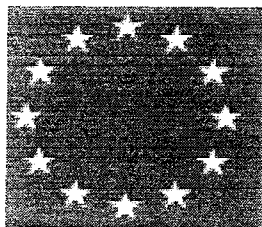




СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Програма за развитие на обществения транспорт 2012-2015 г



2025=PTx2
AWARDS

Планиране за хората

София 2012г.

Ако планирате градовете за коли и трафик, ще получите коли и трафик.
Ако планирате за хора и пространство, ще получите хора и пространство.

Fred Kent

В ежедневието си живот 80% от населението на Европа живеят в градска среда и споделят едно и също пространство, а за тяхното придвижване – една и съща инфраструктура. Това е причината за 70% от емисиите от въглероден двуокис от автомобилния транспорт и до 60% от други замърсяващи околната среда вещества от транспорта. Европейските градове все повече и повече се сблъскват с проблеми, причинени от транспорта и трафика. Въпросът как да се увеличи мобилността и в същото време да се намалят задръстванията, пътните злополуки и замърсяването е общо предизвикателство за всички основни градове в Европа. Местните власти са в най-добрата позиция за намиране на отговор на този въпрос, който отчита техните специфични особености. В същото време политиката за градския транспорт е от все по-голямо значение за ЕС. Ефективният и ефикасен градски транспорт може значително да допринесе за постигане на целите в широк обхват от области, за които ЕС има установена компетентност. Успехът на политиките и на техните цели, за които е постигнато съгласие на ниво ЕС, например относно ефикасността на транспортната система на ЕС, социоекономическите цели, енергийната зависимост или климатичните промени отчасти зависят от действията, предприети от националните, регионалните и местните власти. В Плана си за действие по градска мобилност, Европейската Комисия предлага на страните членки и на местните органи на властта да предприемат действия по приемане на Програми и Планове за устойчива градска мобилност, като стимулира обмяната на добри практики, идентифицира показателите и подкрепи образователните инициативи. Изводите от Плана показват, че Съвета на ЕС „подкрепя разработването на Планове за устойчива градска среда”.

През март 2011 г., ЕК публикува Транспортната Бяла Книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система.” Тя предлага разработката на програми за обществен транспорт и планове за градска мобилност за градове с определена големина, според националните стандарти и базирано на насоките на ЕС като активно да се

заложи използването на регионалните фондове за развитие и кохезионния фонд за градове и региони. Ползите от програмирането, за градовете и тяхното население, Европейската комисия формулира в няколко основни насоки:

Подобрен имидж на града

Градът може да се рекламира като иновативен и гледащ в бъдещето.

По-добро качество на живот

Програмата е планиране за хората, а не за колите и трафика. Той носи емоционален заряд, свързан с по-добрите обществени пространства и сигурност за децата.

Подобрена мобилност и достъпност

Насоченото към хората градско планиране подобрява мобилната ситуация и достъпа до градските зони и услуги.



Ползи за здравето и околната среда

Постигането на по-добри параметри на околната среда като качество на въздуха, шум и промени в климата подобряват здравния статус на населението и намаляват разходите за здравеопазване.



Потенциал за привличане на повече хора

Планирането за устойчив градски транспорт предоставя възможности за привличане на повече хора и по-добро задоволяване на техните потребности.



По-конкурентен град и достъп до финансиране

Програмата в съчетание с генерален план за организация на движението и интегрирани градски планове, могат да обезпечат достъп до фондове, предназначени за иновативни инициативи – като потенциално дават предимства пред други градове.

Съществуващото законодателство на ЕС, например относно задълженията за обществени услуги в общественя транспорт, качеството на въздуха и шума и стандартите за превозните средства имат директно влияние върху транспортните политики на европейските градове. Политиката на ЕС и финансовите програми за регионално развитие осигуряват важни ресурси за обновяването на инфраструктурите на градския транспорт, технологиите и услугите в много европейски градове. Особено важна е интеграцията на транспортните системи, които свързват различните начини на транспорт, както и пътувания на по-дълги разстояния и вътрешноградски трафик с градските транспортни системи. Добре интегрирани системи за обществен транспорт, комбиниращ влак, метро, трамвай и автобус, са разработени в много градове в Европа. Но тяхната привлекателност за потребителя често зависи и от връзката между частен и обществен транспорт. Обществени мерки и мерки, предприети от компаниите, са допринесли до голяма степен за подобряване на общественя транспорт. На тези успешни практики трябва да бъде обърнато по-голямо внимание, като трябва да се взимат и подходи и примери в ЕС.

Настоящата програма представлява стратегически план, който се базира на съществуващите практики за планиране и взима под внимание принципите на интеграция, участие и развитие на обществения транспорт, за да удовлетвори нуждите от мобилност на хората днес и утре и да създаде по-добро качество на живот в града. Програмата е изградена и развита на базата на съществуващите нормативни документи, условия, наличните и потенциални източници на финансиране и дава ясна перспектива за развитие. Единна устойчива програма за градска мобилност и развитие на обществения транспорт, която цели да развие градската транспортна система и да отговори на общоевропейските планове за удвояване на използващите обществения транспорт в дългосрочен план, чрез:

- Обезпечаване на достъп до работните места и услуги за всички;
- Подобряване на безопасността и сигурността;
- Намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия;
- Подобряване на ефективността и ефикасността при транспортирането на хора;
- Повишаване на привлекателността и качеството на градската среда
- Оценка на транспортните разходи и ползи вземайки предвид социалната цена в широк аспект.

Изборът на мерки се определя не само от ефективността, но също така и от цената. Много важно да се получи максимално въздействие от изразходваните средства. Това изисква да преценим разходите и ползите, включително тези, които е трудно да се измерят като например свързаните с качеството на въздуха.

