока

Демократична България – Пловдив е на мнение, че **дългосрочното планиране на мобилността** следва да е **ориентирано основно към обществения транспорт (21)**. Това е така, доколкото Пловдив е изправен пред следните трудности:

- **Плътноста на първостепенната улична мрежа (ПУМ)** според концепцията за Пространствено планиране на Община Пловдив 2015 – 2025 г. е недостатъчно развита. За Пловдив плътността на ПУМ към 2015 г. е 3,0 км/км², като същата трябва да е над 5 км/км²;

- Основните трасета на ПУМ - Пловдив, в по-голямата си част около централната зона на града, са целодневно претоварени с транспортни потоци;

- Пропускателната способност на ПУМ в града е изчерпана и се получават систематично големи задръствания по кръстовищата;

- Автомобилните задръствания в пиковите часове на всички централни артерии и на входно-изходните артерии на Пловдив, които осигуряват достъп до индустриалните зони около града, са всекидневни;

- Замърсяването на въздуха, поради високите нива на фини прахови частици и азотен диоксид, достига рекордни нива. Съществена причина за това е именно автомобилният трафика, а последствията за здравето са съществени, както бе посочено в т. 2.1. по-горе.

- Капацитета на системата за паркиране е крайно недостатъчен (т. 2.2.3 по-горе).

Само една система от структуриращ обществен транспорт може да реши радикално проблемите с автомобилния трафик, с недостига на ПУМ и с недостатъчния капацитет за паркиране в града.

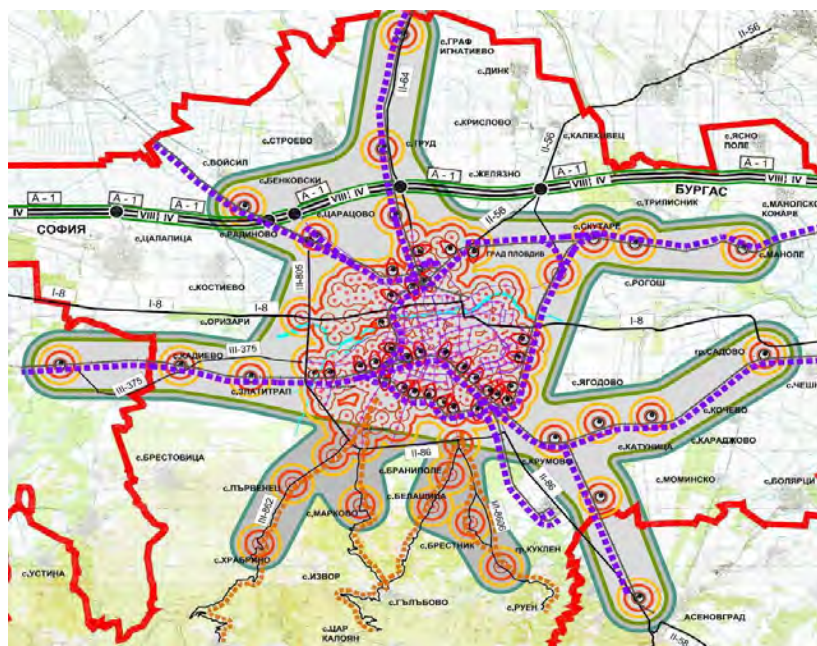
Единствено подобна система **позволява промяна в съотношението между движенията**, осъществени с МПС и тези, осъществени с обществен или алтернативен на автомобила транспорт, в полза на последния. Конвенционалните обществени транспортни системи, ползващи автобуси, електробуси и т.н. маршрутни таксите нямат подобна структурираща роля и не могат да решат проблема с автомобилния трафик радикално. Ние предлагаме в дългосрочен план да се **развие структуриращ обществен транспорт**, който да **поеме поне 30% от всички всекидневни движения "труд" (22)**.

Тази система, в съвкупност със задължителното ползване на информационни технологии с цел **внедряване на електронна билетна система (23)** и получаване на информация за пътниците в

реално време в Центъра за управление на трафика (24), са в основата на визията ни за устойчива градска мобилност.

Преди да се реши дали ще се изгради система за BRT или за трамвай и преди да се определи точната архитектура на мрежата, предлагаме да се извърши подробно техническо и финансово проучване на сценариите. Както е посочено и в проекта на ОУП, населението на Пловдив надминава общоприетите стандарти, за да се внедри система от структуриращ транспорт.

В същото време, двата сценария следва да се разработват като се **отчете предложението за изграждане на инфраструктура за „Бърз трамвай“ (25)**, представена в Концепцията за пространствено развитие на Община Пловдив 2015 – 2025 г. на ниво агломерация. Подобна стратегия е представено подробно и в проекта за изменение на план – схемата на комуникационно – транспортната система към 2040 г., с наименованието **„градски скоростен трамвай на широко междурелсие“ или S-Bahn**.



