



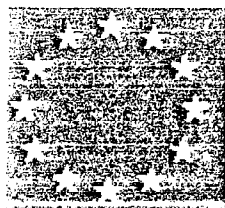
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

План за устойчиво развитие на градската мобилност

Планиране за хората

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



2025-PTX2

AWARDS

София Февруари 2012 г.

1. План за устойчиво развитие на градската мобилност - основни цели на и стратегически принципи за постигането им

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, социално икономическите 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 устойчиво развитие на 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.

Европейската комисия формулира ползите от програмирането за градовете и тяхното население 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 планирана 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

Планът за Устойчиво Развитие на Градската мобилност 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.

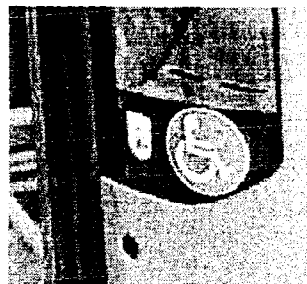
Съществуващото законодателство на ЕС, например относно задълженията за обществени услуги в обществения транспорт, качеството на въздуха и шума и стандартите за превозните средства имат директно влияние върху транспортните политики на европейските градове.

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 обществения транспорт. На тези



успешни практики трябва да бъде обърнато по-голямо внимание, като трябва да се заимстват и подходи и примери в ЕС.

„Ефективното транспортно планиране изисква дългосрочна визия за планиране на финансовите ресурси за инфраструктура, превозни средства, проектиране на действени схеми за осигуряване на висококачествен обществен транспорт, на безопасни вело и пешеходни трасета и координация на подходящо административно ниво с териториалното развитие. Транспортното планиране трябва да обхваща всички начини на предвижване, като отчита безопасността и сигурността, достъпа до стоки и услуги, замърсяването на въздуха, шум, емисии на парникови газове и консумация на енергия и използването на терени. Решенията трябва да се изработват „по мярка“, въз основа обществени консултации с всички заинтересувани страни и поставените цели трябва да отразяват местната реалност. (Източник: Thematic Strategy on the urban environment COM(2006) 718 final)

Разработените стратегически цели на транспортното планиране в документите на Европейския Съюз се основават на следните общи за европейските градове проблеми:

1. В Европейския съюз, над 60 % от населението живее в градовете.
2. В градовете се създава малко под 85 % от брутния вътрешен продукт на ЕС.
3. Европейските градове са много различни, но се сблъскват с еднакви предизвикателства и търсят общи решения.
4. В резултат нарастването на уличното движение в централните части на градовете, което води до чести задръствания европейската икономика губи всяка година около 100 млрд. евро или 1 % от БВП на ЕС.
5. Градското движение е причината за 40 % от емисиите на CO₂ и 70 % от емисиите на другите замърсители, произлизащи от сухопътния транспорт.
6. Броят на пътно-транспортните произшествия в градовете нараства с всяка година: понастоящем, една от всеки три злополуки с трагичен край се случва в градовете, като най-уязвимите, пешеходци и велосипедисти

Решаването на тези общи проблеми се търсят в следните стратегически направления:

1. Насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт (vlak, трамвай, метро, автобус) с различни видове индивидуален транспорт (автомобил, велосипед, ходене пеша).
2. Интегриран подход за ефикасни политики относно градската мобилност, като се комбинират подходящите решения за всеки проблем: технологична иновация, развитие на екологично чист, надежден и модерен транспорт, икономически инициативи или нормативни промени.
3. Ходенето пеш, придвижването с велосипед, с обществения транспорт или използването на мотоциклети и мотопеди - атрактивни и сигурни алтернативите на употребата на лични автомобили
4. Оптимизиране използването на лични автомобили чрез насърчаване на начин на живот с по-малко използване на автомобили
5. „Виртуалната мобилност“ - работа по интернет, пазаруване по интернет и др.
6. Подходяща политика за паркирането също се оказва необходима за намаляване на използването на автомобили в центровете на градовете. Таксата за паркинг като икономически инструмент. Различни тарифи, които да отразяват ограничената наличност на обществено пространство и да създадат различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра).

7. Атрактивни „Паркирай и Пътувай“ („Park&Ride“) съоръжения за насърчаване комбинирането на личен и обществен транспорт.
8. При вземане на решение за изграждане на нова пътна инфраструктура, като първата стъпка трябва да се проучи как да се използва по най-добрия начин съществуващата.
9. Интелигентни транспортни системи (ИТС) за оптимално планиране на пътуването, по-добро управление на движението и по-лесно управление на търсенето.
10. Проекти за разширяване, рехабилитация и модернизирание на чист градски обществен транспорт като тролейбуси, трамваи, метро и градски влакове, както и други проекти за устойчив градски транспорт трябва и занапред да се поощряват и подкрепят.
11. Изработване на правила за Зелените зони (създаване на пешеходни зони, ограничения на скоростта, градски тарифи, и т.н.), за да се насърчи широкото използване на тези мерки без да се създават несъразмерни препятствия за мобилността на граждани и стоки
12. Интелигентни системи за таксуване. Интелигентните транспортни системи трябва да използват интелигентни карти, които да са съвместими с различни видове транспорт, с различни функции (като свързани плащания за транспорт, не транспортни услуги, паркинг и схеми за редовни клиенти), в различни области и, в по-дългосрочен план, в различни страни. Възможностите за диференцирани тарифи в зависимост от часовете или целевата група (например натоварени и не натоварени часови зони) могат да бъдат част от тази система.
13. По-добра информация за по-добра мобилност - пътниците да могат да вземат решения за вида и времето на пътуване, основаващи се на информацията.
14. По-достъпен градски транспорт - лесен достъп до инфраструктурата на градския транспорт на първо място за хората с намалена двигателна способност, инвалидите, възрастните, семействата с малки деца и самите малки деца.
15. Градската инфраструктура, включваща пътища, велосипедни алеи, автобусни ленти и обществени пространства, паркинги, автобусни спирки, терминали и т.н, трябва да е с високо качество.
16. Ефикасността е от основно значение за обществения градски транспорт - без време за превоз сравнимо с това на автомобила, общественият транспорт не може да бъде конкурентен.
17. По-безопасни и по-сигурна инфраструктура и по-безопасни превозни средства.

(Източник: ЗЕЛЕНА КНИГА „Към нова култура за градска мобилност“ – 2007)

2. План за устойчиво развитие на градската мобилност - основни части и инструменти

АНАЛИЗ НА ТЕКУЩАТА ТРАНСПОРТНА СИТУАЦИЯ

1. ОБЩ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА ГРАД СОФИЯ

Население на град София е 1,270,284 души (преброяване 2011), което представлява 17.2% от населението на България.

Териториалното развитие на града и развитието на транспортната система е заложено в Общия Устройствен План на София от 2004 г. (с измененията между 2007 г. и 2009 г.). Планът насърчава развитието на локални (крайградски) центрове като ключови за подобряване на достъпността на услугите, а по такъв начин и намаляване на търсенето на пътувания към центъра. Важно е да се отбележи, че прекомерното развитие на локални центрове може излишно да създаде модели на пътуване, които са нито лесно, нито ефикасно обслужвани от обществения транспорт.

Ключовите транспортни предложения в ОУП на София включват разширениз на системата на метрото и подобрена комуникативност между видовете обществен транспорт; по-значимо използване на „надземния“ релсов транспорт за градско/крайградско пътуване; по-нататъшно развитие на пътната мрежа от гледна точка безопасност, подобрени скорости на придвижване и надеждност, както и да се предвидят условия за пешеходците и велосипедистите; както и да се предвидят значителни инвестиции в извън уличното паркиране.

Част от предложенията на ОУП за развитие на транспортната система на града за изминалия период от приемането му до момента не се изпълняват или изпълнението се забавя поради финансови и институционални трудности.

2. НАСТОЯЩИ ТЕНДЕНЦИИ В ТРАНСПОРТНОТО ОБСЛУЖВАНЕ НА ГРАД СОФИЯ И СЪСТОЯНИЕ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА НА ГРАДА

Наблюдава се непрекъсната тенденция към нарастване използването на личен автомобил за сметка на обществения транспорт. Използването на обществения транспорт е намаляло съответно с 16% за последните 10 години (от 65% до 49%).

Недостигът на места за паркиране е сериозен, като наличният капацитет за паркиране не достига както в жилищните зони, така и в центъра на града.

Влошава се съотношението на времето за пътуване между частния и обществен транспорт поради сериозни задръствания по повечето главни улици.

Наблюдава се висок брой пътно-транспортни произшествия, възникващи поради неправилно шофиране (най-вече превишена скорост), лошо качество на инфраструктурата и неадекватно осигуряване на пътя за най-уязвимите ползватели (велосипедисти и пешеходци).

Уличната мрежа на град София е разнообразна по характер, като се започне от широки булеварди, характерни с високите си скорости в извън пиковите часове и задръствания в часовете на пиково натоварване, до характерните с прекомерно натоварени с паркирани автомобили квартални улици в жилищните зони. Пътните условия са под оптималното ниво основно поради:

- Настилки в лошо състояние с неравности и коловози, с дупки и сериозно износена маркировка. Част от Първокласната улична мрежа е все още с паважна конструкция, което е особено проблематично във влажно време.
- Състоянието на пешеходната част (тротоарите), особено на местата, където има кофи за боклук, паркирани коли и превишили лимита си стоянки за таксите в близост до кръстовища не осигуряват необходимото ниво за безопасност и комфорт. Недостатъчно е помислено за улеснения за пешеходците и хората с увреждания.
- Разнообразни по качество регулиращи и указателните пътни знаци и уличното осветление, както и липса на постоянство и последователност на сигнализиране за указване на посоката с лоша видимост поради визуални препятствия.

Налице са значителни възможности за подобряване на експлоатационните характеристики на движението, безопасността и градската обкръжаваща среда, просто чрез въвеждане на ред на улицата, с целенасочено инвестиране и постигане на изправно състояние на съществуващите пътни активи, яснота и гъвкавост при сигнализацията и регулирането на движението

3. НАСТОЯЩО СЪСТОЯНИЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ДВИЖЕНИЕТО В ГРАД СОФИЯ

В София се използва смесица от различен тип светофарни уредби с микропроцесори и твърди схеми като последните се снемат от експлоатация при финансова възможност.

Модерните контролери се свързват чрез специална Системата за управление на градския транспорт (UTC), действаща в определено време, осигуряваща „зелената вълна“ по някои направления на някои от основните пътни артерии.

Работата на контролерите се наблюдава от малък център за контрол на движението, който в момента се използва само за наблюдение. Комуникацията между центъра и локалните контролери на кръстовищата се осъществява чрез GPRS система (мобилна телефонна връзка).

Центърът има достъп до десет CCTV камери за видео наблюдение на трафика на ключови места и две електронни светлинни табели с променлив текст (Variable Message Signs).

Контролният център има възможност за действие като координатор, който осигурява информация за движението за пътуващите чрез средствата за масова информация, интернет, мобилните портали и VMS табели.

В средносрочна перспектива трябва да се обедини с други контролни центрове с цел да се осигури интегриран център за информация и управление на обществен транспорт и организация на движението и паркирането.

4. ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД, ПЕША И ДОСТЪПНОСТ

Придвижването с велосипед и пеша по уличната мрежа на София трудно би могло да се нарече безопасно и комфортно най-вече поради лоши настилки, препятствия и липса на обособени места, особено за хората с увреждания.

Тук отново има значителна възможност за подобряване на ситуацията и необходимост от радикални подобрения на уличната мрежа чрез целенасочени инвестиции за подобряване на условията за безопасност и ефективност и текуща поддръжка на уличната мрежа.

5. ПАРКИРАНЕ

Достъпността на местата за паркиране и ефективното им управление и контрол е истинско предизвикателство предвид увеличаването на броя и използването на лични автомобили и специфичната мрежа и характеристиките на развитие на София.

Потребността от места за паркиране в принципно тесните и относително натоварени улици в жилищните квартали значително надвишава предлагането, като това важи и за наличните места в центъра на града.