Главната цел на Програмата за развитие на обществения транспорт в София е ефективно и стабилно подобрене на системата, съобразено с разрастването на столицата и транспортните потребности на жителите и гостите на града. Тази цел се осъществява, чрез развитието на четири ключови стълба на изграждане:

Първо: Устойчивост

Оптимизиране на маршрутната мрежа на наземния транспорт в съответствие с новите трасета на метрото и промяна в търсенето на транспортна услуга, промените в транспортната инфраструктура на столицата свързани с изграждането на нови улици и инфраструктурни съоръжения както и оформянето на нови индустриални и бизнес зони и жилищни комплекси. Стратегически документ в това отношение е Общият устройствен план на Столична община и съдържащата се в



него транспортно комуникационна схема. Устойчивото развитие трябва да се разглежда като една дългосрочна концепция, която включва търговски, социални аспекти, както и тези свързани с опазването на околната среда. Понятията околна среда, социална и икономическа жизнеспособност следва да бъдат дълбоко заложени в развитието на градския транспорт в София. Да се увеличава делът на използването на електрическа енергия. Удължаване и разширяване на съществуващи линии до нови зони на обитание. Техническото състояние на превозните средства и предлагания комфорт се оценява от потребителите дори като по-важно от стриктното спазване на времевите разписания. Новите превозни средства са гаранция за намаляване на шумовите и праховите замърсявания и гарантират както комфорта на пътниците така и на гражданите чиито места на обитание са в непосредствена близост до елементите на инфраструктурата на обществения транспорт по подобие на тролейбусния транспорт следва да се извърши и поетапна подмяна и модернизация на трамвайните мотриси и автобусите. Изключително важен и съществен приоритет, за който все още не се говори достатъчно е по-ефективното и икономично използване на енергийните източници. Новите технологии в електротранспорта гарантират отделената кинетична енергия да се конвертира и да се използва отново. Това от своя страна води до икономии и намаляване загубите. Не на последно място в процеса на обновяване на превозните средства обслужващи линиите на обществения транспорт в София е и прилагането на европейското законодателство и най-вече параметрите и критериите предвидени в **Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства**

Устойчивост в планирането и обезпечаването на ремонтите, модернизацията и развитие на инфраструктурата обезпечаваща електро транспорта – релсов път, контактна и кабелна мрежа.



Второ: Иновации

РАЗВИТИЕ И ИНТЕГРИРАНЕ НА ДВЕТЕ ОСНОВНИ АВТОМАТИЗИРАНИ ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ, СВЪРЗАНИ С МАСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ КАКТО И НА СИСТЕМИТЕ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ЗА УСЛУГИТЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ:

1. Завършване на Автоматизираната система за таксуване на пътниците /АСТП/, която се предвижда да бъде внедрена от Център за градска мобилност в автобусния транспорт до края на 2012 год.

2. Изграждане на Автоматизираната система за контрол и управление на трафика, която чрез интегриране със съществуващата система за териториално позициониране и контрол на превозните средства на масовия градски транспорт и чрез осигуряване на информация за пренасочване или ограничаване на движението ще осигури по-равномерно разпределение на всички превозни средства по пътната мрежа, а от там и възможност за безпрепятствено движение на масовия градски транспорт.

Тези две системи ще позволят гъвкаво и финансово ефективно развитие на масовия градски транспорт, като осигуряват надежна, точна, своєвременна и обхватна информация както за процесите, свързани с условията за движение, така и за извършената дейност от транспортните оператори базирана на брой превозени пътници и изминат пробег както и възможности за ефективни политики за ценообразуване на услугата.

3. Развитие на електронните услуги чрез интернет страницата на Центъра за градска мобилност www.sofiatraffic.bg както и мобилните приложения към нея, позволяващи на потребителите на услугите свързани с паркиране, обществен превоз както и търсещи информация свързана с постоянна или временна организация на движение или моментни затруднения в трафика, да получат бърз и качествен достъп до актуална и напълно достоверна информация.



Трето: Удовлетвореност на потребителите

ПРИОРИТЕТНА ЦЕЛ – ВСЕ ПОВЕЧЕ ХОРА ДА СЕ УБЕДЯТ ДА ПОЛЗВАТ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

ОСНОВАНО НА ПОДОБРЯВАНЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ ЧРЕЗ:

- разширяване на информационните системи за пътници, които да дават коректна и навременна информация на спирките, в превозните средства и чрез модерни мобилни комуникационни системи;
- осигуряване на регулярен и надежден транспорт;
- създаване на удобни и функционални връзки между отделните линии;
- изграждане на модерни, добре осветени и достъпни спирки и метростанции
- изграждане на спирки и провеждане на мероприятия, ориентирани към безопасността на групи пътници със затруднено придвижване и на децата;
- въвеждане в експлоатация на модерни превозни средства, отговарящи на съвременните технически изисквания за достъпна среда и осигуряващи бърз, безопасен и комфортен превоз;
- изпълнение на мерки за достъпност – обновяването на превозните средства, реконструкциите на съществуващата и изграждането на нова инфраструктура да се подчиняват на правилата за достъпност на градската среда и позволяващи на хората с увреждания да пътуват свободно в градския транспорт без ограничения;
- подобряване на квалификацията на кадрите, ангажирани в различните нива на системата на обществения транспорт.

Четвърто: Ефективност

- изграждане на оптимални връзки и висока кореспондентност между различните видове транспорт гарантиращи скоростта, комфорта и благоприятната атмосфера на мобилността;
- автобусния транспорт следва да обслужва райони и осъществява връзки на пътуващите в зоните, които не са обхванати от трамваен и тролейбусен транспорт и метро;
- поетапна реорганизация на мрежата на трамвайния и тролейбусния транспорт, с цел адаптирането и интегрирането му към наличните и проектната линия на метрото, с което да бъде развит като основен и структуроопределящ за превозите на големи групи хора на относително дълги разстояния с висока експлоатационна скорост и ефективност.