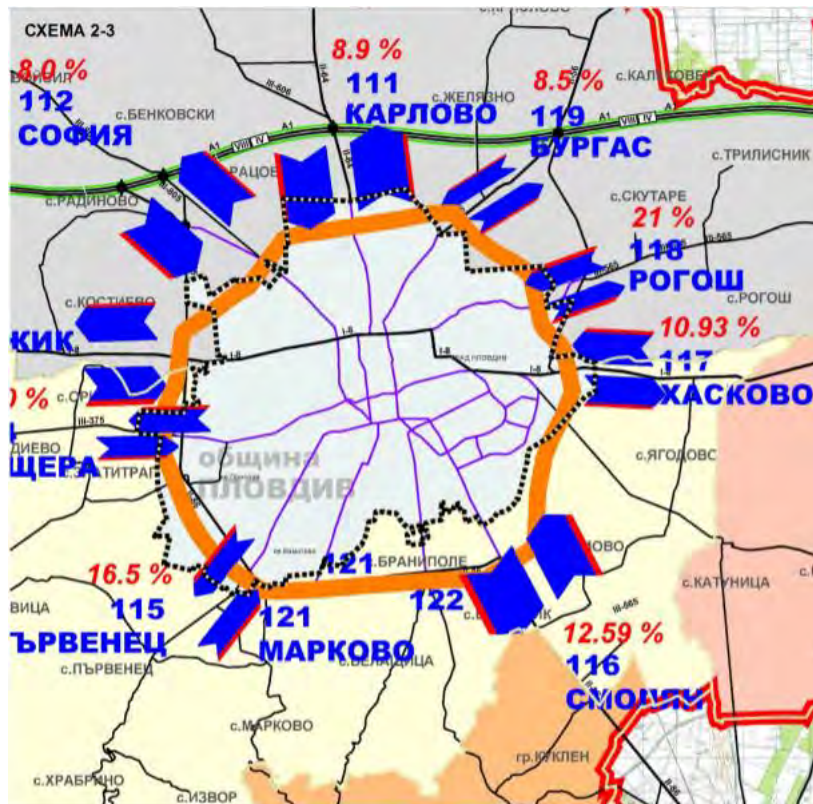
Концепция за „Бърз трамвай“. Данни от Концепцията за пространствено развитие на Община Пловдив 2015 – 2025 г.

Системата от структуриращ обществен транспорт **изисква координация или интеграция с всички дългосрочни схеми за развитие** като ОУП - Пловдив, Концепция за пространствено развитие на Община Пловдив и т.н. **(26)**

Другите важни за града и агломерацията **функции на един структуриращ обществения транспорт са:**

- Укрепване връзката „град – регион“ чрез преодоляване на периферността и като гаранция за териториална достъпност и свързаност на ниво регион;
- Засилване ролята на Пловдив като генератор на икономически растеж чрез балансирано развитие на мрежата на градските центрове;
- Осигуряване достъп до редки услуги и до услуги от общ икономически интерес за селските и периферни на града райони;
- Стимулиране на развитието на градските центрове от второ и трето ниво като основни генератори на растеж и като гарант за разпределение на функциите включително и на трафика;

Горепосочените функции са важни, защото функционалният потенциал на една урбосистема като гр. Пловдив привлича много голям обем входящо – изходящо движение, както се вижда - **83 098 бр. МПС** за период от **12 часа** (от 7,00 – 19,00 часа).



Тотални сумарни транспортни потоци по кордона	
Тотално движение по кордона-	83 098 броя МПС/12 часа
Входящо движение -	36 299 броя МПС/12 часа
Входящ транзит -	4 770 броя МПС/12 часа
Изходящо движение -	37 259 броя МПС/12 часа
Изходящ транзит -	4 770 броя МПС/12 часа

Източник: Концепция за пространствено развитие на Община Пловдив 2015 – 2025 г.

Следва да се отбележи, че **тенденцията е тези движения да растат**, както показва и проекта за изменение на план - схемата на комуникационно - транспортната система. В него е посочено нарастване на входящите, изходящите и транзитни движения за периода 2005 г. – 2017 г. от 83 100 на 134 400 движения (стр. 127). Структуриращият обществен транспорт е екологична алтернатива на тези движения и условие за разпределянето на трафика на ниво агломерация върху центрове от второ и трето ниво.