Паркирането по тротоарите е често срещана практика, макар и в разрез с нормативните разпоредби, регламентиращи оставащото свободно за преминаването на пешеходците място на тротоара, като създава пречки за същите.

Масово се паркира на забранени за това места и извън „синята зона“ това се следи слабо, ако не и никак, за спазването на реда поради ограничени полицейски ресурси.

Въведената система за платено паркиране върху уличното платно - „синя зона“ представлява значителна инициатива за контрол на паркирането в градския център.

Таксата за паркиране (1 лев за всеки 1 час престой) е относително ниска. Спазването на максималния 2-часов престой се следи слабо.

В централната градска зона има изградени временни и постоянни паркинги извън уличното платно на обособени терени. Информация за налични свободни места в тези паркинги към момента не се предлага.

Планирани са и се изграждат подземни паркинги на обособени терени, които обвързани с метро-станциите обслужват пътуващите на принципа на „паркирай – пътувай“.

6. ОБЩЕСТВЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

Около 49% от пътуващите използват обществения транспорт като основен вид превоз, 38% използват автомобил, а 11% се придвижват пеша.

Делът на използването на велосипед и такси като основен вид превоз са под 1% за всеки един от тях.

Националният жп транспорт в градската/крайградската зона се използва много малко най-общо поради лоша инфраструктура, ограничена честота на обслужването и ниска оперативна скорост. От резултатите от направените анкети за нагласите на обществото личи, че респондентите най-общо смятат, че общественият транспорт се нуждае от подобряване.

Новото и предвиденото за разширяване метро ще осигури гръбнака на съживяване на използването обществения транспорт в София. То вече обслужва около 11% от пътуванията с обществения транспорт, като се предвижда този процент да достигне 24% до 2020 г.

Действащите системи за управление на обществения транспорт вече позволяват директна комуникация между центъра за контрол на обществения транспорт и водачите, улесняват мониторинга на експлоатационните характеристики и предоставяне на информацията за пътниците в реално време на около 100 спирки. Системата дели една и съща платформа и е интегрирана със системата за управление на паркирането (възможно и на движението), като дава голям потенциал за предоставяне на всеобхватна информация за експлоатацията и характеристиките на услугите, а също и показатели за производителността, както за целите на интегрираното управление на уличната мрежа.

7. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОГРАНИЧЕНИЯ

Институционалната структура, квалификацията и опитът на персонала, а също и регулаторната рамка за организация на движението и транспортните операции, така както са планирани, предоставят се, работят и се управляват в София, едва ли улесняват и стимулират една интегрирана стратегия за управление на транспорта, пътното движение и паркирането.

Отговорностите на различните организации, участващи в предоставяне на услуги, свързани с пътното движение и транспорта, в момента са доста тясно определени, има оскъдни данни за изпълнението и изглежда липсва достатъчно инициатива за съвместна работа с цел постигане на интегрирана, ефикасна и икономически ефективна транспортна система.

3. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Визия, цели и основни индикатори

ЕЛЕМЕНТИ НА ВИЗИЯТА И ПРИНЦИПИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ

Разработената в настоящия „План за Устойчиво Развитие на Градската Мобилност“ визия за развитие на транспортната система на града отразява дългосрочните обществени и икономически цели на града.

Основен стратегически принципи при реализацията ѝ е „Прогнозирай и Предотвратявай“.

Преориентиране от „Прогнозирай и Осигурявай“ към „Прогнозирай и Предотвратявай“ се осъществява във всички големите европейски градове поради натрупания над 30 годишния опит, показващ, че никой град не успява да осигурим необходимия капацитет на уличната мрежа, който да отговори на постоянно нарастващото автомобилно натоварване..

Строителството на нова пътна инфраструктура изисква много средства, влошава екологията и не подобрява значително условията на живот.

СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И МЕРКИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ

1.1. ПОДОБРЯВАНЕ НА УСЛОВИЯТА ЗА ЖИВЕЕНЕ

1.1.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНОТО ТЪРСЕНЕ

Достъпа до услуги да не изисква задължително използването на автомобил

Въвеждане и утвърждаване на алтернативи за пътуванията и прилагане на активно Управление на Транспортното Търсене

Създаване на условия за по-къси пътувания – преосмисляне на териториалното планиране на града и създаване на градски зони с многофункционално предназначение. Структуриране на територии изискващи пътувания на къси разстояния

Предлагане на привлекателни алтернативи на използването на лични автомобили

Стимулиране на велосипедното и пешеходното движение като алтернатива на използването на личния автомобил

1.1.2. УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

Транспортната система да посрещне нуждите на обществото за мобилност

Осигуряване непрекъснатост на транспортната услуга – интегрирана система на градския транспорт

Осигуряване на приемливи нива на обслужване за всеки един вид транспорт – подобряване на съществуващата инфраструктура и нейното адекватно поддържане

Осигуряване на достъпни транспортни съоръжения и услуги за хора в неравноправно положение

**1.1.3. ТРАНСПОРТНИТЕ
СЪОРЪЖЕНИЯ И УСЛУГИ ДА
ДОПРИНАСЯТ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ
НА ЖИВОТА ВЪВ ВСЕКИ ОТДЕЛЕН
РАЙОН НА ГРАДА**

Минимизиране влиянието на трафика върху жилищните райони – организационни мероприятия и ясна функционална класификация на уличната мрежа и нейното нормативно обезпечаване

Проектиране на транспортната инфраструктура съобразена с предназначението на терените

Максимално озеленяване на сервитута на транспортната инфраструктура

**2.1.4. ЗАЩИТА НА ОБЩЕСТВЕНОТО
ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ**

Стимулиране на здравословни начини на предвижване – велосипед и ходене пеша

Осигуряване на безопасни транспортни съоръжения и услуги

Симулиране на безопасно поведение на участниците в движението

Намаляване на вредните емисии от транспорта

1.2. ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

**1.2.1. МИНИМАЛНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ
ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ОТ
ТРАНСПОРТА**

Намаляване на необходимостта от нова инфраструктура – максимално използване на съществуващата

Планиране, строителство и експлоатация на транспортната инфраструктура по начин осигуряващ минимално въздействие върху въздуха, водата и земята

Намаляване на транспортния шум

1.3. РАЗВИТИЕ НА ИКОНОМИКАТА

**1.3.1. ПОСТИГАНЕ НА МАКСИМАЛЕН
ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТ ОТ
ТРАНСПОРТА**

Отделяне на икономическия ръст от нарастване на трафика

Намаляване на разхода на енергия

Намаляване на замърсяването

Балансирано изместване към транспорт, щадящ околната среда

Подпомагане на ефективни товарни превози до града, от град и вътре в града

Осигуряване на максимално облекчен достъп на работещите, клиентите и туристите до бизнеса и институциите

1.4. УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА ПО ЕФЕКТИВЕН И УДОБЕН ЗА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НАЧИН

1.4.1. ПРЕДЛАГАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ ДА СА ЕФЕКТИВНИ

Подобряване на ефективното използване на съществуващата транспортна инфраструктура

Използване на модерни методи за икономически анализ при вземането на управленски решения за изграждане на нова транспортна инфраструктура

Осигуряване на условия за участието на частния сектор в изграждането на транспортна инфраструктура и при нейната експлоатация

1.4.2. ОБЩЕСТВЕНИ ОБСЪЖДАНЯ И СЪДЕЙСТВИЕ ОТ СТРАНА НА ЖИТЕЛИТЕ – ЗАЩИТА НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ИНТЕРЕС

Обществото да е информирано в процеса на вземане на управленски решения, касаещи транспорта чрез регулярна информация и мониторинг

Инкорпориране на ефективни обществени консултации в процеса на бюджетирането, програмирането и планирането на проектите

Активно търсене на държавна подкрепа при осъществяването на големи транспортни проекти

1.4.3. АДЕКВАТНО И БАЛАНСИРАНО БЮДЖЕТНО ОСИГУРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОГРАМИ

Осигуряване на стабилни финансови ресурси

Обвързване финансирането на транспортната инфраструктура с принципа „плащането от страна на ползвателя“

4. Индикатори за измерване на резултатите

1. ПОДБОР НА ИНДИКАТОРИТЕ И ТЯХНОТО ДЕЙСТВИЕ

Индикаторите са предназначени да осигурят доказателства за "реално и количествено измеримо подобряване на качеството на транспортното обслужване" в гр. София. Подборът им е направен така, че да проследяват и разтълкуват резултатите по начин, който да показва действителните постижения в обхвата на визията и целите, заложиени в „Плана за устойчиво развитие на мобилността. На всеки един от индикаторите са присвоени целеви стойности за количествена оценка на постиженията и подобренията, които да се предоставят ежегодно.

„Притежателите на индикаторите“ трябва да бъдат отговорни за цялостния процес на събирането на данните, изготвянето на докладите и присвояване на целеви стойности от даден индикатор. Те представляват централното отговорно звено за съхраняването на документацията, събирането на данните, мониторинга и разглеждането на напредъка за всеки индикатор на изпълнение.

2. ИНДИКАТОРИ, ОПИСАНИЕ И ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ

Индикатор	Описание	Цел
ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА		
1	Общо пропътувано разстояние	Да се запази броят на пътуванията
2	Интензивност на транспортните потоци към центъра на града.	Интензивността на движението, навлизащо в центъра на града да се редуцира с 15%
3	Съотношение на работните пътуванията до работа с Обществен Транспорт	Да се задържи пропорцията на пътувания до работа с Обществен транспорт на не по-малко от 50% от всички пътувания през сутрешния пиков период
4	Увеличаване на общия брой пътувания с масов градски транспорт	Увеличаване на общия брой на пътуванията с Обществен транспорт (всички видове) с 10%.
ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА ПЪТУВАНИЯТА		
5	Средна продължителност на пътуване на километър през сутрешния пиков период	Да се намали средното време за пропътуване по целевите маршрути с 15% до 2015 г.
6	Движение на средствата от Обществения транспорт (ОТ) по разписание.	Да се подобри съотношението на средствата на Обществения транспорт, които се движат по разписание. Съотношението на средствата на ОТ, движещи се по разписание трябва да е – 100% за метро и трамвай, 97% за тролейбус и 95% за автобус.
БЕЗОПАСНОСТ		
7	Пострадали при ПТП (смъртни случаи и ранени) и смъртни случаи на глава от населението (на 100,000 души население)	Да се намали броя на пострадалите от ПТП с 30%
8	ПТП с участие на пешеходци и велосипедисти	Да се намали нивото на произшествия с участието на пешеходци /велосипедисти до една трета

Индикатор	Описание	Цел
9	Мониторинг на скоростта за сравняване с максимално допустимата скорост	Да се ограничи скоростта на движение до наложеното ограничение за скорост
ГРАДСКА МОБИЛНОСТ И ДОСТЪПНОСТ		
10	Съотношение на пътуванията с велосипед и степен на локалното велосипедно движение	<p>Да се увеличи броя на пътувания до работното място с велосипед с допълнителни 4 % (общо 5%).</p> <p>Да се увеличи абсолютната степен на велосипедно движение в пиковия час в преброителните точки в центъра на града. (Тази цел трябва да се постави, когато се установят базовите условия).</p>
11	Съотношение на придвижването пеша и степен на локалното пешеходно движение	<p>Да се увеличи броя на придвижвания пеша до работното място с допълнителни 4 % (общо 15%).</p> <p>Да се увеличи с 10 % абсолютната степен на пешеходно движение през следобедния пиков час в преброителните пунктове в централната част на града.</p>
ПАРКИРАНЕ		
12	Степен на заемане на местата за паркиране	Да се увеличи броя на местата за паркиране, осигурени в обществените паркинги в близост до метро станциите. В зоните с платено паркиране по пътното платно да се осигури 85% заетост на местата
13	Продължителност на паркирането	Да се намали броя на превозните средства, които паркират за продължителен период за сметка на тези, които паркират за по-кратко в Централната Градска Част
14	Поведение, свързано с паркирането (според нормативната база)	Да се намали нивото на неправомерно паркиране в центъра на града.
15	Брой на хората, които използват буферни паркинги „Паркирай и Пътувай“ (когато такъв обект бъде въведен в експлоатация)	Да се увеличи използването на буферни паркинги до 2015.
ОКОЛНА СРЕДА		
16	Оценка на качеството на въздуха (концентрация на азотен диоксид (NO ₂) и обща пращиност (PM ₁₀)	Да се изпълнят изискванията на директивите на ЕС за NO ₂ и PM ₁₀ .
17	Ниво на шума в резултат на уличното движение	Да се намали нивото на шума, свързан с транспорта в съответствие с правилата на Световната здравна организация и проекта SILENCE.
СОЦИАЛНИ		
18	Ниво на обществена удовлетвореност от услугите на обществения градски транспорт	Да се постигне 60% степен на удовлетворение на пътниците от услугите на обществения транспорт в града.
19	Собственост на автомобили	Не е подходящо да се поставя конкретна цел.
20	Удовлетвореност от качеството на средата за пешеходци и велосипедисти	Да се увеличи степента на удовлетвореност от средата за пешеходци и велосипедисти (Целта трябва да бъде поставена след като се установят условията на базовата линия).

5. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Програма за развитие на Обществения Транспорт за периода 2012 – 2015

1. ЦЕЛ НА ПРОГРАМАТА

Настоящата програма представлява стратегически план, който се базира на съществуващите практики за планиране и взема 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 използваните 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.

2. КЛЮЧОВИ СТЪЛБА ЗА ПОСТИГАНЕ ЦЕЛТА НА ПРОГРАМАТА

Главната цел на Програмата 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 обитаване. 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 обитаване 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 обезпечаваша 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 надеждна, точна, своевременна 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

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

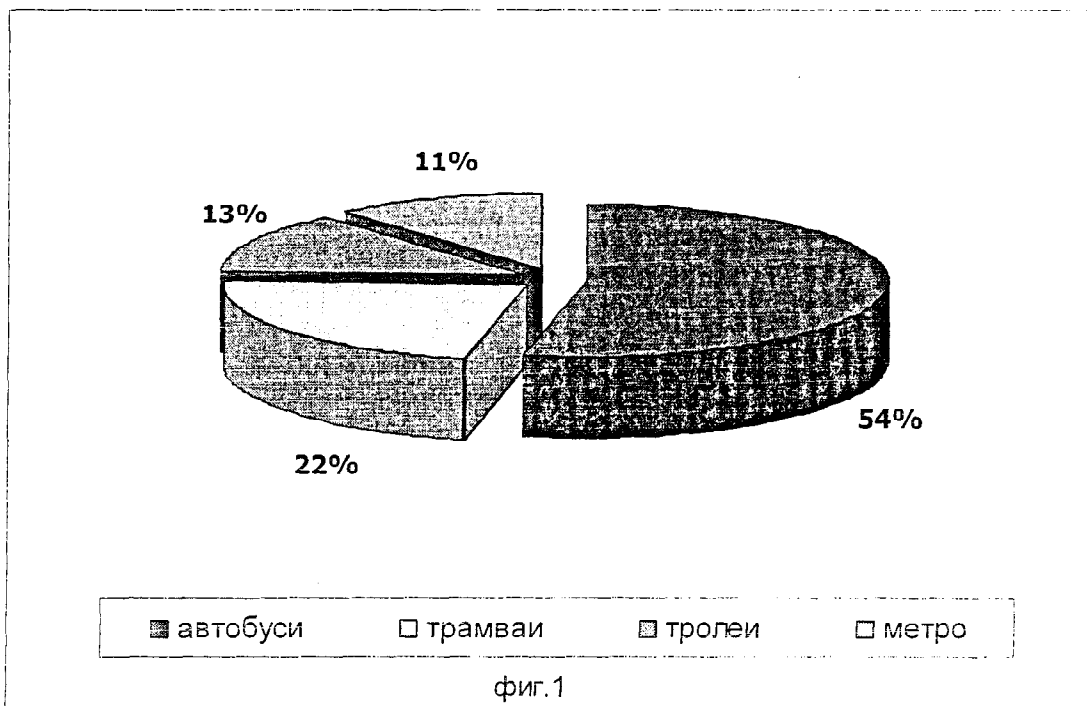
- изграждане на оптимални връзки и висока интермодалност между различните видове транспорт гарантиращи скоростта, комфорта и благоприятната атмосфера на мобилността;
- автобусния транспорт следва да обслужва райони и осъществява връзки на пътуващите в зоните, които не са обхванати от трамваен и тролейбусен транспорт и метро;
- поэтапна 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.

3. 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 brutния 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:



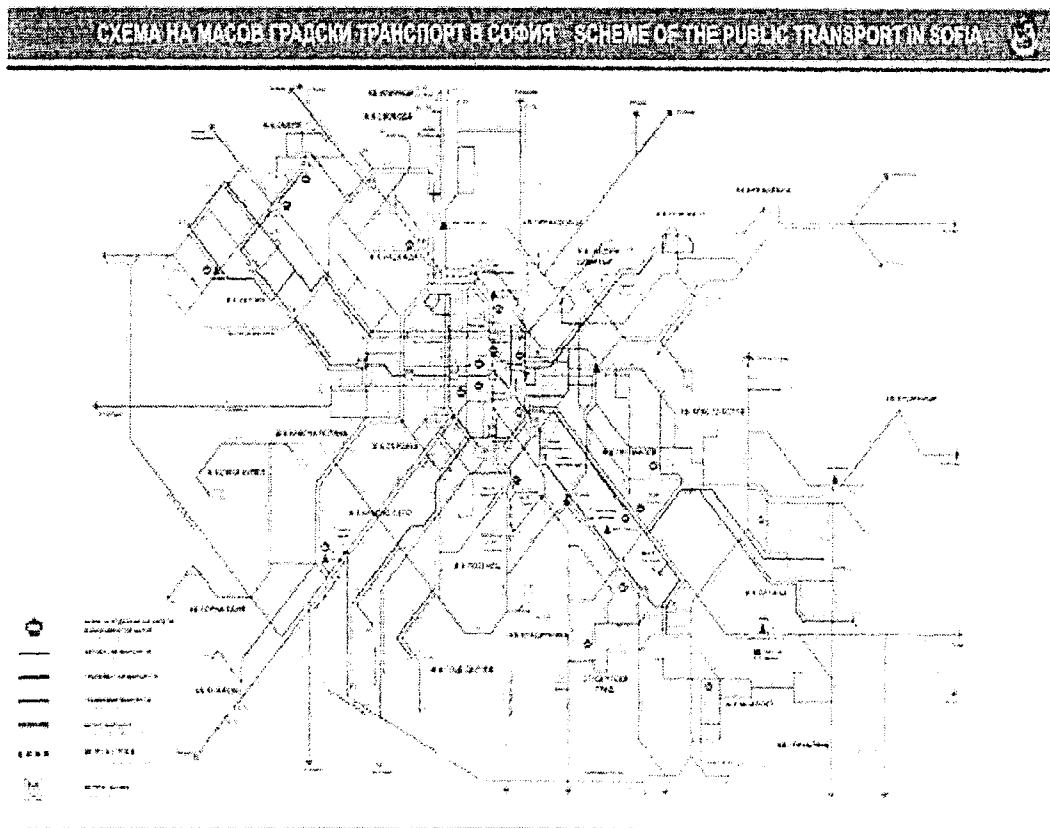
Новото развитие на маршрутната мрежа, базирано на приоритетно развитие на подземния транспорт и довозващите до него маршрути, доведе до тройно увеличение на пътуванията с метро, осъществени главно за сметка на отлив от автобусния транспорт. Тази тенденция ще се запази и с пускането в експлоатация на втори лъч на метрото, като

се очаква по-добрите възможности за бързо и качествено пътуване да привлекат повече пътници 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, поэтапното 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

4. РАЗВИТИЕ НА МАРШРУТНАТА МРЕЖА НА МАСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



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.

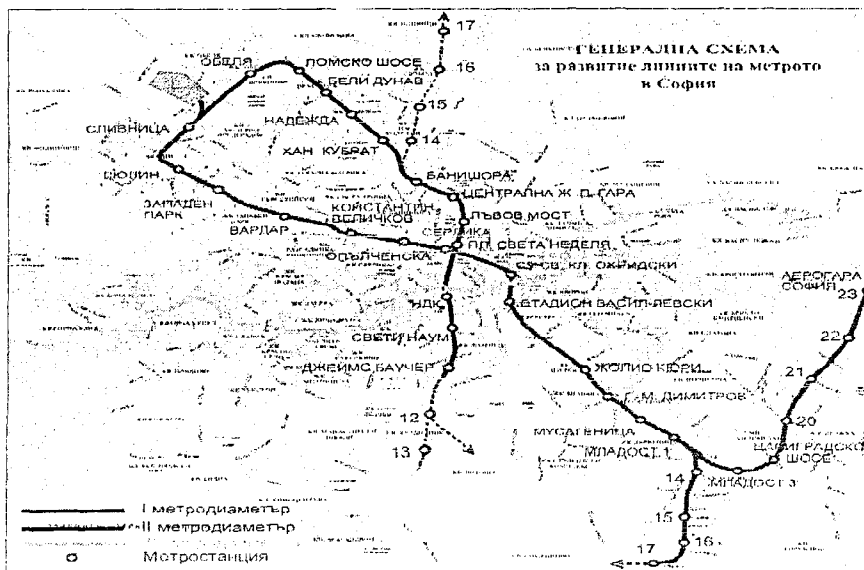
4. 1. МЕТРОПОЛИТЕН

- 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



4. 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).

4.3. 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 троллейбусни маршрути.

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

5. 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:
 - o бул. Андрей Ляпчев - бул. Андрей Сахаров
 - o бул. Пейо К.Яворов - бул. Н.Й. Вапцаров
 - o бул. Пейо К.Яворов – бул.Стоян Михайловски
 - o бул. акад И.Е. Гешов – ул. Георги Софийски
 - o бул. акад И.Е. Гешов – бул. България
 - o площад Лъвов мост
 - o Надлез надежда
 - o 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 гратисни 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“.

6. 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.

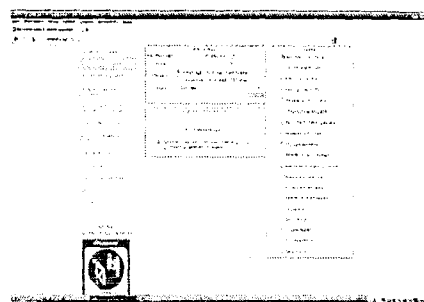
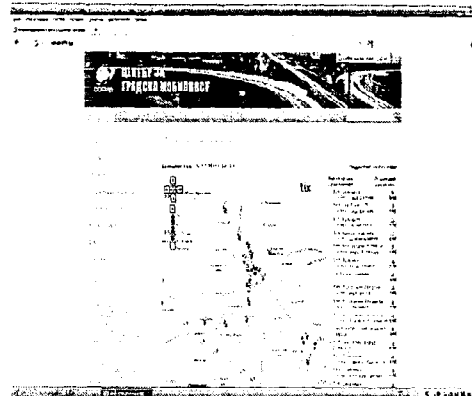
Автоматизирана система за таксуване на пътниците /АСТП/

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 Метрополитена система за таксуване. Системата трябва да влезе в експлоатация до края на 2012 г.

Информационни системи за пътниците на обществения транспорт

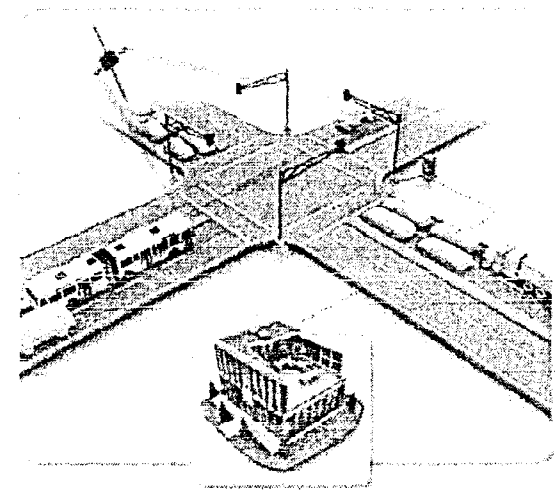
Информационното обслужване на пътниците се развива в няколко насоки:

- 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 обществения транспорт;
- развитие на дейността по изработване и монтиране на звукова и визуална информация вътре в превозните средства на обществения транспорт.