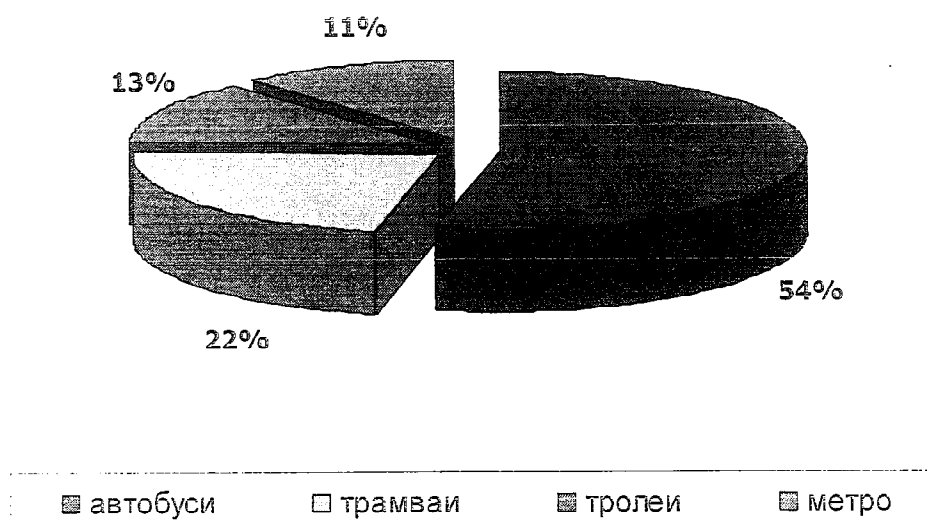
ПРОГНОЗНО ТРАНСПОРТНО ТЪРСЕНЕ - ПРОГНОЗА НА ПЪТНИКОПОТОЦИТЕ

София заема ключово място в националната икономика. Населението на столицата съставлява 15.5% от общото население на страната, като в същото време произвежда около 1/3 от брутния вътрешен продукт. Градът се характеризира с по-висока заетост и по-ниска безработица от средните коефициенти за страната. София също така се явява и най-големият културен, образователен и здравен център в страната. В града са съсредоточени около половината от всички висши учебни заведения. Учащите в столицата представляват една от най-мобилните групи от населението и може да се очаква в следващите няколко години този факт да не се промени.

Запазването на тенденциите за икономическо развитие на града, както и разширяването на транспортната мрежа на обществения транспорт с пускането в експлоатация на втория лъч на метрото от ж.к. „Обеля“ до бул. „Черни връх“ дават основание да се очаква увеличение на транспортното търсене в периода 2012-2015 г. Една от целите на Програмата за развитие на градския транспорт е реализирането на мерки за подобряване на качеството на услугата с цел привличане на повече клиенти от икономически активното население на града. Усилията трябва да бъдат съобразени с изискванията на потребители с по-висока мобилност. Същевременно трябва да се поддържа и политика на достъпност на градския транспорт за всички слоеве на населението чрез провеждането на подходяща тарифна политика.

С цел установяване на действителния брой превозени пътници по маршрутите на обществения транспорт през м. март-април 2010 г. и месец ноември 2011 г. бяха проведени преброявания на пътничкопотоците по всички видове транспорт. В резултат на проучването бе установено, че с обществен транспорт за 2011 г. се очаква да бъдат извършени общо над 450 715 000 пътувания, които по видове транспорт се разпределят както следва:





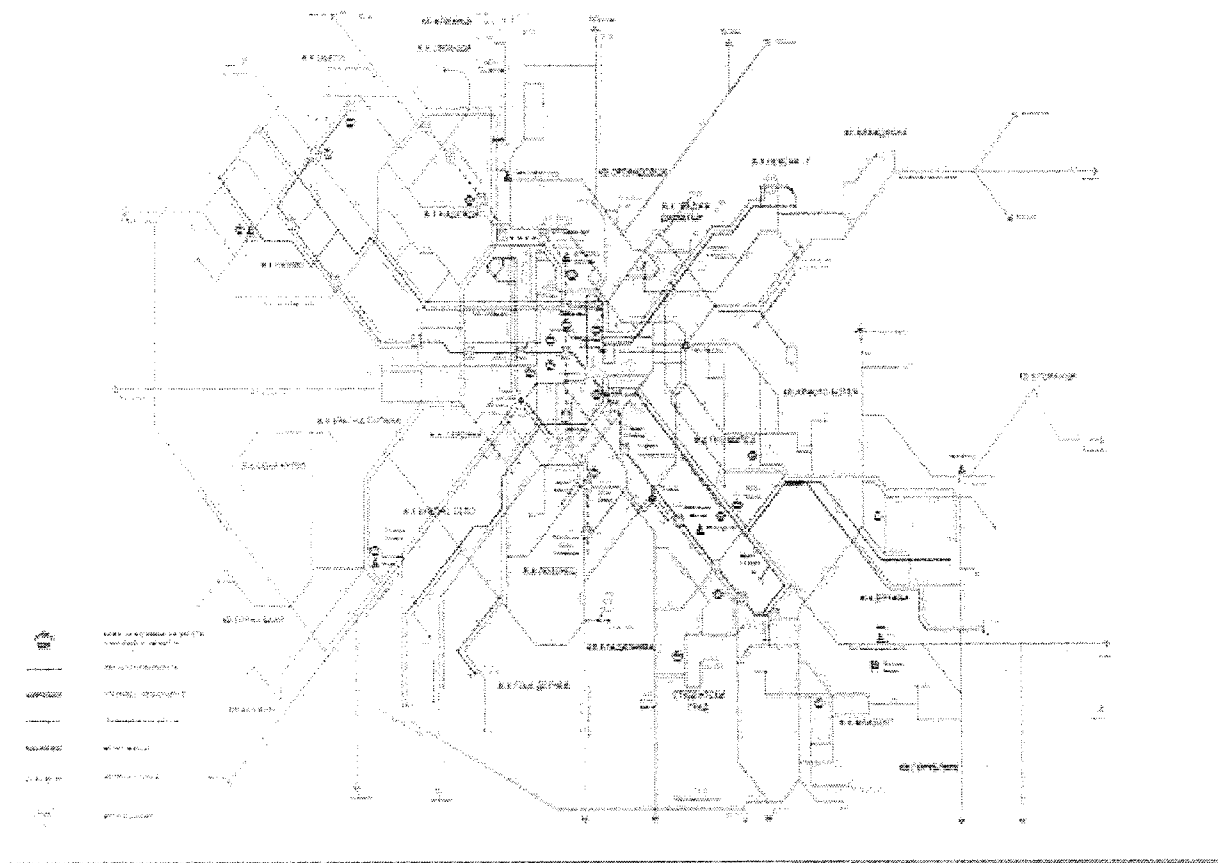
фиг.1

Новото развитие на маршрутната мрежа, базирано на приоритетно развитие на подземния транспорт и довозващите до него маршрути, доведе до тройно увеличение на пътуванията с метро, осъществени главно за сметка на отлив от автобусния транспорт. Тази тенденция ще се запази и с пускането в експлоатация на втори лъч на метрото, като се очаква по-добрите възможности за бързо и качествено пътуване да привлекат повече пътниците част от които по настоящем се придвижват със собствен транспорт (леки автомобили).