Освен **структуриращата си и екологичната си роля** за града и агломерацията, развиването на обществения транспорт е и **гаранция за бъдещето** на гражданите на Пловдив и **на местната икономика**. Причината е неизбежната тенденция за намаляване на резервите от петрол в световен мащаб и увеличаване на цените на фосилните горива, а едва ли всички граждани ще могат да си позволят притежанието на електромобили в средносрочен хоризонт.


СХЕМА 6-1

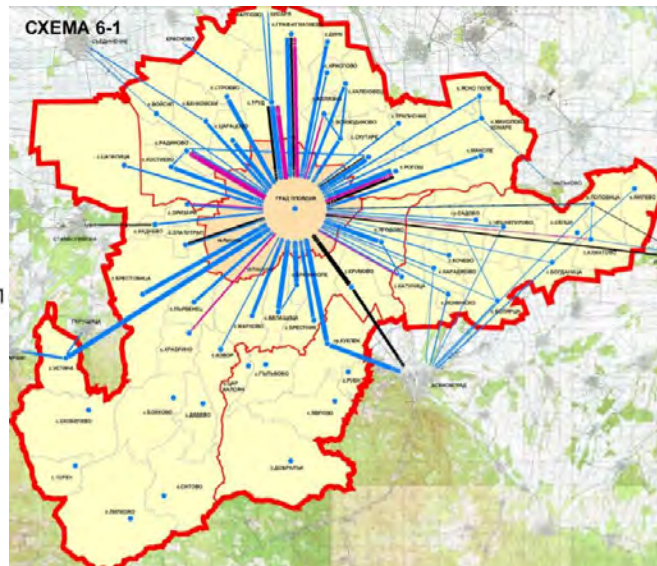
Ежедневни пътувания - 2009 г.

цел: **труд**

Общ брой пътуващи - 8012 / ден
ПЪТНИКОПОТОК С АВТОБУС И ЖП

ЛЕГЕНДА:

	Населени места
	Брой пътуващи към Пловдив
	1-10 човека
	11-20 човека
	21-40 човека
	41-60 човека
	61-80 човека
	81-100 човека
	101-120 човека
	121-140 човека
	141-200 човека
	над 300 човека
	пътуващи от Пловдив
	пътуващи с железничен транспорт



Общ брой пътуващи всекидневно с Обществен Транспорт към Пловдив с цел „труд“ по данни от Концепцията за пространствено развитие на Община Пловдив 2015 – 2025 г.; данни от 2009 г.

На горе показаните карти виждаме ясно че общественят транспорт, тъй като е неразвит, разполага с огромен потенциал на ниво „град – регион“. Към 2009 г. всекидневно в града влизат около 35 000 автомобили, а общественя транспорт поема само 8000 пътуващи на ден, като към 2020 г. посочената стойност се е увеличила с поне 10 – 15 %.

2.4. Взаимодействие между структуриращ градски транспорт и съществуваща ЖП инфраструктура

От друга страна, Пловдив има значителни предимства като компактност и местоположение, но дори и в текстовете на ОУП се подценява фактът, че градът разполага с **най-гъстата съществуваща ЖП мрежа в градска среда** в цяла България и запазени незастроени терени на железницата – това е огромна възможност и ценна даденост с малка необходимост от допълнителни инвестиции.

В същото време, в План – схемата на комуникационно – транспортната инфраструктура (ПС – КТС) откриваме **недостатъчно задълбочено изследване в регионален аспект и в рамките на Пловдивска област**. Генераторите/екраните на трафик не се намират само в близката околност на Пловдив, но и в рамките на един изохрон от 60-80 км. около града (Карлово, Чирпан, Димитровград, Асеновград, Пещера, Септември и Пазарджик, Панагюрище, Хисаря и всички по-малки населени места в очертанието). Фактически Пловдив се явява центъра на тази агломерация, в която много хора, живущи в посочените населени места работят във втория по големина град, както и се наблюдава обратната тенденция.

Нашата концепция за **ползване на съществуващата ЖП инфраструктура и взаимодействие с избрания модел на структуриращ градски транспорт (27)** може условно да се раздели на два варианта (разходоэффективен и надграждащ), като предлагаме във финалния проект за изменение на ОУП – Пловдив да се включи по-консервативния вариант, а именно:

- **Използването на съществуващи ЖП трасета с изграждане и възстановяване на различни спиркови перони и друга инфраструктура**, както и монтиране на система ERTMS с броячи на оси и бализи (двупосочен датчик по жп линиите, който отчита наличие на влак, но и обменя в реално време информация и команди с влаковата композиция) по трасетата, както и необходимото оборудване на влаковете или закупуване на оборудвани такива. Теоретичен максимален