Интелигентна система за управление на трафика

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.



7. 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.

8. 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. ПРОИЗВЕДИЕТО 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.

8.1. 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. Едновременна 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.

9. 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.
- поэтапно 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 обществения 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 обществения 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 обществения 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.

6. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Генерален План за Организация на Движението

Генералният План за Организация на Движението е разработен през периода 2010 – 2011 година. Той предвижда следните приоритетни мерки за подобряване на градската мобилност.

ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИОННОТО СЪСТОЯНИЕ НА УЛИЧНАТА МРЕЖА

1. Въвеждане на ред на улицата, с целенасочено инвестиране и постигане на изправно състояние на съществуващите пътни активи, включващи пътната настилка, тротоари, пешеходни пресичания, ясна указателна сигнализация и добре поддържана пътната маркировка
2. Приоритетно реконструиране на пътните платна на павираните улици от първостепенната улична мрежа, най-вече с цел да се постигне по-безопасна среда за пешеходците и велосипедистите и по-добро качество на контактната повърхност за движение на моторните превозни средства.
3. Изработване на актуализирани планове за светофарно-регулираните кръстовища за сутрешните и следобедните върхови периоди, за междинните извънпикови периоди и за през нощта. Актуализацията на светофарно-регулираните кръстовища трябва да се реализира първо поетапно в централната градска част.
4. Въвеждане на гъвкави системи за управление на трафика, използвайки детектори на движението, които да обхванат първо поетапно определени транспортни коридори.
5. Обща координация на дейностите по управлението на трафика от Контролния център, който да осигурява информация за движението на пътуващите чрез средствата за масова информация, интернет, мобилните портали и табели с променливо съдържание.
6. Одобряване на Стратегия за редуциране на автомобилния трафик от Столична община
7. Приоритетно да се реализират мероприятия за редуциране на автомобилното движение първоначално в Централната Градска част, а по-късно и на други места

ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ПРИДВИЖВАНЕТО С ВЕЛОСИПЕД, ПЕША И ДОСТЪПНОСТТА

8. Осигуряването на специални обособени ленти за велосипедистите, като се използва съществуващият габарит на улицата (без строителни мероприятия). Предложения за конкретни етапи и места за реализация на вело-трасета на територията на града. Предложенията са придружени с инженерни детайли за реализация

9. Подобряване възможностите за движение на пешеходците и обезопасяване на местата за пресичане. Разработена е методика за Одит на Пешеходни маршрути
10. Предложения за приоритетни мерки за подобряване на паркирането
11. Въвеждане на принципа на ценовото регулиране на търсенето за паркиране.
12. Контрол на достъпността на местата за паркиране и налагане на санкции. Част от приходите от таксите за паркиране да бъдат в принос към инвестициите, необходими за поддържане на уличната инфраструктура и инфраструктурата на обществения градски транспорт.
13. В по-дългосрочна перспектива, осигуряване на стратегически разположени буферни паркинги „Паркирай и Пътувай”, както и изграждане на надземни многоетажни закрити места за паркиране в транспортните възли и ключовите жилищни зони.

ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

14. Мерки за подобряване на безопасността на десет броя ключови кръстовища в София. Предложените мерки не са свързани с изпълнение на големи по обем СМР и могат да се приложат незабавно и да се реализират в кратък срок.
15. Задължително прилагане на предложената инженерна методика за Одит на Пътната Безопасност при разработването на пътни проекти на територията на града.
16. Въвеждане на автоматизиран контрол на скоростта на автомобилите за успешно постигане на ограничение на скоростта на базата на ИТС – технологии.

ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ ОБСЛУЖВАНЕТО С ОБЩЕСТВЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

17. Конкретни промени в маршрутите на линиите на градския транспорт.
18. устрояване на допълнителни специализирани автобусни ленти по основни направления
19. Инвестиции за подмяната на трамвайния и тролейбусния парк.
20. Интегрирано заплащане на буферните паркинги и пътуване със съответната билетна система. Въвеждане на билет чрез смарт-карта, което да улесни заплащането за пътуванията и таксите за паркиране.
21. Поетапно доизграждане на ИТС – компонентите. Системата има голям потенциал за предоставяне на всеобхватна информация за целите на интегрираното управление на мрежата на обществения транспорт.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА ДЕЙСТВАЩ МОДЕЛ ЗА ИКОНОМИЧЕСКА ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМИТЕ ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА СОФИЯ И ОЦЕНКА НА ЕФЕКТА ИМ

Цели на модела:

- Определяне на така наречените „недостатъци” на мрежата
- Оценка влиянието на различни нива на инвестиции върху експлоатационното състояние на транспортната мрежа

Въпроси, на които отговаря моделът:

- Какво ниво на инвестиции е оправдано на базата на анализ на ползи – разходи?
- Какво ниво на експлоатационни разходи ще се постигне при определен инвестиционен поток?
- Какви инвестиции са необходими за поддържане на експлоатационните разходи на определено ниво?
- Какви са експлоатационните разходи и фискалното въздействие при различен поток инвестиции?
- Каква е връзката между капиталовите разходи и състоянието на транспортната система?
- Каква е стойността необходимите инвестиции за 20 годишен период?

ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОТГОВОРНОСТИ

Отговорностите на различните структури, участващи в предоставяне на услуги, свързани с пътното движение и транспорта, в момента са доста ограничени, има малко данни за изпълнението и изглежда липсва достатъчно инициатива за съвместна работа с цел постигане на интегрирана, ефикасна и икономически ефективна транспортна система.

Постигането на наистина ефективна експлоатация на транспорта в София изисква:

- Силен, целеустремен и действащ съгласувано лидерски екип
- Поставянето на ясни задачи с конкретни отговорности
- Създаване на интегриран план за подобрение на транспорта в Столицата
- Разпределяне на отговорностите между публичната администрация и частния сектор

Необходими административни етапи за оценка на инвестиционните сценарии

- Създаване на динамична база данни за моментното състояние на транспортната система;
- Създаване на реалистичен компютърен модел на транспорта;
- Избор на подходящ модел за икономическа оценка на различни инвестиционни сценарии;
- Възприемане на уеднаквена методология за оценка на отделни проектни решения базирана на анализ „Ползи – Разходи“;
- Създаване на специализиран екип, който да анализира и интерпретира резултатите от модела;

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ

В 5-годишният времеви обхват на действие на настоящия ГПОД има необходимост от изготвяне на план за рационалното разходване на средствата, най-вече чрез търсене на проекти с ниска себестойност. Тези проекти трябва да се вписват в поставената единна цел на транспорта – търсене на алтернативата на автомобила.

- Учредяване на изпълнителен орган по транспорта със силно и далновидно ръководство и управленчески опит в областта на техническата поддръжка;

- Непрекъснати инвестиции за осигуряване на планираните метро линии и разширение на метрото;
- Разработване на Единна Система за Управление и Контрол на Трафика;
- Доизграждане на Единния Център за Контрол на Движението;
- Въвеждане на гъвкави режими за управление на светофарно–регулираните кръстовища;
- Програма за поддръжка на уличната мрежа със зададени приоритети;
- Обновяване на подвижния състав на автобусните превози, на трамвайния и тролейбусен подвижен състав и на инфраструктурата;
- Въвеждането на единна цена за цялото пътуване със съответното издаване на билет, включващ и таксата за паркиране;
- Разширяване на управление на паркирането извън „Синята зона“;
- Предоставяне на контролирани места за паркиране за живущите (на разумна цена);
- Разширяване на правата на инспектората на общината за контрол на реда в управлението на трафика и паркирането;
- Разработване на стратегически план за разположение на пътните и указателни знаци и табели;

7. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Паркиране

1. МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ПАРКИРАНЕТО В РАМКИТЕ НА ПЕТ ГОДИШНИЯ ПЕРИОД НА ДЕЙСТВИЕ НА ГПОД

Решаването на проблемите за паркирането в град София могат да бъдат търсени в две основни направления:

- Увеличаване на броя на местата за паркиране
- Управление на паркиране върху уличното платно чрез ценова политика регулираща търсенето

Увеличаване броя на паркоместа в града може да се реализира като се вмени нормативно изграждане на нови паркинги, като задължение на:

- Предприемачите, изграждащи нови жилища и търговски сгради
- Бизнеса, като основно този ангажиран с предоставяне на услуги
- Общината респективно държавата

Това задължение за изграждане на все по-вече нови паркоместа е обременено със следните недостатъци, които трудно могат да се избегнат:

- Увеличават се разходите на фирмите, което през следващите една, две години на възстановяване след кризата ще бъде много трудно оправдано.
- Държавата финансира разходи, които не носят ползи за всички членове на обществото – субсидират се ползвателите на автомобили, което също така в момент на криза и бавно излизане от криза е трудно оправдано
- Увеличава се автомобилния поток към местата, където се появяват нови паркоместа, което е особено нежелателно за Централната Градска Част, поради изчерпана възможност на уличната мрежа да поеме този допълнителен автомобилен поток
- Отрицателно въздействие върху околната среда, както от самото строителство на паркинги, така също и от тяхната експлоатация
- Не се създават условия за реализация на мерки за устройване на градска среда, подходяща за пешеходно и велосипедно движение, а точно обратното, стимулира се използването на автомобила, дори за реализацията на неработни пътувания.

Анализът на досегашната практика на Столична Община за реализация на мерки за увеличаване броя на местата за паркиране показва, че основно се търси възможност в изграждане на подземни паркинги, като местата за тяхната реализация са концентриране в Централната градска част.

Така освен изброените вече недостатъци се добавят и тези, свързани с изграждане на подземни паркинги в градска среда, които са:

- Висока строителна стойност, високи разходи за експлоатация и следователно висока цена на парко мястото. Таблицата по-долу показва ясно, че подземните паркинги в ЦГЧ са 2 пъти по-скъпи от наземните и 8 пъти по-скъпи от тези в извън централната градска част.
- Дълъг период за реализация на инвестицията
- Трудно се преустрояват за друго ползване, ако не се появи търсене, което дори и при детайлно проучване е възможна алтернатива
- Увеличения брой на паркоместа в централната градска част има негативно влияние върху развитието на градския транспорт

Брой парко места на 1000 работни места (включително паркинги осигурени от бизнеса и магазините)	≤ 100	100 – 250	250 – 500	≥ 500
Пазарен дял на градския транспорт (% от всички моторизирани превози)	40 %	27 %	19.5 %	

Изброените недостатъци логично водят до следните въпроси:

1. Можем ли да си позволим финансирането на подземни паркинги в централната градска част?
2. При отдаване на концесия, колко ще е цената за паркиране на месец – 300 лв.?
3. При тази цена ще се осигури ли пълнене от порядъка на 90% за да се осигури възвръщаемост на инвестицията?
4. Какво ще е влиянието върху трафика на един подземен паркинг в така наречената зона на влияние и ако изграждането му значително увеличи автомобилното движение, има ли уличната мрежа резервен капацитет да го поеме?