Прогнозите за нивото на транспортното търсене по години в периода 2012-2015 г. са съобразени с обективните икономически реалности в страната, поетапното оптимизиране на маршрутната мрежа след пускането на втори лъч на метрото, удължаването на първи лъч до Цариградско шосе и инвестиционната политика по отношение на инфраструктурата и подвижния състав.

години	2012	2013	2014	2015
Брой пътувания	465 млн	468 млн	471 млн	475 млн

РАЗВИТИЕ НА МАРШРУТНАТА МРЕЖА НА МАСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



ЦЕНТЪР ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Факторите, влияещи върху развитието и оптимизацията на маршрутната мрежа са:

- устойчивото нарастване броя на жителите на столицата;
- свързване с транспортна инфраструктура и маршрути на обществения транспорт на териториите за обитаване със зоните, съсредоточаващи работни места в града и извънградските територии: производствено – складови зони, централната градска част и центрове от високи нива – комплексни и специализирани, гари и автогари;
- въвеждане в експлоатация на нови трасета на метрополитена;
- оптимизиране на част маршрутната мрежа на автобусния транспорт като довозващ до метрото и основни линии на градския транспорт;
- изграждане на нови трасета на тролейбусния и трамвайния транспорт;
- увеличение на броя на пътуващите с обществен транспорт;



Ефективното оптимизиране на маршрутната мрежа на столицата изисква периодично извършване на основно проучване на транспортните потребности и мобилност на населението, търсене в градските територии, целите на пътуванията, времевите неравномерности и др. Такова широкомащабно анкетирание за транспортните потребности на столичани, ще се проведе 2012г. финансирано по ОП «Административен капацитет», за което е одобрен проект от управляващия орган. Резултатите от него ще послужат за основа на моделирането на транспортните процеси и вземането на конкретни управленски решения за развитието на отделните видове транспорт.

За този период ще се осъществят промени и развитие в маршрутната мрежа.

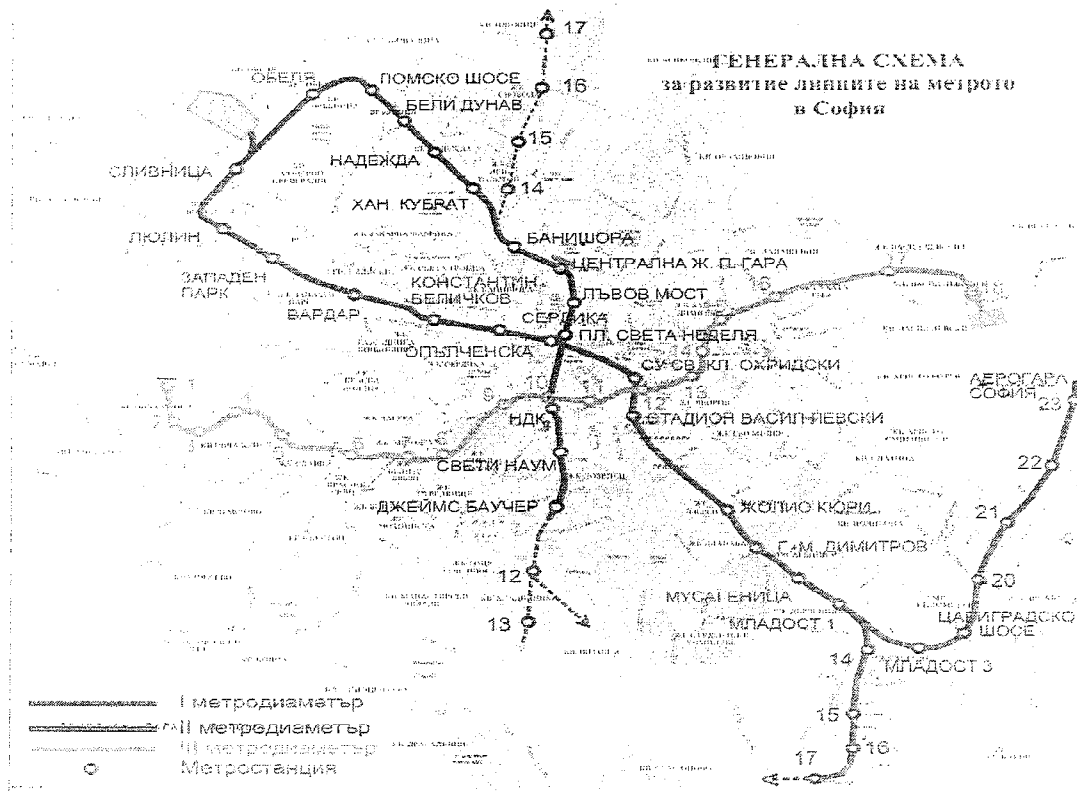
Метрополитен

- През 2012 г. да бъдат въведени в експлоатация:

Продължение на линия 1 от жк. Младост до бул Цариградско шосе;

Втора линия от ж.к. „Обеля“ до бул. „Черни връх“;

- В края на периода въвеждане в експлоатация продължение на линия 1 от бул. Цариградско шосе до летище София;
- В края на 2014г. начало на строителството на трета линия на метрото от бул. Владимир Вазов през централната част на града до ж.к. Овча купел-2



Трамвайна мрежа

За възстановяване на прекъснатата връзка "централна градска част – кв. Дървеница" /във връзка с удължаване на метролинията до ж.к. Младост-1/, се планира изграждане на ново трамвайно трасе - "Семинарията – Симеоновско шосе – бул. Г. М. Димитров – бул. Климент Охридски – кв. Дървеница";

Нова трамвайна връзка Център (пл. Петте кьошета) - ж.к. Борово след пускане на метростанцията пред НДК като част от линия 2;

Удължаване на трамвайното трасе в ж.к. Дружба по бул. Универсиада с цел осигуряване на интегрирана транспортна връзка с метростанция 18 и бул. Александър Малинов;

Удължаване на трамвайното трасе по бул. Никола Мушанов от депо Красна поляна до стадион Славия, което ще осигури връзка на ширококорелсова трамвайна линия от район Овча купел през центъра до източните райони на града (Слатина и Искър).