капацитет на еднопътната ЖП линия „Пловдив – Филипово“ е 120 влака на денонощие – 18 часа и влак на всеки 9 минути в една посока, подобно на графика на трамваите в София. Третата линия на метрото в столицата въведе тази концепция, при която самият **подвижен състав взаимодейства в реално време с инфраструктурата** и системата може да изчислява след колко време на прелезите ще мине влак и ги отваря/затваря секунди преди преминаването. Така ще **бъдат премахнати ненужните прелезопазачници**, а служителите ще бъдат пренасочени към други длъжности в железницата. С монтирането на системата, която използва се масово в цяла Европа и е задължителна за международните коридори, чакането ще се сведе до 20-30 секунди вместо настоящите 5 минути. Тази концепция **избягва тежкото и скъпо строителство на естакада по бул. „Копривщица“**.

- Необходимо е да се изследва **възможността за реализирането на S-Bahn**, поне частично **ползвайки съществуващите ЖП линии, съчетавайки и останалия ЖП транспорт**. В момента ЖП трафикът е сравнително нисък, като само в направление Пловдив - Асеновград има повече влакове – 17 чифта, което доближава някои средноевропейски нива на обслужване. Проблематично място би представлявало трасето „Крумово - РП „Кръстовище“ до Ц. Гара Пловдив“, където действително и към настоящия момент е необходимо осигуряване на по-голям капацитет на мрежата и добавяне на допълнително коловозно развитие. В тази част биха били необходими поне 2 коловоза за градската железница и още 2 коловоза за междуградския и международен пътнически и товарен жп трафик.

Съществуващите **влакове на БДЖ могат да се движат с удължени релации** – примерни такива могат да бъдат Асеновград – Карлово, Димитровград – Септември (като Пловдив се явява междинна спирка) и спират по всички съществуващи спирки.

- Изграждане на довеждаща инфраструктура към закрити ЖП спирки, като например Кочево/Караджово, до която изобщо не бе построена пътна инфраструктура. Спирка „Маврудово“ по линията към Асеновград е удобна за достъп до летище „Пловдив“ и трябва минимални инвестиции, за да бъде направена още по-удобна и да се намали времето за придвижване пеша от и до летището.

Не на последно място, възможността за **цялостна трансформация на логистика на товарния транспорт и снабдяването със стоки посредством ЖП инфраструктурата (28)** е спомената само бегло и не е развита в детайли. Предлагаме добавяне на специален фокус върху този елемент, защото движенията на товарни автомобили съставляват значителен дял от автомобилния трафик в градска среда. Железницата може и трябва да изпълнява функция на логистичен интегратор.

Предвид всичко изложено по-горе, смятаме че във финалния проект на изменение на ОУП – Пловдив следва **да се усъвършенства методиката на проучване и анализи, като се конкретизират и мерките в програмата за реализация на проекта на структуриращ транспорт (29)**.

3. Зелена система

3.1. Контекст и основни проблеми

ОУП ще даде насоката за развитието на гр. Пловдив в следващите поне 15 години. На фона на: (а)увеличаващото се постоянно и временно население на града; (б) териториалното му разширение във всички посоки; (в) трайната тенденция на затопляне на климата; (г) влошените микроклиматични характеристики в градската структура в следствие на презастрояването; (д) влошаване качеството на въздуха е нелогичен и необясним фактът, че с промяната на ОУП не се доразвива и без това оредялата зелена система на града. **Зелените площи** в гр. Пловдив са с **мозаечна структура, разпокъсани, в повечето случай маломерни** и като площи **далеч под**

необходимия минимум за град с подобна структура и микроклиматична характеристика. На фона на това се променят функционалните предназначения на големи площи, които са резервирани за зелени площи за широко обществено ползване по действащия ОУП и такива, които са реализирани и не би трябвало да се сменя техните режими, съгласно действащото законодателство на Република България.

Взимайки предвид преобладаващите ветрове в града, а именно – северозападни ветрове, **парк „Отдих и култура“** е изключително важен елемент от градската среда. Той не бива да променя режима си и да се допуска каквото и да е застрояване на територията му – било то за спорт и атракции в югозападната си част или за жилищно строителство в северната си част (в близост до сондажните кладенци на северния бряг на река Марица). Това е така необходимият зелен клин, който да доставя чист въздух на иначе силно запрашения ни град.

Освен зелени клинове, които да доставят чист въздух и проветрение на града, Пловдив има нужда и от **зелен пояс, който да го изолира** от съседните селскостопански територии. Фините прахови частици, които се образуват при почвообработката, са голям фактор за лошите показатели на измервателните станции.

Промяната на предназначението на почти 150 хектара терени, резервирани или реализирани за зелени площи за широко обществено ползване, противоречи на законодателството на Република България – чл. 62а, чл. 103а от Закона за устройство на територията (ЗУТ) са императивни в тази част.