Предложения и очаквани резултати

1. Увеличаване броя на паркоместата приоритетно да се търси чрез изграждане на сравнително големи надземни паркинги в отдалечени от централната градска част райони, като разполагането им се обвързва с наличие на удобно обслужване от метро, трамвай или автобусни линии. Предложения за подходящи места за изграждане на буферни паркинги „Паркирай и Пътувай” са показани в Appendix C към настоящия Доклад.
2. Повишаване ефективността на наличните радиални връзки към Централната Градска Част на градския транспорт (основно трамвайните линии) чрез рехабилитация на трасетата и подновяване на мотрисите

3. Изграждането на тези паркинги и организиране на паркирането в тях на принципа „паркирай и пътува” ще постигне следните непосредствени резултати:
 - Облекчаване на автомобилното движение в централната градска част и постепенно оформяне на зони с контролиран достъп
 - Намаляване на търсенето на платено паркиране в централната градска част
 - По-ефективно използване на съществуващата улична мрежа (пътните платна) за алтернативни начини за предвижване чрез устройване на велосипедни маршрути
 - Подобряване на средата за живеене в централната градска част, чрез намаляване на замърсяването от автомобилен трафик
4. Столична община в краткосрочния времеви период на действие на ГПОД да се концентрира върху второто направление за решаване на проблемите с паркирането в град София - управление на паркиране върху уличното платно чрез ценова политика регулираща търсенето
5. Редуциране строителството на паркинги извън уличното платно в Централната Градска Част. Изграждане на такива само в жилищни територии. Увеличения брой парко места в Централната Градска Част има негативно влияние върху развитието на градския транспорт.
6. Увеличаване броя на паркоместата в централната градска част чрез изграждане на скъпи подземни паркинги, трябва да се търси само в отделни, добре обосновани случаи, подкрепени от дългосрочни градоустройствени решение.

2. УПРАВЛЕНИЕ НА ПАРКИРАНЕТО ВЪРХУ УЛИЧНОТО ПЛАТНО

Платеното паркиране е най-ефективния начин за управление на паркирането върху уличната мрежа при положение, че търсенето надминава предлагането.

Платеното паркиране трябва да се въвежда като се използва така наречената програма „Платено паркиране в полза на живущите”. Въвеждане на една такава програма е голямо предизвикателство към живущите и задължително трябва да се търси тяхната подкрепа.

Трябва да се води разяснителна кампания, която да постави ясно въпроса, че паркирането върху уличното платно само изглежда безплатно, а в същност всеки един живеец плаща косвено за него, независимо дали ползва автомобил или не.

Например при цена на подземно парко място в порядъка на 35 000 лв., подземен паркинг за 100 автомобили само като строителна стойност ще възлезе на 3 500 000 лева. Тази цена, чрез по-високи наеми, по-ниски заплати, по-високи цени на стоките или чрез данъци, ще бъде платена от всички, независимо от брой притежавани автомобили или степен на използване на автомобила.

Проучванията показват, че когато тази цена прехвърли директно върху притежателите на автомобили, търсенето на паркинги намалява и алтернативите на предвижване без автомобил стават по-атрактивни.

3. ПРОГРАМА „ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В ПОЛЗА НА ЖИВУЩИТЕ” - ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ

1. Въвеждане на преференциални цени за платено паркиране на живущите, например на базата на месечен абонамент. Цената не трябва да е ниска, за да може да се ограничи паркирането през нощта, когато в много квартали не е възможно да се отговори на търсенето.
2. При териториалното разширяване на съществуващата „Синя зона” към зони с преобладаващо жилищни сгради, да се потърси възможност част от приходите да се инвестират в дейности, които да са от полза на живущите в тези зони.

Такива дейности могат да бъдат:

- чисти и поддържани тротоари
- засаждане на дървета
- осветление
- премахване на въздушните кабели, и т.н.,

При реализацията им трябва да се търси общественото мнение за приоритизация на разходите

Размерът на тези инвестиции да е поне 50 % от приходите от платеното паркиране.

3. Инвестиране на допълнително събраните средства от платеното паркиране за изграждане на обществени паркинг, полицейска охрана и тротоари
4. При въвеждане на разрешителни за паркиране на живущи или служители на фирми в зоните с платено паркиране да се търси диференциация в плащането, тъй като за живущите това е своеобразен нов данък.

4. ИЗПОЛЗВАНЕ ЦЕНАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПАРКИРАНЕТО

1. Задължително да се въведе ограничение по време – непосредствен ефект върху броя свободни места
2. Цената за паркиране трябва да осигурява 85% заетост на местата. Единственият начин за определяне на тази цена е реализиране на пилотна програма, която да я тества. Събраните допълнителни средства от пилотната програма трябва веднага да се вложат в подобряване състоянието на улицата и тротоарите.
3. Да се въведе променливо почасово заплащане, например първия час да е 1 лв. а всеки следващ половин час да е също един лев или общо за два часа – 3 лева - непосредствен ефект върху броя свободни места
4. Да се търси възможност за различни цени на паркирането в различните часови пояси.
5. Удължаване на времетраенето на синята зона – събота до 14:00 часа
6. Търсене на възможности за съвместно използване на големите надземни паркинги, изградени от „супермаркетите” в извън пиковите пазарни часове – условно магазините да ги отдават под наем на общината

5. ДОБРИ ПРАКТИКИ ПРИ УПРАВЛЕНИЕ НА ПЛАТЕНОТО ПАРКИРАНЕ:

- Управлението на паркирането да се интегрира в Управлението на Транспортното Търсене
- Да се прилага подходяща ценова политика, за да се акумулират приходи, които да се насочват към реализация на транспортни програми
- Да се прилагат ниско бюджетни решения, които да използват по-ефективно съществуващите налични паркоместа.
- Ефективно ниско бюджетно решение е подобряване на условията за пешеходно движение в близост до наличните парко места, което увеличи размера на зоната обслужвана от един паркинг
- Изготвяне на ясен конкретен план за паркиране, който да изяснява наличните ресурси, проблемите, целите, програмата и управленските стратегии. Периодично този план да се актуализира
- Да се разработи програма за събиране на информация за предлаганите места за паркиране, търсенето, строителната стойност, цените за платено паркиране и тази програма по възможност да се инкорпорира в ГИС – база данни
- Да се разглеждат и сравняват възможно най-голям брой алтернативи за решаване на проблема с паркирането
- Да се създаде разбираема методика за сравнение на алтернативите
- Да се търси по-нататъшно развитие на компанията за градска мобилност, която да осигурява не само паркоместа, но и все по-активно да управлява транспортните услуги за жителите и бизнеса
- Да се използват съвременни стандарти при проектирането, които да осигуряват безопасни и удобни паркинги, щадящи околната среда

6. КОНКРЕТНИ МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПЛАТЕНОТО ПАРКИРАНЕ В ПЕРИОДА 2012-2015

ПРОМЯНА В ПРИНЦИПИТЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ПЛАТЕНОТО ПАРКИРАНЕ

Поради промените, настъпили в столицата през последните години, свързани с броя на жителите, с броя на притежаваните автомобили и промяна на инфраструктурата, се налага промяна в принципите на организацията на платеното паркиране. Това включва:

- промени в обхвата на зоните за контролирано почасово платено паркиране (създават се 2 зони за платено паркиране и 1 зона за безплатно контролирано паркиране)
- промени във времетраенето на паркиране.
- нови възможности в начините на заплащане

Съществува необходимост от обособяването на повече от една зона за почасово платено паркиране. Зоните ще се различават по граници и обхват, и по максимално допустимо време на престой. Необходимостта от диференциране е продиктувана от промените, свързани с интензитета на трафика на ППС и паркирането в различните части на града, възникването на вторични центрове, около които се обособяват и развиват зони за бизнес, за забавления, жилищни зони или комбинирани зони. От друга страна, е нужно да бъдат ясно прецизирани съществуващи правила, уреждащи правото на живущите, хората с

увреждания, държавните институции и дипломатическите представителства, да паркират на територията на зоните за контролирано паркиране.

Чрез приемането на изменения в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община ще се извърши хармонизиране с измененията в ЗДвП и ще се създаде стабилна нормативна основа за:

- ще се уреди еднозначно паркирането на живеещите в границите на контролираните зони;
- ще се въведе режим на преференциално паркиране на лицата с увреждания;

Предлага се обособяването на две зони („Синя“ и „Зелена“). Те ще имат различен териториален обхват и различен лимит от време за еднократен престой. С ясното лимитиране на времето за паркиране в „Синя“ зона се цели изнасяне на част от автомобилния поток по периферията на градския център в „Зелена зона“, където допустимото време за престой е по-голямо.

Това ще позволи да бъдат постигнати и намаляване на трафика ППС, преминаващи през или достигащи до идеалния център (в обхвата на „Синя зона“). Стимулите за това към водачите са регламентиран по-продължителен престой за еднократно паркиране в „Зелена зона“ (тя обхваща по-широкия център на града).

Горепосочените промени в зониранието ще се допълват от въвеждането на системата „Паркирай и пътувай“ на паркингите на метростанциите (т.нар. буферни паркинги, част от които ще бъдат пуснати тази година). Въвежда се преференциална цена за паркиране при пътуване с метрото.

ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОМЯНАТА В ПРИНЦИПИТЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ПЛАТЕНОТО ПАРКИРАНЕ

Намаляване на натиска за паркиране в идеалния център на града, чрез разделяне на зоната за контролирано паркиране на две подзони.

Регламентиране на възможност за обособяване на контролирана „Зелена зона“ на пътни участъци извън центъра на града, в т.н. „вторични градски центрове“, зони за бизнес, забавления, жилищни зони или комбинирани зони. Обособяването на „зелена зона“ може да става при следните условия, например: проблеми с паркирането, проблеми с организация на движението, голям брой нарушения на ЗДвП и по предложение на районните администрации, общински съветници, гражданска и стопанска инициатива в съответствие с потребностите на гражданите. Целта е да се улесни организацията на движението в тези зони, да се въведе ред в паркирането и да се подобрят условията за предвижване на гражданите.

София е основен административен, културен и търговски център. Работното време на администрацията и повечето търговски дружества е с начален час 08:30-09.00 ч. и паркоместата в платените зони за паркиране се заемат преди този час. Търговските обекти и центрове за забавления се посещават основно след 18.00 -18:30 часа. Те се посещават и от хора, чиято месторабота или местоживеене са разположени извън периметъра на зоната, обхващаща централната градска част. Това води до допълнително натоварване на трафика в центъра точно в пиковия час, затруднения за масовия градски транспорт и живущите на територията на зоната. Удълженото време на действие на платеното паркиране съответно за Синята зона" да бъде от 08:00 до 20:00 ч. ще облекчи автомобилния трафик в централната зона

Създаването на нов раздел 2.3 от наредбата цели въвеждане на режим на локално платено паркиране на ППС за собствениците на жилищни имоти, които попадат на територията на зоните за контролирано паркиране. Целта е гражданите да могат да

паркират в близост до дома си и то при по-облекчени финансови условия. Това става без да се нарушават забраните за дискриминация, въведени с Конституцията и Закона за задълженията и договорите.

ОСНОВАНИЯ ЗА ПРЕДЛАГАНИТЕ ПРОМЕНИ ЗА ПОЧАСОВОТО ЗАПЛАЩАНЕ НА ПАРКИРАНЕТО ВЪРХУ УЛИЧНОТО ПЛАТНО

Столична община провежда трайна и последователна политика в диалог с гражданите. В случая с паркирането на автомобилите на живеещите по постоянен адрес граждани в зоните за почасово платено е невъзможно да се приложи еднозначно и удовлетворяващо за всички заинтересовани решение.

С изключително внимание е проследено и отчетено мнението на гражданите. Констатиран е огромен деклариран интерес в подкрепа на възстановяването на регламент за паркиране на ППС по адрес на местоживееене от собствениците на обособени жилищни имоти попадащи в зоните за контролирано платено паркиране.

Проблемът е следствие на трупани с години градоустройствени проблеми, промени в структурата и динамиката на населението в Столицата, трафика, екологията и др.

В настоящия проект за изменение на НОДТСО се отразяват необходимите промени, произтичащи от Решение № 15599/17.12.2009 г. на Върховния административен съд на Република България относно паркирането по местоживееене на територията на зоната.

Следва да се отчете, че правото на собственост върху недвижим имот законодателно не е свързано с обусловена от него възможност собственикът на имота да има право да паркира управляваното от него ППС в максимална близост до жилището си. Законът гарантира правото на физически достъп за собственици и ползватели до притежаваните от тях недвижими имоти, а пътната мрежа, по която се движат ППС е държавна или общинска.