Тролейбусна и автобусна мрежи

Пускането в експлоатация на нова линия на метрото ще се отрази най-вече на автобусните маршрути, взаимодействащи си с него или обслужващи районите и направленията, които се покриват от трасето на линията на метрото. За да се организира бърз и удобен довозващ транспорт, ще се наложи оптимизиране на автобусните и тролейбусни маршрути.

За организиране на екологичен довозващ транспорт и подобряване на транспортното обслужване в някои райони трябва да се изградят нови тролейбусни трасета:

- ул."Хан Кубрат"и ул."Адам Мицкевич
- ул."Бяла черква" – бул."Фритьоф Нансен" – бул."Патриарх Евтимий"
- ул."Тодор Каблешков" и бул."България"
- бул."Добринова скала" от бул."Захари Стоянов" до бул."Царица Йоанна"
- ул."Г.М.Димитров" – бул."Симеоновско шосе"
- бул."Андрей Сахаров" до ж.к.Младост-2
- бул."Цветан Лазаров" – ж.к.Дружба-2
- бул."Владимир Вазов" до ул."Локомотив"
- ж.к. Младост
- ж.к. Студентски град
- бул. П.Ю.Тодоров – ул. Бяла черква – бул. Арсеналски – бул. Черни връх – бул. Патриарх Евтимий

ИНВЕСТИЦИОННА ПОЛИТИКА В ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

Инвестиционната политика по отношение на ново строителство, реконструкция и модернизация на инфраструктурата на обществения транспорт се осъществява от Столична община и от Метрополитен ЕАД (като конкретен бенефициент по Оперативна програма «Транспорт»). Столична община изпълнява годишна програма за ежегодните ремонти и рехабилитация на релсовия път и контактната мрежа на електротранспорта както и програма за текущ ремонт и поддръжка на уличната мрежа. Метрополитен ЕАД реализира проект за изграждане на софийското метро, който освен изграждането на подземната транспортна инфраструктура включва и изграждане или рехабилитация на прилежаща наземна транспортно-комуникационна инфраструктура.

Като допълнение към тези програми в периода 2012-2015 г. се предвижда инвестиционната дейност да бъде съсредоточена основно в 3 направления:

- изпълнение на проект „Интегриран проект за развитие на градския транспорт“, който ще бъде реализиран чрез финансиране по ОП “Регионално развитие” с грантов индикативен бюджет в размер на 50 млн. евро;
- изграждане и реконструкция на големи елементи на транспортната инфраструктура – кръстовища на две нива и основни пътни артерии:

бул. Андрей Ляпчев - бул. Андрей Сахаров
бул. Пейо К.Яворов - бул. Н.Й. Вапцаров
бул. Пейо К.Яворов – бул.Стоян Михайловски
бул. акад И.Е. Гешов – ул. Георги Софийски
бул. акад И.Е. Гешов – бул. България
площад Лъвов мост
Надлез надежда
Разширение на бул. Т Каблешков, бул. Черни връх,

- повишаване качеството на транспортното обслужване, в това число внедряване на автоматизирана таксуваща система в автобусния транспорт и интегриране със съществуващите системи, изграждане на системи за гласово оповестяване и видеоконтрол в превозните средства, изграждане на нови навеси и информационни модули на спирките.



Интегрираният проект за развитие на градския транспорт съдържа шест компонента

№	Компонент	Срок
1	Интелигентна система за управление на трафика на 20 кръстовища	2012-2013
2	Инсталиране на 600 електронни информационни табла по спирките	2012-2013
3	Подмяна на навесите на спирките чрез процедура за изграждане и поддръжка	2012-2013
4	Подновяване на подвижния състав – доставка на съчленени нископодови тролейбуси	2012 – 2013
5	Изграждане на нова трамвайна линия Семинарията – Дървеница / Студентски град /	2013
6	Рехабилитация на релсовия път по бул. България	2012-2013

Ефективността от направените инвестиции за изброените компоненти се изразява в качествено подобряване на условията за пътуване:

- осигурява се приоритетно движение на превозните средства на обществения транспорт по няколко от най-натоварените направления и основни кръстовища в столицата;
- цялостно подновяване на тролейбусния парк;
- улесняване на достъпа на жителите на ж.к. Студентски град и кв. Дървеница с метрото, както и по-бърз транспорт за живеещите в района на ж.к. Дианабад;
- подобрява се информационното обслужване на пътниците и условията за изчакване на превозните средства по спирките на обществения транспорт.

Окончателното внедряване на автоматизираната система за таксуване във всички превозни средства на обществения транспорт ще позволи постигането на два основни компонента на финансовите принципи на системата на градския транспорт

- принципите на заплащане на предоставяната транспортна услуга чрез разработване на нова гъвкава тарифна политика, основана на нови по-справедливи критерии - време, разстояние или зонироване на града, намалени възможности за

gratisни пътувания и осъвременяване дейността по издаване на превозни документи.

- принципи на заплащане на превозвачите предоставящи обществената услуга по превоз на пътници чрез въвеждане на заплащане основано освен на километричния пробег и на броя на превозените пътници за единица време, продължителността на единичните пътувания, ефективността на отделните пътувания и други елементи.

Не на последно място функционирането на системата ще създаде актуална и обективна база данни за броя и вида на пътуванията, натоварването на превозните средства, разпределението на пътниците в часовете на деня, по видове транспорт и др. По отношение обновяването на транспортните средства на обществения транспорт, освен заложените в проекта по ОП „Регионално развитие” тролейбуси, се предвижда ежегодно подновяване на автобусния парк със собствени средства на транспортните оператори или по линия на различни грантови линии от фондовете за солидарност на Европейския съюз, както закупените нови влакови мотриси за обслужване на втори метродиаметър финансирани със средства по ОП „Транспорт”.

РАЗВИТИЕ НА ИНФОРМАЦИОННИТЕ СИСТЕМИ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

- Автоматизирана система за контрол и управление на превозите /АСКУП/.