Необходимите и минимални **20 m² на жител зелена площ за широко обществено ползване** при градове с над 200 хиляди души, според Наредба № 7/2003 г. за правилата и нормативите за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (Наредба № 7), все още са далеч от пловдивчани и това е силно обезпокоително. Според ОУП 2007, зелените площи за широко обществено ползване – изградени и резервирани, заемат приблизително 673 ha, което прави 17,4 m² на жител. Силно обезпокоителна е ситуацията в **районите Източен (8.0 m²/ж), Южен (9.8 m²/ж), Северен (11.2 m²/ж)**. Далеч от минималното са и **районите Тракия (16.4 m²/ж), Централен (15.1m²/ж)**. Единствено в район Западен количеството зелени площи за широко обществено ползване е над минимума – 46.2m²/ж, но това е единствено заради парк „Отдих и култура“, в който има опасност от застрояване, според предварителния проект на текущото изменение на ОУП.

Според **арх. Антоанета Топалова** и **арх. Петър Диков** – **официалните рецензенти на плана** - зелената система в предварителния проект за изменение на ОУП е пренебрегната, като е изключително важно изграждането на зелени площи за широко обществено ползване в районите Южен, Северен и Източен. Именно в тези райони зелените площи за широко обществено ползване са много под минимума.

Увеличението на цифровите показатели на зелените площи за широко обществено ползване е постигнато чрез прехвърляне на **зелени площи за ограничено ползване (междублокови пространства)** в категория за паркове и градини. Междублоковите пространства не отговарят за условията за зелени площи за широко обществено ползване – там има множество различни елементи – настилки, детски, спортни или фитнес площадки, паркинги, с което се нарушава цялостния пейзаж и не позволява качествен отдих, какъвто предлага един голям парк, например.

Пренебрегната е нуждата от **декоративен разсадник и цветопроизводствено стопанство** – от такива Пловдив има огромна нужда, тъй като това ще спести изключително много средства на бюджета на града.

Обяснителната записка на проекта е изключително подробна – обръща се внимание на видов състав, поддържане на улично озеленяване и зелени площи за широко обществено ползване, озеленяване в училища и детски градини. Това, обаче са детайли, които не са предмет на такъв

план. За тази цел трябва да бъде формирана **дирекция „Зелена система“**, която да ръководи експертно всички тези дейности.

3.2. Предложения за изменение на проект на ОУП Пловдив

- **Изключване от баланса на зелени площи на терени, които са елемент от транспортна инфраструктура.** На много такива терени има механично поставяне на режим *Тоз*, което не води до увеличаване на зелената система, а до технически неточности и подвеждане, че има достатъчно зелени площи. Подобни примери с грешно отразени площи се откриват по протежение на бул. „Никола Вапцаров“, откосите покрай моста на остров Адата, зелените площи в детелините на развръзките, като на много места режим *Тоз* в междублоковите пространства е определен върху паркинги и спортни съоръжения.

- **Изключване на уличното озеленяване** от баланса на зелената система, защото се получава дублиране на терени с транспортната инфраструктура. Този тип озеленяване по същество не е пространство за отдих.

- **Изваждане от баланса на Зелената система всички площадни пространства** - напр. пл. „Цар Калоян“, площадното пространство пред Международен панаир, улица „Младежка“, доколкото тези площи не отговарят на условията за квалифициране като паркове и градини.

- Премахване на режим *Тозо* - „За обществено обслужване и озеленяване“, който противоречи на разпоредбите на Наредба № 7.

- Прецизиране на режим *Тоз* в междублоковите пространства, тъй като са налице механично привнесени площи.

- Да се добавят в Правилата и нормативите за прилагане на ОУП **точни параметри на застрояване в зелените площи за широко обществено ползване**, а именно 1% за територии над 3 ха и 2% за територии под 3 ха за всички паркове и градини.

- В новоурбанизираните територии се предвижда 5% от територията да се отреди за паркове в по-ниското ниво на планиране, а именно при изработване на бъдещите ПУП в тези територии. Този подход е неефективен и това може да се види, ако се направи анализ на реализацията на действащия ОУП, като подобен е направен в програмата за „Опазване, развитие на зелената система на гр. Пловдив“. Включването на такива територии в баланса е лишено от устойчив ефект и дава лъжливо впечатление, че има достатъчно зелени площи, които после не намират своето място при процедирането на ПУП.