С нормативно установяване на този ред за локално паркиране на ППС по местоживееене не се създава режим на различно третиране на група граждани в сравнение с останалите. Този режим на паркиране произтича от много по-тясната им връзка с улиците в зони за почасово платено паркиране на територията, на която те живеят.

Този баланс следва да е разрешен справедливо с оглед интересите на тези лица, на които ежедневно, денонощно и целогодишно им се налага да паркират автомобилите си в зони за почасово платено паркиране.

За категорията на останалите, почасово платено паркиращи предлага по-кратък престой, както и възможност за избор - използване на собствен или обществен превоз.

Правата на лицата, собственици на обособени жилищни имоти, попадащи в зоните за контролирано платено паркиране, да паркират притежаваните от тях ППС по адрес на местоживееене, макар и да не са абсолютни за всеки момент и място, са гарантирани в достатъчна степен с обособените подзони за локално платено паркиране.

При промяна във фактическите условия на натоварването на уличната мрежа, общината като собственик може да реагира, променяйки обхвата на зоната за почасово платено паркиране по място (чрез извеждане на определени участъци от уличната мрежа от ограниченията) или по време (чрез промяна на часовите граници на ограниченията).

Предложенията за промени в Раздел 3. „Режим на преференциално паркиране на ППС“ са наложени от необходимостта за прецизиране на изискванията за определяне на правоимащите преференции лица с увреждания, както и завишаването на контрола по отношение на правомерността на ползване на издадените карти за преференциално паркиране и налаганите в тази връзка санкции.

В проекта за изменение на НОДТСО се предвижда бесплатно паркиране на двуколесни ППС и на електромобили. Целта е насърчаване на ползването им, от съображения за облекчаване на трафика (за двуколесните) и от екологични съображения. Затова се въвежда задължителен минимален брой места за бесплатно паркиране. В този раздел е предвидена и възможността със заповед на кмета на СО, извън зоните по чл.45, ал. 2, да могат да се обособяват зони с режим на контролирано бесплатно паркиране на ППС („Жълта зона“). Целта е подобряване организацията и контрола по паркирането.

Предлага се изменение в наименованието на раздел „Режим на привилегировано паркиране на ППС, обслужващи дипломатически представителства“ в „Режим на бесплатно паркиране на ППС, обслужващи дипломатически представителства, държавни органи и организации, създадени със закон“, като се предлага нов чл. 53а, отнасящ се до режим за паркиране на ППС на държавни органи и организации създадени със закон.

Предложените промени и допълнителни текстове в глава V - „Контрол и санкции“ са в съответствие наложена съдебна практика за определяне на граници „от - до“ на размера на предвидените санкции за нарушителите на наредбата, както и включването на нови текстове относно санкционирането на виновните за неправомерното използване на карти за преференциално паркиране.

В заключение, предложените мерки ще гарантират устойчивото развитие на градския транспорт и подобряване качеството на транспортно обслужване. В същото време, тези промени ще насърчат намаляването на трафика и паркирането в идеалния център на столицата.

8. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Велосипедно движение

8.1. Предимства на използването на велосипеда като средство за придвижване.

Колоезденето е устойчива форма на транспорт със значителни ползи за здравето на ползващите го. Колоезденето има множество ползи както за тези, които карат велосипед, така и за онези, които не го правят, а именно:

- Намалява задръстването, ако шофьорите на автомобили преминават на придвижване с велосипед;
- Без замърсяване на атмосферата, ниски нива на шума;
- Подобрява здравето и физическата форма;
- По-ефективно по време, особено когато има задръствания;
- По-безопасно от моторните превозни средства за другите участници в движението;
- Предлага свобода и независимост на пътуването почти за всеки;
- В сравнение с личния автомобил, евтино за закупуване, за ползване и поддръжка;
- Паркирането е по-лесно и изисква по-малко място;
- Гъвкаво и удобно
- Забавно

8.2. Стратегия за развитие на велосипедни трасета.

Като част от своята интегрирана транспортна политика, Столична община се стреми да насърчава и поощрява по-голяма колоездаческа активност сред населението. За да се гарантира, че колоезденето ще бъде жизнеспособна форма на транспорт е необходимо поставянето на ключови стратегически цели, които да доведат до увеличаване на абсолютния брой на пътуванията с велосипед и увеличаване на модалния дял на колоезденето. Целите са:

- По-добра интеграция с другите транспортни стратегии
- Удобство на пътуването с велосипед като реална алтернатива на останалите видове придвижвания
- Разработка на велосипедни схеми като неделима част от транспортните стратегии за отделните райони на града, а където е възможно, преразпределяне на част от уличното пространство за велосипедистите
- Осигуряване на велосипедни трасета при строителството, реконструкцията и рехабилитацията на уличните платна
- Популяризиране на колоезденето чрез внедряването му в актуализирани планове за организация на движението
- Подобряване безопасността за колоездачите чрез разработка на схеми за безопасност
- Прилагане на програма за изграждане на съоръжения за паркиране на велосипеди
- Осигуряване на висококачествена поддръжка на велотрасетата, вкл. съоръженията и прилежащата инфраструктура
- Насърчаване и рекламиране на колоезденето сред обществото за привличане на потенциалните колоездачи

8.3. Категоризация на велосипедните трасета.

Повечето велосипедисти предпочитат да се движат по велотрасета, разположени извън платната за автомобилно движение, които предлагат безопасно и бързо пътуване. Но реалността е различна, тъй като

Наличното улично пространство често е ограничено, а бюджетът за инвестиции е дори още по-ограничен като не трябва да се забравя, че трябва да се вземат предвид и потребностите на пешеходците, на водачите на автомобили, на пътниците от обществения транспорт и много други.

Предлаганата от Консултанта категоризация на велотрасетата е лесна за разграничаване както от страна на общинските власти, така и за гражданите. Планират се три различни категории:

- Транзитни велотрасета;
- Довеждащи велотрасета;
- Велотрасета за отмора и развлечение;

Транзитни велотрасета:

- Формират основата на велосипедната мрежа;
- Осигуряват бърза и директна връзка с центъра на града и между районите;
- Трябва да бъдат конкурентни с автомобилите или с обществения транспорт в часовете за извършване на работни пътувания;
- Разположени предимно радиално, следвайки основните пътничкопотоци;
- Полезни са предимно за опитни велосипедисти при по-дълги разстояния на пътуване;
- Висока степен на независимост, избягвайки споделянето на пространство с пешеходци;
- Безопасността и покритието на трасетата не трябва да е по най-високия стандарт (очакват се по-опитни велосипедисти);
- Независими велоалеи или специално предназначени велоленти като част от уличното платно;

Довеждащи велотрасета:

- Образуват мрежа с висока плътност в районите, които обслужват;
- Създават връзка с транзитните велотрасета и с трасетата за отдых и развлечение;
- Имат за цел да покрият всички начални и крайни точки в рамките на района;
- Осигуряват лесен начин на колоездене с високи стандарти за безопасност, но с ниска скорост;
- Подходящи са за всички ползватели, но най-вече за младите и неопитните;
- С цел безопасност, трасето е обособено на всички места, където е възможно;
- Когато е върху тротоара, трябва да се вземат предвид комбинираното ползване с пешеходците;
- В местата, където има взаимодействие с автомобили, трябва да са осигурени безопасни места за пресичане;

Трасета за отмора и развлечение

- Формират специфична мрежа, базирана в парковете и в зоните за отдых и свободно време;
- Създават връзки с атрактивните околности на града;

- Имат за цел да осигурят приятни условия за колоездене и да поощряват повече хора да практикуват велосипедния спорт;
- В основата си не са предназначени за ежедневни пътувания, но могат да бъдат използвани с тази цел;
- Безопасността и приятната околна среда са важни;
- Изискват подходяща връзка с довеждащите или транзитни велотрасета;
- В повечето случаи са независими трасета с различни теренни условия;

8.4. Проектиране за велосипедната инфраструктура.

При проектирането на велосипедната инфраструктура трябва да бъдат съблюдавани пет основни принципа:

- Удобство – да обслужват всички дестинации с максимално кратко време за пътуване
- Съгласуваност – да са свързани с други ключови точки на пътуване като спирки на обществения транспорт
- Безопасност – да е безопасна за ползвателите, с осигуряване на усещане за сигурност както на велосипедистите, така и на пешеходците;
- Комфорт – да бъде осигурен достъпът на всички групи велосипедисти и ползватели, осигурявайки лесни за използване съоръжения и настилки;
- Атрактивност – подобряване на естетиката, с ниско ниво на шум и интегриране на инфраструктурата в околното пространство;

Типове велотрасета:

- Тип А – успокояване на трафика
- Тип В – велосипедни ленти по уличните платна
- Тип С – защитени велосипедни ленти по уличните платна
- Тип D – споделени(комбинирани) вело/пешеходни алеи
- Тип Е – индивидуални велоалеи

8.5. Предпоставки при изграждане на веломержата.

Въз основа на категоризацията на велотрасетата и описаните технически стандарти е предложена схема за подобряване на придвижването с велосипеди в гр. София. При изработването на схемата са взети под внимание следните предпоставки:

1. Използване на велосипеда като средство за ЕЖЕДНЕВНИ придвижвания, с цел осъществяване на работни пътувания.
2. Максималната продължителност на пътуването от опитен велосипедист - 20 минути.
3. Облекчаване на централната градска част от автомобилно движение.
4. Обвързване на изградената метро мрежа и тази в строителство със система от довеждащи вело трасета, с изграждане на пунктове за наемане на велосипеди.
5. Максимално използване на вече съществуващи Вело трасета.
6. Съобразяване с релефа на терена.
7. Съобразяване със съществуващите габарити на уличната мрежа, позволяващи използването на уличното платно за маркиране на Вело трасета.
8. Предлаганата мрежа да е реално реализуема в един обозрим период – от 3 до 5 години.
9. Съобразяване с финансовите възможности на Столична община за реализация в краткосрочен и средносрочен план.

I - ви етап (пилотен проект)	Дължина в КМ
Бул. България	2.86
Бул. Македония и ул. Алабин	1
Бул. Стамболийски	1.02
Бул. Янко Сакъзов	0.96
ОБЩО	5.84

II-ри етап (реhabилитации)	Дължина в КМ
Бул България	2.17
Бул. Мария Луиза	1.6
Бул. Стамболийски	1.76
Ул. Цар Асен	2.4
Бул. Дондуков	1.68
ОБЩО	9.61

III-ти етап - реализация на довеждаща велосипедна мрежа в кварталите: „Люлин“, „Младост“, „Студентски град“, „Надежда“, „Дружба“, „Васил Левски“, „Обеля“ и „Овча Купел“.

IV-ти етап (рингови+тангенциални)	Дължина в КМ
Бул. „Христо Ботев“	
Бул. „П. Евтимий“	
Бул. „Васил Левски“	
Бул. Цар Освободител	3.9
Ул. Опълченска	
Бул. Скобелев	1.95
Бул. „Джеймс Баучер“	1.3
Бул. „Асен Йорданов“	2
ОБЩО	9.15

V-ти етап („вело-метро“)	Дължина в КМ
Бул. „България“	1.23
Бул. „Черни връх“	3.35
Бул. „Симеоновско шосе“	2.75
Бул. „Г. М. Димитров“	1.8
Бул. „Самоков“	1.55
Бул. „Вл. Вазов“	1.65
Бул. „Шипченски Проход“	1.58
ОБЩО	13.9

Предложената от Консултанта схема за изграждане на велоалеи на територията на гр. София извежда като основен приоритет постепенното увеличаване на дела работни пътувания, осъществявани с велосипед, и свързаните с този приоритет етапи на реализация на веломержата.

При определянето на етапността водещ принцип е да се започва с ниско бюджетни „пилотни“ мерки, които да демонстрират предимствата на предлаганата стратегия като на по-късен етап се предлага постепенно увеличаване размера на инвестициите във разширяването на веломержата.

8.6. Анализ на нормативната уредба.

Предложените от Консултанта велотрасета могат да бъдат реализирани на база описаните в настоящия Доклад технически изисквания за проектиране. Част от тези изисквания допълват действащата в момента Наредба 2 за Планиране и проектиране на КТС, което налага необходимост от спешна промяна на нормативната база с цел внедряване на новите Европейски стандарти за проектиране на велосипедни маршрути в градска среда.