Предвижда се осъвременяване на системата за контрол и управление на превозите, чрез която се контролира цялостната превозна дейност на транспортните оператори, изготвят се разписанията за движение и експлоатационните планове. За нуждите на контрола и управлението на превозния процес ще се разработи нова векторна електронна карта с актуализация на съществуващите линии на обществения транспорт както и подобряване на технологичната и преносната среда, гарантиращи разширение на комуникационните канали и увеличаване и разнообразяване на предаваната информация.

- Автоматизирана система за таксуване на пътниците /АСТП/

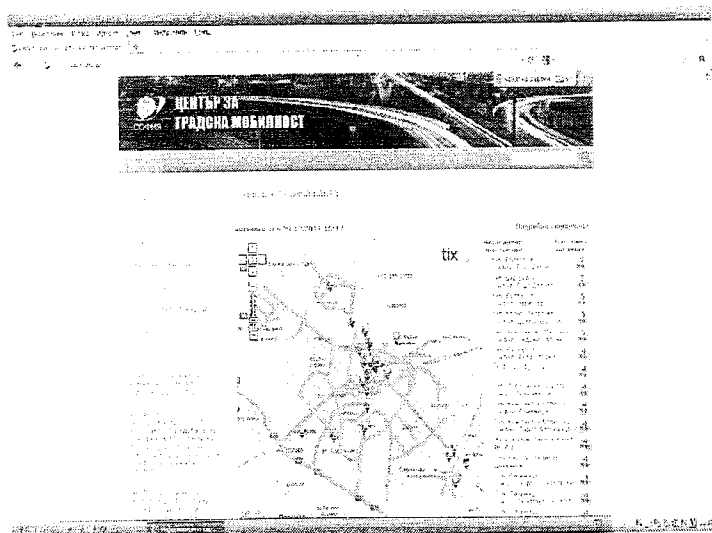
Автоматизираната система за таксуване функционира в момента само в трамваите и тролейбусите. Предвижда се внедряването на такава система и в автобусния транспорт и интегриране с изградената в Метрото система за таксуване. Системата трябва да влезе в експлоатация до края на 2012 г.

- Информационни системи за пътниците на обществения транспорт

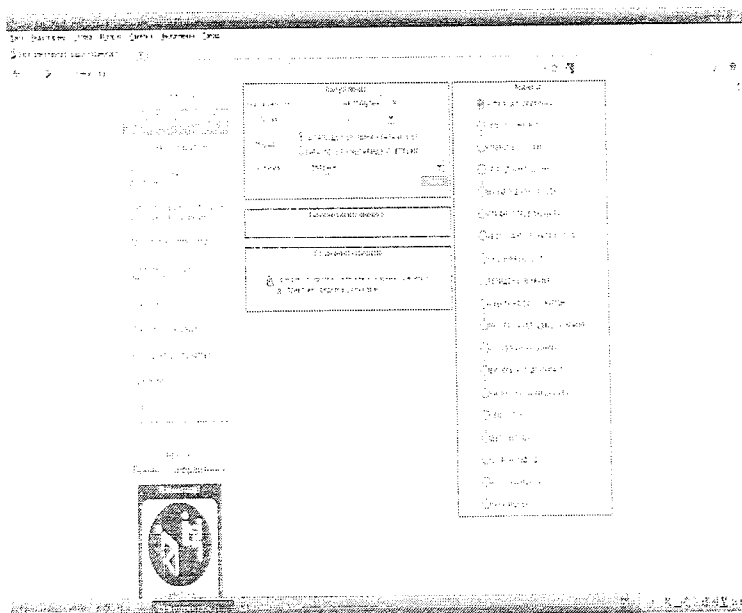
Информационното обслужване на пътниците се развива в няколко насоки:

- поддържане на многообразна и широкообхватна информация за цялостната дейност градския транспорт в столицата в единна интернет страница, обслужвана от Центъра за градска мобилност;

**Информация за актуална информация за ремонтите и моментните задръствания в
определени участъци**



**Информация за маршрути, спирки и време на актуално движение на всяко превозно средство
както и информация за достъпността която то осигурява**