- Процентът за озеленяване в зони, предвидени за обитаване, зони за обществено обслужване или с друг режим, не следва да бъде остатък от незастроената площ. Така предложеното процентно разделение на урегулиран поземлен имот - 60% застрояване и 40% озеленяване, е неизпълнимо. Към всяка сграда се предвижда обслужващата инфраструктура, която в последствие се реализира за сметка на площите за озеленяване. В тези случаи по-удачното процентно разпределение би трябвало да бъде 50% за строителство и 30% за озеленяване. По този начин се гарантира реалната възможност за осъществяване на озеленяване.

- Да се обърне **внимание на основните градообразуващи елементи на града – тепетата и р. Марица.** В правилата и нормативите да се заложат рестриктивни параметри на застрояване в контактните им територии, които да съхранят тези важни елементи, negliжирани в последните десетилетия.

- Тепетата, р. Марица, парк „Отдых и култура“, Лаута и бъдещият Южен парк, да се разглеждат като основни елементи на зелената система и към тях да се подхожда като обекти от общоградско значение.

- Предлагаме създаването на голяма паркова площ на територията на специалните терени в „Гладно поле“. Това е една от малкото реални възможности за надграждане на ОУП 2007 с многофункционален парк.

4. Неточности, анахронизми и вътрешни противоречия в ОУП

Освен концептуалните проблеми в проекта на изменение на ОУП - Пловдив, свързани със зелената система, застрояването и градската мобилност, посочени по-горе в настоящето становище, забелязахме редица фактологични неточности, липсващи заключения, ползване на неактуални данни или вътрешни противоречия в различни части от разработката. Същите следва да бъдат коригирани, доколкото създават проблеми при запознаване с проекта и могат да доведат до погрешни изводи при прилагане на финалния вариант на ОУП.

- На стр. 19 от проекта са ползвани **данни за демографията, туризма и научно-изследователската и развойна дейност** в област Пловдив от 2011 г. и 2014 – 2015 г., които са остарели и следва да се актуализират.

- В т. 4.3. – „Предвиждания на действащите подробни устройствени планове“, е посочено, че **редица ПУП са изготвени, без да спазват правилата и нормативите за прилагане на ОУП от 2007 г.**, независимо от изискванията на ЗУТ и решение № 375/2007г. на Общински съвет – Пловдив за одобряване на ОУП. Тези несъответствия включват завишени устройствени показатели, неизпълнено озеленяване или предвидено озеленяване във вече застроени имоти, включително но не само по отношение на кв. „Зеленчукова борса“, ж.к. „Отдых и култура“, кв. „Столипиново“, кв. „Гладно поле“, кв. „Каменица“, ПУР „Марица север“, кв. „Тодор Каблешков“, кв. „Захарна фабрика“, кв. „Пети микрорайон“, кв. „Пета градска част“, кв. „Хаджи Димитър“, кв. „Д. Петров“, кв. „Младежки хълм“, кв. „Велбъжд“, „II градска част“, „Централна градска част“, „Първа градска част – юг“, кв. „Бяла зона“, кв. „Модър“, кв. „Христо Ботев – север и юг“, кв. „Македония“, кв. „Въстанически – север и юг“. Независимо от детайлния анализ в стр. 56 – 82 от проекта, **липсва каквото и да е заключение как тези пропуски да се минимализират или отстранят.**

- И в трите варианта на демографска прогноза за гр. Пловдив **не се залага увеличаване на средната продължителност на живота** от настоящите 73 – 74 г., което не съответства с прогнозите на редица държавни структури, международни организации и ЕС (стр. 109 от проекта).

- Според цитираните на стр. 215 - 216 от проекта **Стратегия и план за устойчиво развитие на туризма в Пловдив за периода 2014 - 2020 г.**, тепетата не се използват като туристическа атракция, поради липсваща инфраструктура, зелените градски пространства са недостатъчни, а бреговете на р. Марица не са развити за отдих или наблюдение. Независимо от тези наблюдения, в част VI от проекта на ОУП – „Състояние и развитие на зелената система“ не се дават конкретни препоръки как да се опазят максимално защитените крайречни територии. Напротив, както е посочено и в т. 3 по-горе, графичната част на проекта на ОУП залага **негативна промяна на режимите на парк „Отдых и култура“ и изграждане на Дублиращ гребен канал.** Особено скандално е последното предвиждане, доколкото ПУП на този спортен обект не е приет, проектът не разполага с действаща оценка за въздействие върху околната среда и оценка за съвместимост на инвестиционното предложение с предмета и целите на опазване на защитените зони по Натура 2000, а в същото време предвижда изсичане на 4000 - 5000 дървета в защитените зони „Река Марица“ и „Марица – Пловдив“.

- Налице е **силно противоречие между общите заключения на част VI от проекта на ОУП – „Състояние и развитие на зелената система“,** а именно че бързото развитие в гр. Пловдив консумира значителна част от зелените площи, при което състоянието на зелената система се влошава значително и **предвижданията в графичната част на ОУП.** В проекта е посочено, че в

периода от 2007 – 2019 г. са загубени 46,21 ха. зелени площи, поради реализация на ПУП, които не отговарят на правилата и нормативите за прилагане на ОУП от 2007 г. (стр. 290 от проекта). В проекта също откриваме препоръки за изграждане на парк „Източен“, завършване на парк „Филипово“, създаване на градина на запад от мол „Пловдив“ (стр. 303, 306 от проекта).

В същото време, в схемата „Зелена система“ се вижда, че **редица площи са с променен режим**, а именно от „Озеленени площи за широко обществено ползване“ в „Зони за озеленяване, спорт и атракции“ и „Зони за озеленяване и спорт“, като особено вторият вид зона допуска до 80 % от площта на зоната да бъде заета от спортна инфраструктура, техническа инфраструктура и спомагателни постройки. **Всички подобни несъответствия**, включително но не само по отношение на парк „Лаута“ и остров „Адата“, **следва да бъдат отстранени**.

- Предвид изложеното в проекта на ОУП, че съществена част от ресурсния потенциал за опазване и развитие на зелените системи е в **крайбрежните терени покрай р. Марица**, смятаме че предвидените зелени коридори по протежението на реките чрез забрана за застрояване на мин. 100 м от талвега на р. Марица и на 75 м от талвега на р. Първенецка и р. Пясъчник са недостатъчни и **следва да бъдат увеличени минимум двойно**, за да се осигури реална защита (стр. 290, 327 от проекта).

- **Ползваните данни** на множество места в част 10.4. – „Електроснабдяване“, са остарели и не отговарят на актуално състояние на електропроизводствените мощности и електропреносните мрежи. Например, на стр. 458 – 459 са ползвани данни за годишно брутно електропроизводство за ТЕЦ Пловдив от 2006 г. – 2008 г., които имат отношение по-скоро към етапа на приемане на ОУП от 2007 г., но са вече морално остарели.

Аналогично, разглежданите **аварии в подстанциите на територията на РУС – Пловдив** в периода 2000 – 2005 г. (стр. 466) нямат практическо отношение към момента на приемане на изменение на ОУП, което ще се случи не по-рано от 2021 г. В част „Електроснабдяване“, на стр. 487, са налични **анахронични твърдения относно ТЕЦ Пловдив**, като например че: *„В ход е реконструкция на ТЕЦ „Пловдив“. Тя предвижда извеждане от експлоатация на старите енергийни мощности и изграждане на нови 1x20MW и 1x30MW. Въвеждането им в експлоатация се очаква към 2012 година.“* Елементарна справка на интернет страницата на „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД показва, че когенерацията е пусната в експлоатация през 2011 г. на мястото на старите енергийни мощности и е крайно неразбираемо защо подобни погрешни констатации присъстват в проекта на ОУП.

- По подобен начин данните на стр. 488 – 490 относно **развитието на електропреносната и за електроразпределителната мрежа** включват например предвиждания за въвеждане в експлоатация на ТЕЦ „AES Гълъбово“ и свързване на турската електроенергийна система с тази на България, които са факти от едно десетилетие. Също така, на стр. 493 – 494 и стр. 496 са ползвани стари данни от **План за развитие на електропреносната мрежа на „ЕСО“ ЕАД** за 2015 – 2024 г. и макроикономически прогнози на Министерство на финансите до 2017 г., които **не са актуални**. „ЕСО“ ЕАД е приело План за развитие на преносната електрическа мрежа на България за периода 2019 - 2028г., който също може лесно да бъде открит на страницата на енергийното дружество. На стр. 464 и стр. 488, в различните части на проектната разработка „Електроснабдяване“, локацията на подстанция „Евмолпия“ варира в различни части на гр. Пловдив, включително „североизточно от жилищен район „Тракия“ и „северозападно от кв. „Гладно поле“ на ул. „Богомил“.

Предвид всичко изложено по-горе, смятаме че **част 10.4. – „Електроснабдяване“** от проекта на ОУП **следва да бъде цялостно преработена**, като бъдат ползвани наличните актуални данни към края на 2020 г. от КЕВР, Министерство на енергетиката, „ЕСО“ ЕАД, „ЕВН България Топлофикация“ ЕАД и „Електроразпределение Юг“ ЕАД и бъдат отстранени вътрешните противоречия в текста.

- На стр. 30 от том I от Изменението на ПС – КТС **не са посочени изградени велоалеи** по бул. „Руски“ от пл. „Гарата“ до бул. „Шести септември“ и по бул. „Цар Борис III Обединител“ от ул. „Патриарх Евтимий“ до ул. „Доктор Г.М. Димитров“, за които има издадени съответно акт (образец) № 16 за въвеждане в експлоатация и акт (образец) № 15 за завършване на строително – монтажните работи. Тази информация е посочена от Община Пловдив в официално писмо до Демократична България – Обединение и следва да бъде включена в разработката.

- На стр. 60 и стр. 90-91 от том I на изменението на ПС – КТС **данните за моторизацията на населението в гр. Пловдив са противоречиви** и варират от 593 бр. МПС/1000 души според информация, получена от КАТ и 300-320 МПС/1000 души според приемания на проектантите. Доколкото тази информация е от съществено значение за последващите изчисления на транспортните потоци и вероятно се отнася за различни периоди (2001 – 2003 г. спрямо 2016 – 2018 г.), следва **несъответствията да се изчистят** и ясно да се посочат конкретните данни за съответната година и от точния източник.

От тази гледна точка **очакваният ръст в моторизацията на населението е притеснителен** и Пловдив **не би трябвало да залага 15% ръст** за следващите 20 години – от 447 на 520 автомобили на 1000 жители. Защото каквато и пътна инфраструктура да се построи, тя трудно би могла да поеме нарастващ ежегодно пътен трафик.

- На стр. 139 от том I на изменението на ПС – КТС са ползвани тотални параметри за транспортната система на гр. Пловдив, които се базират на изследване за мобилността от 2005 г. и които не са актуални.

- На стр. 6 – стр. 10 от том II на изменението на ПС – КТС са изследвани тенденциална, реалистична и оптимистична **прогнози за нарастване на населението** на гр. Пловдив, като разликите между реалистичната и оптимистичната прогноза са значителни и варират между 372 хил. души и 443 хил. души или със 71 хил. души Тази цифра възлиза на почти 20 % от населението на гр. Пловдив към 2020 г. Относно **реалистичната хипотеза** изрично е посочено, че *„Разглежданият вариант може да бъде разглеждан като **такъв с възможно най-обективен характер**, т.е. с най-голяма вероятност на сбъждане на възприетата хипотеза.“* и в същото време в основните параметри на демографското развитие за 2040 г. се ползва оптимистичната прогноза. Това противоречие е съществено, защото води до напълно различен брой население, както в компактният град, така и в трудоспособна възраст, което от своя страна **обуславя и последващите погрешни изчисления** за транспортните потоци и генерираните матрици на кореспонденциите.

За сметка на това обаче населението е застаряващо като структура, което ще определя бъдещата мобилност като силна нужда от достъп до обществен транспорт и все повече хора нямата да имат възможност да шофират по здравословни причини.

В тази връзка, смятаме, че или **прогнозирането в том II на изменението на ПС – КТС следва да се преработи**, като се заложат изчисления с реалистичната хипотеза на нарастване на населението, или да се изложи подробна мотивация за избраният „оптимистичен вариант“. Това е така, защото посочената на много места в проекта и в съпътстващите приложения необходимост от изграждане и/или разширяване на различни транспортни трасета в гр. Пловдив се базира на прогнози, които изглеждат да че са с малък шанс за реализация.

5. Заключение

Предвид всичко изложено в т. 1 – т. 4 на настоящата позиция, Демократична България – Обединение оценява задълбочения и подробен анализ, съдържащ се в предварителния проект на изменение на ОУП от 2007 г., както и в разработения ПС – КТС. В същото време, налице са

множество слабости, които следва да бъдат коригирани в окончателния вариант на проекта с цел:

- Максимална защита на зелените площи, особено на реализираните такива, както и създаване на условия за изграждане на нови паркове и градини на територията на града;
- Ясно и категорично приоритизиране на обществения транспорт с цел намаляване на автомобилния трафик и отказ от изграждане на ненужна пътна инфраструктура, особено в Централна градска част;
- Изчистване на фактологични неточности, поставяне на липсващи заключения, ползване на актуални данни и ревизиране на вътрешни противоречия в различни части от разработката.

За улеснение на екипа, изготвящ финалния проект на изменението на ОУП - Пловдив, още веднъж подчертаваме, че **основите предложения на ППГОС „Демократична България – Обединение“** по отношение на т. 1 и т. 2 от настоящето изложение, са 28 на брой и са номерирани от № 1 до № 28 в самия текст. Предложенията в частта „Зелена система“ се съдържат в т. 3.2. от настоящия текст, а т. 4 изброява различни пропуски на проекта и следва да бъде отчетена в цялост. Сумарно, настоящето становище съдържа над 50 основни предложения към предварителния проект на изменение на ОУП – Пловдив.