8.7. Пример за обвързване на различните категории велотрасета – район Южен Парк, гр. София.

За демонстриране на различните категории велотрасета е разработено идейно решение за вело маршрути, преминаващи през територията на Южния Парк в град София.

Предимствата в полза на реализацията на това предложение са:

- Наличие на изградени трасета с необходим за целта габарит
- Наличие на множество варианти за проекто маршрути
- Подходящ надлъжен наклон
- Наличие на инфраструктура за отдих
- Лесно достъпен от всички посоки
- Прохладен и приятен през лятото
- Наличие на безплатни фитнес уреди намиращи се при пресичането на транзитното трасе и източно в северната част на парка
- Обща дължина на най-дългата алея 2450 м.

В обхвата на схемата са отчетени и редица недостатъци, които трябва да бъдат взети под внимание при по-нататъшната разработка на проекта в работна фаза:

- Няма работещи чешми с питейна вода.
- Сравнително голям брой посетители в съботно-неделните дни – възпрепятства колоезденето.
- Наличие на паркирали автомобили и такива зареждащи обектите за хранене в западната част и в близост до западната алея за отдих.
- Отчасти запустяла южна част на парка – нужда от прочистване на дървета и друга растителност и облагородяване територията около езерата.
- Наличие както на бездомни кучета, така и на кучета, оставени без надзор от страна на собствениците им.
- Няма изградени велостоянки и велопаркинги.

Стратегията за увеличаване на делът на граждани, придвижващи се с велосипед, трябва да се разглежда като неразделна част от общата визия за развитие на транспортната система на София като крайната цел е интегриране на велотрасетата с останалите видове транспорт. Гаранция за успех на тази стратегия е предприемането на мерки още на ниво териториално планиране.

Успехът на идеята за постепенно увеличение на дела на велосипедния транспорт трябва задължително да е съпътствана с провеждането на обществени обсъждания с цел запознаване на гражданите с възприетата от Столична община стратегия за развитие на велосипедния транспорт.

Тази стратегия трябва да бъде съпътствана с разработване на реално изпълними проектни етапи за реализация, обвързани с останалите мерки за ограничаване използването на автомобилите в ЦГЧ, както и с разработването на програма с конкретни мерки за стимулиране на използването на велосипеди.

9. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Пешеходно движение

В екологичен и социален аспект ходенето пеш е най-устойчивият начин за придвижване. То е неразделна част от живота в града, тъй като е идеално за придвижване на кратки разстояния, а при по-големи разстояния е връзката между отделните видове транспорт. Ходенето пеш е подходящо както като физическо упражнение с цел поддържане в добра здравословна форма, така и като форма на развлечение в свободното време.

Цялостната визия на Столична община за пешеходното движение се състои в

„Създаване на среда, която насърчава придвижването пеша и превръща пешеходния достъп до работните места и услугите в по-привлекателно, по-приятно и по-безопасно преживяване”.

9.1. Стратегически цели:

- Създаване на приятна, безопасна и достъпна за ползване от пешеходците среда;
- Създаване на условия за придвижване пеша на повече хора (и то по-често);
- Улесняване на движението на всички пешеходци и вдъхване на увереност при придвижването им;

9.2. Стратегически приоритети:

- Подобряване на привлекателността и удобството на придвижването пеш като реална алтернатива на придвижването с автомобил за по-къси разстояния;
- Възприемане на подход на одит на „цели маршрути” с цел разглеждане на цялостни придвижвания по маршрути и коридори, на базата на одобрени норми за проектиране на маршрути за пешеходно движение;
- Подобряване на обозначаването и непрекъснатостта на маршрутите до основните цели;
- Подобряване на реалната безопасност и възприеманата сигурност при движение по пешеходните маршрути;
- Популяризиране на ползата от движение пеша по отношение на подобряване на здравословното състояние, въздействието върху околната среда и социална съпричастност;
- Популяризиране на пешеходците политики, които отразяват приоритетното положение на пешеходците като ползватели на уличната мрежа;
- Подобряване достъпа на пешеходци до учебните заведения, работните и обществени места и търговски центрове, както и устройване на маршрути за разходка през свободното време;
- Осигуряване на подходяща инфраструктура за пешеходно движение и поддържане на висок стандарт на пешеходните маршрути

9.3. Класификация на пешеходните маршрути:

- Престижни пешеходни зони
- Първостепенни пешеходни маршрути
- Второстепенни пешеходни маршрути
- Свързващи пешеходни алеи
- Пешеходни алеи за локален достъп

9.4. Технически стандарти за проектиране на пешеходни зони и маршрути:

Посочени са препоръчителните насоки за проектиране на по-добри условия за движение на пешеходците като се вземат в предвид всички съществени аспекти на пешеходния достъп, безопасността и удобството. Този списък от правила е удобен за използване при определяне на мерки за подобряване на условията за пешеходно движение. Главните критерии, на които трябва да се подчиняват техническите елементи са:

- Изисквания за уличното и пешеходно пространство;
- Проектно решение за тротоара;
- Стандартни пешеходни пътеки и общи точки за пресичане;
- Автобусни и трамвайни спирки
- Пешеходни пресичания на различни нива

9.5. Провеждане на Одити на пешеходното движение

Одитът на пешеходното движение може да бъде дефиниран като „комплексен поглед върху условията за движение на пешеходци, с който се търси начин за насърчаване на пешеходното движение.“ Целта на одита на пешеходното движение е:

- Да направи систематична и цялостна оценка на условията за ходене по даден маршрут;
- Да идентифицира проблемите и местата, където е необходимо повече внимание;
- Да идентифицира мерките, които изглеждат най-целесъобразни и полезни, и
- Да създаде рамка за по-детайлни проучвания и действия.

9.6. Препоръки

Оценката от направения одит по ключови пешеходните маршрути в София откри големи проблеми, свързани с лошо поддържани настилки и препятствия за придвижването. За да се подобрят условията за ходене пеша в София е важно да се вземат предвид изискванията на различните групи пешеходци с различна степен на подвижност, като се прилага специален подход за проектиране на пешеходното движение.

Основните препоръки включват:

- Планиране:

Ситуационно планиране в новите градски зони, така че да са осигурени нуждите на пешеходците, като си избягват обиколни маршрути, отдалечени от предпочитани от самите пешеходци линии за придвижване;

Гаранции, че идейния проект за пешеходно движение е в съответствие с изискванията на различни видове пешеходци в новите градски зони и с транспортните решения на останалата част от съществуващата транспортна мрежа;

Проучване и разработване на идеен проект за мрежа от пешеходни маршрути в града;

Одобряването на рамка от критерии за подбор и подреждане по приоритет на пешеходни маршрути ще спомогне за извличане на максималната стойност от средствата, инвестирани в подобряване, и

Насочване на вниманието към местата с концентрация на злополуки с пешеходци и прилагане на тази информация за подреждане по приоритет на бъдещи локални проекти за безопасност и намаляване на риска в рамките на ГПОД с цел ограничаване на злополуките с пешеходци в

■ **Инфраструктура:**

Одобряване на процедури за одит на пешеходно движение, така че да се направи оценка дали са осигурени изискванията на пешеходците при новите транспортни решения;

Преглед на съществуващите пешеходни маршрути, така че да се направи оценка на качество и да се идентифицират мерки за подобряването му;

Гаранции, че съответните трасета се използват съвместно (от пешеходци и от велосипедисти) само ако няма друга алтернатива, като пешеходците се движат с предимство;

Изпълнение на проекти за осигуряване на безопасност, за подобряване на инфраструктурата на МГС и за връзки между отделни пешеходни маршрути с цел осигуряване на непрекъсната, качествена пешеходна мрежа;

Приемане на минимални стандарти за изграждане на нова пешеходна инфраструктура в съответствие с указанията за проектиране на пешеходни маршрути на ГПОД;

Осигуряване на добро поддържане на пешеходната инфраструктура и гаранции, че пешеходците не са ненужно обезпокоявани от ремонтни работи и други препятствия, и

Подобряване на обозначаването на пешеходни маршрути със знаци за направленията и разстоянията до тях.

■ **Насърчаване, консултации и обучение**

Насърчаване на ползите от пешеходно движение чрез съвместна работа на различни дирекции в Столична община, включително насърчаване на ходенето пеша поради екологичната и социална полза;

Гаранции, че служителите/инженерите от Столична община, чиято работа оказва въздействие върху пешеходците и пешеходните маршрути са наясно с нуждите на пешеходците и осигуряването от тях пешеходни съоръжения отговарят на съответните норми;

Инициатива за кампания в подкрепа на пешеходното движение, която да осигури на ползвателите на пътното платно познания за нуждите на пешеходците, по-специално на тези с по-ниска степен на мобилност,

Проучване на възможностите за създаване на „Форум на пешеходеца“ в сайта на Столична община, където заинтересовани ще могат да обсъждат въпроси, свързани с пешеходното движение в града.

10. План за устойчиво развитие на градската мобилност – Интелигентни Транспортни Системи

1. ITS СТРАТЕГИЯ ЗА СОФИЯ

Градът има няколко базирани на технологии системи, с чиято помощ се решават проблемите, свързани с организацията на движението. Те са били внедрявани в протекание на няколко години, така че да отговарят на конкретни експлоатационни изисквания и между тях няма почти никаква интеграция или стандартизация на начина, по който работят.

Независимо от това, сред мениджърите и персонала по организация на движението има добро разбиране за ролята, която може да изпълнява ИТС, така че системите са здрава основа за бъдеща ИТС стратегия.

Много от ИТС разработките в международен мащаб са ограничени от липсата на интегрирана и цялостна визия. Традиционно, изпълнението на ИТС проекти е тактическо и фокусирано само върху обособените видове транспорт или подсистеми, които използват собствени автономни системи.

Столична община има възможността, като част от Генералния план за организация на движението, да внедри широк асортимент от ИТС системи в обхвата на ИТС топологичната рамка и да създаде институционален и оперативен модел за постигане на по-голяма степен на интеграция на система, данни и обслужване. По такъв начин Градът има възможност да бъде пътно и транспортно управление от световен клас.

ИТС визията за Столична община, разработена като част от ГПОД, залага следната основна цел:

Разработване на координирана, интегрирана Интелигентна Транспортна Система (ИТС), която да съдейства за реализацията на потребностите на Града от Безопасност, Мобилност и Устойчивост

ИТС стратегията, необходима за осъществяване на ИТС визията, включва следните елементи:

- **Основни цели на ITS:** Проблеми, свързани с движението и транспорта, които водят до необходимост от промяна;
- **ITS архитектура:** Съгласувана рамка за проектиране, разработване, осигуряване и разгръщане на интегрирана ITS мрежа;

- **ITS основни инструменти за реализация:** Ключови функции на движението и транспорта, които трябва да бъдат поддържани;
- **ITS проекти и мерки:** Индивидуални ITS проекти , насочени към организация на движението и транспорта;
- **ITS План за реализация:** Ясно дефиниран набор от подредени по приоритет проекти, с които да се постигне ITS визията.

2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ПРЕД ИТС - СТРАТЕГИЯТА

ITS стратегията определя следните 6 основни цели:

- Намаляване на задръстването
- Увеличаване ползването на общественя транспорт
- Подобряване на управлението на мрежата
- Намаляване на замърсяването
- Гарантиране на надеждно време за пътуване
- Подобряване на пътната безопасност

Всяка от тези цели може да бъде свързана към конкретни и измерими ползи, а ключов аспект от ITS стратегията е способността да се наблюдават и отчитат ползите.

За София се очаква, че с времето ИТС стратегията ще бъде способна да постигне:

- 20% намаляване на времето за пътуване;
- 15% намаляване на парниковите газове;
- 40% подобро спазване на графика на движение на общественя транспорт;
- 40% намаляване на фаталните пътнотранспортни инциденти.

3. ОСНОВНИТЕ ИНСТРУМЕНТИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ЦЕЛИТЕ

Системи за контрол и регулиране на движението.