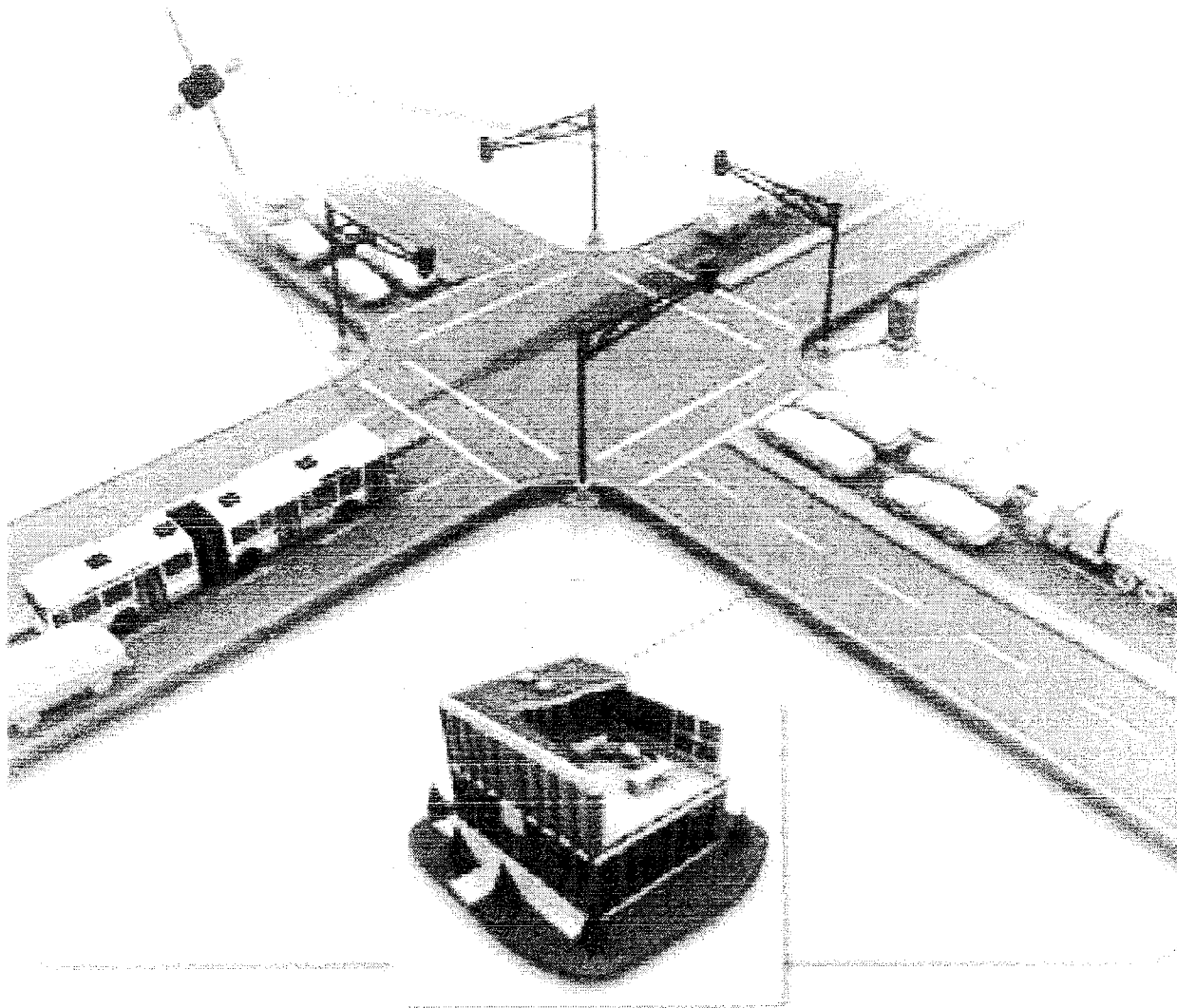


- инсталиране на 600 нови информационни електронни табла по спирките на общественя транспорт;



- развитие на дейността по изработване и монтиране на звукова и визуална информация вътре в превозните средства на общественя транспорт. Продължаване на програмата за монтиране на електронни табла с маршрута и връзките на спирките на превозното средство, свързани с GPS-системата, която отчита и отбелязва предстоящата спирка. Информацията е придружена от гласово съобщение за предстоящата и следваща спирка. Процеса трябва да бъде окончателно завършен до края на 2013г като бъдат обхванати всички превозни средства от наземния градски транспорт.

- Интелигентна система за управление на трафика:



ПРОГНОЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ЗАДАЧА 2012-2015 Г.

При прогнозиране на транспортната задача за периода 2012-2015 год. са отчетени основните фактори и предпоставки, влияещи върху развитието на маршрутната мрежа на обществения транспорт, изложени по-горе.

В резултат на редуцирането на някои от маршрутните линии през 2010 г., транспортната задача за 2011 г. е намалена с около 2%. През втората половина на 2012 г. се очаква двойно нарастване на пробег на метрото, което ще наложи промяна на параметрите на транспортната задача за останалите видове транспорт и най-вече на автобусния, но също така и на тролейбусния и трамвайния.

Тенденцията ще се повтори и през 2015 г, когато ще влезе в действие и удължението на метрото до летище София. Паралелно с това следва да се въведат в експлоатация линии, които да осигурят удобна връзка на метрото и основните линии на градския транспорт както и да бъдат ефективно преразпределени съществуващите направления на обслужване с наземния транспорт.

ИКОНОМИЧЕСКА РАМКА НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ

Разходите за обществения транспорт са в пряка зависимост от прогнозната транспортна задача за различните видове транспорт. В договорите за транспортна дейност между Столична община и операторите са регламентирани цените за 1 км маршрутен пробег. Произведението от РАЗЧЕТНИТЕ РАЗХОДИ ЗА 1 КМ МАРШРУТЕН ПРОБЕГ И ПРОГНОЗНАТА ТРАНСПОРТНА ЗАДАЧА НА СЪОТВЕТНИЯ ТРАНСПОРТЕН ОПЕРАТОР /ТАБЛИЦА 2/ ФОРМИРАТ СУМАРНИТЕ РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ОПЕРАТОРИ.

За поддържане на обществения транспорт като устойчива и непрекъснато развиваща се система, приходите от превозни документи и компенсациите за всички категории пътници, ползващи преференции трябва да покриват изцяло разходите за дейността и да осигуряват възможността системата като цяло, а така и отделните оператори да формират разумна печалба (**Регламент 1370**), осигуряваща им възможността за инвестиции за поддържане и повишаване на качеството на услугата.

РАЗВИТИЕ НА ТАРИФНАТА ПОЛИТИКА

Целта на тарифната политика в масовия градски транспорт е да се осигури баланс между приходите и разходите при запазване на водената от общината социална политика по отношение на много категории граждани.

В обращение се намират голямо разнообразие от превозни документи, което е резултат от частични решения на различни потребности и търсения възниквали в различни етапи от развитието на тарифната политика на Столична община. Предлаганите абонаментни карти по преференциална тарифа за някои категории пътници са с диспропорционална отстъпка от цените на съответстващите им по редовна тарифа. Основната причина за това е, че са предприемани частични увеличения на цените на някои превозни документи. С въведената в момента в



обществения транспорт /трамваен и тролейбусен/ автоматизирана система за таксуване влязоха в употреба и нови превозни документи – билет, издаден от билетен автомат в превозното средство и електронна карта, заредена с брой пътувания или за период и маршрут или цяла градска мрежа, която се валидира в превозното средство. Картата дава възможност за неограничен брой пътувания в рамките на валидностния период. За да са равнопоставени пътниците в целия масов транспорт са оставени в употреба и съществуващите хартиени карти и билети.

С цел оптимизиране на разходите за управление на процеса по издаване и контрол на документите за пътуване, както и за подобряване на ефективността от провежданата обща тарифна политика както и политиките по предоставяне на определени облекчения във финансово отношение при използването на обществения транспорт следва да бъде реформирана съществуващата тарифа и оптимизирани разновидностите на превозните документи при запазване на общоевропейските съотношения. Реформирането на тарифната политика следва да се извърши на два етапа като следва да бъде насочена към ясно стимулиране на използването на градския транспорт:

- опростяване и намаляване на видовете превозни документи, чрез премахване на тези разновидности, които се използват от много малка част от пътуващите, а разходите за тяхното издаване, поддържане като задължителна разновидност в цялата дистрибуторска мрежа надвишават или са близки до финансовия резултат който допринасят в системата. Едновременно стъпка в този процес трябва да бъдат действия свързани с насърчаване на групите използващи тези документи за пътуване да се насочат към използването на други видове документи, носещи по-висока ефективност и удобства за потребителите. Следва да се предвидят и въведат различни промоционални пакети, които да позволят активна продажбена политика и водещи до намаляване на стойността на единичните пътувания за крайния потребител

- изграждане на електронна система за таксуване в автобусния транспорт и интегриране със съществуващите системи и въвеждане на електронна карта за таксуване на принципа на електронен портфейл и хартиен билет, издаван от билетен автомат единствено за единично пътуване. Изграждането на електронната система ще позволи реализирането на втория етап от интегрираната тарифна политика и въвеждането на по-справедливи и ефективни принципи на тарифиране.

Ползите от такава интегрирана политика са:



- повишаване използваемостта на градския транспорт, а от там и повишаване на собствените приходи на системата;
- намаляване на гратисните пътувания;
- намаляване на автомобилния трафик;

През 2012 г. трябва да бъдат предприети действията за реализиране на първия етап от развитие на тарифната политика, насочен към намаляване на разнообразието на транспортните документи което ще доведе до по-ефективен контрол и намаляване на полугратисните пътувания. С оглед на разширяването на възможностите за пътуване и насърчаването на използването на предлаганите превозни документи с по-дълъг период на валидност е необходимо да се увеличат и санкциите - билет за нередовен пътник и глобите, налагани с наказателни постановления. Заедно с това е нужно и разработването на адаптирана към потребностите маркетингова политика за част от предлаганите карти.

През 2013 г. трябва да бъде реализиран втория етап от тарифната политика включващ въвеждане на електронна карта за пътуване, която да бъде интегрирана и за заплащане на паркинг обвързано с използването на градски транспорт. Новата система за таксуване ще позволи да бъде въведено и диференцирано тарифиране за крайградските автобусни линии, което ще е стъпка към промяна в тарифната политика в посока на справедливо заплащане на транспортната услуга както и промяна в принципите за изплащане на възнаграждение на транспортните оператори.

Съществен елемент в реализирането на тази политика е развитието на маркетингова политика за провеждане на рекламни и информационни кампании насочени към клиента.

Изключително важно е да се постигне промяна в отношението към потребителя на услугата от страна както на служителите на транспортните оператори, така и на Центъра за градска мобилност.



КАЧЕСТВО НА УСЛУГАТА

В последните години се наблюдава влошено качество на превозите в общоприетия смисъл – висока скорост на придвижване, малки интервали на движение, регулярност на превозните средства. Скоростта на движение по маршрутите на обществения транспорт е в пряка зависимост от растящата моторизация и произтичащото от това увеличено време за изчакване по кръстовищата. Усилията в посока увеличаване на скоростта по маршрутите на градския транспорт въвеждат обществения транспорт в конфликт с останалите участници в трафика. Балансирането на интересите на пътниците с лични превозни средства и тези с обществен транспорт е основен проблем в транспортната политика на всеки голям град.

За да може София да развие транспортното обслужване, чрез обществения превоз на пътници, освен инвестиции в превозни средства и нова инфраструктура, е необходимо да бъдат реализирани редица мерки:

- осигуряване на предимство в уличното движение и в кръстовищата;
- прилагане на постоянен и строг контрол по спазването на правилата за движение и паркиране, във връзка с осигуряването на това предимство;
- прилагане на съвременни технологични решения за осигуряване на предимството;
- обособяване на трасета на градския транспорт, чрез маркиране на обособени трасета, трайни ограждения или повдигане на нивото на трамвайните и/или автобусни трасета по определени улици;
- въвеждане на „фаза по заявка“ на светофарите, чрез дистанционна комуникация, по команда от водача, с което се осигурява предимство на съответното кръстовище.
- поетапно обновяване на подвижния състав, с превозни средства със съвременни технически характеристики и високи параметри на комфорт и екологичност;
- изграждане на ленти за паркиране между дърветата в пространството на тротоара. На практика това пространство и в момента се използва за паркиране, но за дълготрайни престои, нарушавайки принципите на „зоната за краткотрайно паркиране“ и разрушавайки настилките на тротоарите и води до сериозни затруднения за пешеходците. Това би довело до освобождаване на дясната



лента за движение на общественя транспорт по някои от основните пътни артерии;

- засилен и постоянен контрол върху дейността на транспортните оператори по отношение на:
 - Спазване на разписанията за движение;
 - Хигиена и отопление на транспортните средства, окомплектоването им с информационни табели, функционалност на електронните информационни средства /визуални и звукови/ и др.;
 - Спазване на нормите за обновяване на превозните средства
- оптимизиране на разписанията за движение. Контролът на движението на превозните средства на общественя транспорт, основан на GPS дава възможност за анализ на значителна база данни по отношение на действителното време за пътуване - по участъци, периоди от денонощието, седмично, месечно и др.
- нови маршрути, гарантиращи бърз превоз до различни райони на града, които нямат директна връзка помежду си, както и прилагане на схема с дълги маршрути, свързващи големи жилищни и бизнес комплекси с голяма концентрация на пътници без прекачване - "експресни" маршрути, спиращи само на няколко възлови за градския транспорт спирки и поддържащи висока скорост и регулярност на движение;
- безопасността на движението има първостепенно значение за сигурното придвижване на пътниците с общественя транспорт. Основните направления за снижаване на аварийността и повишаване на безопасността на движение са насочени към обновяване на парка и усъвършенстване квалификацията на водачите.

За идентифициране на нивото на удовлетвореност от предоставяната обществена услуга, Центъра за градска мобилност трябва да разработи и прилага „Методика за оценка на удовлетвореността от транспортната услуга от масовия градски транспорт“, чрез която освен оценката на нивото за удовлетвореността на пътниците да се оценява и мястото на отделните транспортни оператори при поддържане на средна и висока оценка за транспортните услуги.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

/ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ/