Системата ще осъществява наблюдение и контрол на движението, като използват както системи за автоматична реакция, така и оператори в един единствен контролен център.

Комуникационната инфраструктура, която да свърже заедно всички системи по стандартизиран и икономически ефективен начин.

Системи за контрол по спазване на разпоредбите

Системата ще наблюдава спазването на разпоредбите и ще осигурява принудително изпълнение на Правилника за движение. Включват както автоматизирани, така и управлявани от оператори системи.

Системи за опазване на околната среда

Системата ще наблюдава въздействието на трафика върху околната среда, например качество на въздуха, както и ще организира движението с цел намаляване на замърсяването.

Паркинг системи, която да използва по най-добър начин оскъдния ресурс от паркоместа и да гарантира спазването на разпоредбите за паркиране;

Система за планиране на уличните (ремонтни) работи, която да създаде оперативна среда, в която всички работи по пътната мрежа се планират и координират с цел намаляване въздействието върху движението и транспорта.

ITS стратегията излага няколко технически и експлоатационни опции за всеки от тези Инструменти за реализация, като разглежда най-добрият начин за тяхното разгръщане в София.

4. РЕГУЛИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО В СОФИЯ

Има възможност за значителни подобрения на подхода на Града към Организацията и управлението на движението в града. Подобренията на политиката по регулиране на движението, методологията на проектиране на регулирането на движението и режимът на експлоатация ще оформят важна първа стъпка в за изпълнението на ИТС стратегията и ще доведат незабавни ползи.

Ключова препоръка е политиката по регулиране на движението да се формулира и приеме като краткосрочна мярка преди разработването на цялостната ИТС стратегия.

Препоръча се политиката да включва следните елементи:

- Трябва да продължи финансирането на програма за замяна на всички контролери на светофарни уредби в София с модерни микропроцесорни контролери;
- Създаване на програма за идентифициране на кръстовища, които могат да преминат на гъвкав режим на управление на светофарната уредба
- Споразумение за това центърът за управление на движението да може да управлява съответните сигнализирани със светофари кръстовища в града чрез UTC1 системи.
- UTC инфраструктурата трябва да бъде разширена, така че да осигури тази възможност

- Детайлен преглед на съществуващата UTC мрежа, за да се определи дали текущите UTC зони или райони са подходящи.
- Когато светофарните уредби работят под UTC контрол и текущо използват само един план (времеви цикъл) през целия ден, трябва броят планове да се увеличи, за да се осигури гъвкаво и прецизно управление през деня, както е демонстрирано в пилотното проучване на коридор Сливница.
- Трябва да се въведе автоматизирано адаптивно регулиране на градския трафик в реално време с цел да се оптимизира в реално време пътното движение на ключови места;
- Центърът за регулиране на движението да е способен да управлява всички сигнализирани със светофарни уредби кръстовища в града, чрез UTC системи
- Развитие на Центъра за регулиране на движението и обучение на оперативните му служители за дистанционна намеса и въвеждане на подходящите планове за аварийна сигнализация, където е необходимо;
- Разширяване на CCTV и VMS за улесняване на функцията по регулиране на движението.

5. МЕТОДИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

Препоръчва се въвеждане на редица методи за регулиране на движението. Предложени са серия от дейности, които включват:

- **Моделиране на движението.**

Най-добрият подход за оптимизиране на експлоатационните характеристики на отделно кръстовище или група кръстовища е събиране на данни за движението и моделиране. Има различни инструменти за извършване на тези дейности, а веднъж приложени върху конфигурация от кръстовища, резултатите могат да имат значителен ефект върху потока на движение. Препоръчително е в Столична Община да се организира и да функционира постоянно действаща структура, която да е ангажирана с поддържането и управлението на процеса за макро и микро – моделирането.

- **Пешеходци и велосипедисти**

Кръстовища, чийто проект е съобразен с пешеходци и велосипедисти могат да доведат до намаляване на броя на инцидентите с тези уязвими участници в движението и да спомогнат за окуражаване на тези начини на придвижване;

- **Приоритет на автобуси и трамваи**

ITS може да осигури системи, които дават приоритет на обществения транспорт на кръстовищата. Това може да подобри времето за пътуване с автобус и трамвай и да демонстрира на ползвателите, че това са предпочитани методи за пътуване.

- **Управление и контрол на Трафика на територията на града**

Съществуващата система за управление и контрол на движението на територията на София осигурява средства за прилагане на различни планове за регулиране на светофарните уредби, които се прилагат (изпълняват от контролерите) в зависимост от

променящата се интензивност на движението за различните часове на деня и за различните дни на седмицата (да кореспондират на часовата и седмичната неравномерност на движението) и да реагират проактивно на инциденти (основно пътнотранспортни произшествия) и други мероприятия, налагащи промяна в организацията на движението.

Веднъж щом се установи новата среда за регулиране на движението, ще бъде важно да се наблюдава и преглежда нейния статус, за да се гарантира, че изпълнява функциите си на оптимално ниво.

6. ПРАКТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ

Разработването на ITS стратегията идентифицира широко мащабна политика, технически, организационни и оперативни препоръки за организация на движението и транспорта в София.

Препоръките могат да се обобщят в следните ключови решения:

- Поетапна реализация на разработената ITS стратегия
- Бързо внедряване на отделните етапи на ИТС
- Първо-етапно да се започне оптимизация на управлението и регулирането на движението, включващи модернизацията на инфраструктурата за регулиране на движението, оптимизиране на циклите на светофарните уредби, както и поетапно внедряване на „гъвкави“ режими на управление на светофарните уредби.
- Разработване и изпълнение на месечен оперативен план за оптимизация на дейностите си, свързани с експлоатацията на уличната мрежа.

Приложения:

1. ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД СОФИЯ
2. СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ МАТЕРИАЛИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ
3. Таблица 1. **ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ -
ОСНОВНИ ЧАСТИ/ИНСТРУМЕНТИ**
4. Таблица 2. **ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ -
ОСНОВНИ МЕРКИ**

Приложение 2

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ МАТЕРИАЛИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

1. Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans Final Report Deliverable D4 17 December 2004
2. Зелената книга относно градската мобилност – 2007
3. Sustainable Urban Transport Plans Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment - 25 September 2007
4. Sustainable Urban Transport Plans Preparatory Document in relation to the Thematic Strategy on the Urban Environment *Annex* 25 September 2007
5. Sustainable Urban Transport Planning SUTP Manual • Guidance for stakeholders •2007
6. СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ „План за действие за градска мобилност” – 2009 (Програма с действия в подкрепа на устойчивата градска мобилност)
7. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Draft, 3 March 2011)

Приложение 3

ТАБЛИЦА 1 ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ

ОСНОВНИ ЧАСТИ/ИНСТРУМЕНТИ	
1	АНАЛИЗ И ИЗГОТВЯНЕ НА СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ
	1.1. Преглед на съществуващи планове
	1.2. Анализ
	1.3. Сценарии за развитие
	<ul style="list-style-type: none"> - сценарий „нулева алтернатива“ - сценарий “business-as-usual” - сценарий „алтернативно развитие“
2	ДЕФИНИРАНЕ НА ВИЗИЯ, ЦЕЛИ И КОНКРЕТНИ ИНДИКАТОРИ
	Основна цел: Транспортната система да отговори на нуждите на обществото, като същевременно се минимизират въздействията върху икономиката, обществото и околната среда Програмни цел: <ul style="list-style-type: none"> - отделяне на икономическия ръст от нарастване на трафика - намаляване на разхода на енергия - намаляване на замърсяването - балансирано изместване към транспорт, щадящ околната среда - намаляване на транспортния шум - двойно редуциране на жертвите вследствие на транспортни злополуки
3	ПРОГРАМА ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ / ДЕЙСТВИЕ И БЮДЖЕТ
	1. Редуциране на нуждата от транспорт 2. Управление на транспорта 3. Чиста и „честна“ транспортна система
4	ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОТГОВОРНОСТИТЕ И РЕСУРСИТЕ
5	МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА
	1. Мониторинг на прилагането 2. Оценка на плана и актуализация 3. Оценка на мулти - секторните разходи и ползи

Приложение 4

ТАБЛИЦА 2 ОСНОВНИ МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА

МЕРКИ	
1	КООРДИНАЦИЯ МЕЖДУ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА И ТРАНСПОРТНОТО ПЛАНИРАНЕ
1.1.	Развитие ориентирано към обществения транспорт
1.2.	Структуриране на територии изискващи пътувания на къси разстояния
1.3.	Планиране на градски територии свободни от автомобил
2	„УСПОКОЯВАНЕ” НА ДВИЖЕНИЕТО
2.1.	Развитие ориентирано към обществения транспорт
2.2.	В градски части с концентрация на население и улична мрежа прилагане на зони с ограничение за скоростта от 30км/ч
2.3.	Прилагане на физическо ограничаване на скоростта
3	УВЕЛИЧАВАНЕ ДЕЛА НА ВЕЛОСИПЕДНОТО И ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ
3.1.	Координирани действия на здравното министерство, министерството на околната среда и транспортната
3.2.	Осигуряване на приоритети за велосипедисти и пешеходци пред автомобилите
3.3.	Осигуряване на безопасни пресичания
3.4.	Увеличаване на интер-модалността на велосипедистите, например като им се позволява качването с велосипеди в обществения транспорт
3.5.	Осъществяване на синергия между велосипедното, пешеходното и движението с обществен транспорт
3.6.	Реализация на непрекъснати обвързани, безопасни и разбираеми мрежи за велосипедно движение, както и оборудване на инфраструктура за паркиране, наемане и съвместно ползване.
3.7.	Активиране на големите работодатели и магазини да осигуряват паркинги
3.8.	Използване на съществуващото пътно платно за устройване на вело-ленти
3.9.	На етап планиране и проектиране да се планират и велосипедни и пешеходни трасета
	МЕРКИ
3.10.	Мониторинг и подобряване на безопасността и комфорта на вело и пешеходната мрежа
4	ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОТГОВОРНОСТИТЕ И РЕСУРСИТЕ
5	МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА
5.1.	Мониторинг на прилагането
5.2.	Оценка на плана и актуализация
5.3.	Оценка на мулти - секторните разходи и ползи
6	ПРОМОЦИРАНЕ И ПОДОБРЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ
6.1.	Доизграждане на основната мрежа
6.2.	Гъвкави и иновативни решения
6.3.	Повишаване на скоростта на автобусите чрез различни мерки
6.4.	Използване на ИТС технологии
6.5.	Подобряване на спирките и планиране и изграждане на интермодални станции за прекачване
6.6.	Интегрирано ценообразуване

СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
Приложение № 1 към Решение № 150 по Протокол № 12/22.03.2012 г.
л.60 от вс.л.60

6.7.	Единни електронни билети и по-леко валидиране
6.8.	Прилагане на интегрирани политики за повишаване дела на обществения транспорт: <ul style="list-style-type: none">- използване на терените- атрактивни цени за буфер паркинги- промени в нормите за проектиране
7	УПРАВЛЕНИЕ НА ПАРКИРАНЕТО
7.1.	Политиката по паркирането насочена към различни категории потребители (живущи, гости, ежедневно пътуващи до града, ползватели на обществения транспорт, велосипедисти)
7.2.	- Политиката по паркирането да обхваща различни доставчици на услугата (община, частници, платено върху уличното платно)
7.3.	- Политиката по паркирането да комбинира различни инструменти (цена, предлагане, информация)
7.4.	Стриктен контрол на паркирането
7.5.	Атрактивна ценова политика, която да окуражава живущите да не използват автомобилите си, като преференциите да важат за един автомобил на домакинство
7.6.	Организиране на „Паркирай и пътувай“ системи
7.7.	Градски зони с добър достъп до обществен транспорт ограничаване на паркинг местата за дълговременно паркиране
7.8.	Ограничаване на предлагането на паркин места в градския център
7.9.	Обвързване на политиката по паркирането с останалите мерки за управление на мобилността

ПРЕДСЕДАТЕЛ:


/ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ/