

## **НАРЕДБА**

за

**проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община**

### **ГЛАВА ПЪРВА ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Чл.1. (1)** Тази наредба урежда обхвата на приложение и изискванията към извършването на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община.

**(2)** С извършването на проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване се цели да се докаже транспортно-комуникационното обезпечаване на територията, за да се осигури възможност за добро ниво на транспортно обслужване на гражданите и гарантиране на техния жизнен стандарт посредством минимизиране и елиминиране на негативните влияния върху околната среда и хората.

**(3)** Достатъчното транспортно обслужване се характеризира с добра пропускателна способност и задоволяване на нуждите на потребителите на транспортната инфраструктура, а когато не е достатъчно (т.е. вече се изчерпал капацитета на транспортната инфраструктура) се получават задръствания, транспортни задръжки и увеличаване на времето за придвижване и престой.

**Чл.2. (1)** Настоящата наредба се прилага за територията на Столична община и касае одобряване на подробни устройствени планове, предвиждащи строителство на обществено-обслужващи сгради с разгънатата застроена площ над 20 000 m<sup>2</sup> и/или височина над 50 m, както и одобряване на инвестиционни проекти за нови обекти с необходимими или предвидени повече от 200 места за паркиране и гариране.

**(2)** При увеличаване на разгънатата застроена площ с повече от 20% и/или на височината с 10 и повече метра в производството по одобряване на подробния устройствен план, издаване на виза за проектиране и одобряване на инвестиционния проект, се извършва ново транспортно проучване.

**(3)** Ново транспортно проучване се извършва и в случаите, когато при промяна на инвестиционните намерения след издаване на разрешение за строеж, както и при надстрояване, пристрояване и промяна на предназначението на обектите необходимите или предвидените места за паркиране и гариране стават повече от 200.

**(4)** Наредбата не се прилага за плановете за въвеждане на постоянна и временна организация на движението.

**(5)** Наредбата не засяга организацията на движението и транспортното обслужване в границите на поземлените имоти.

**Чл.3. (1)** Проучването, анализа и симулацията на транспорта се извършват, за да обосноват решенията при разработването на обемно-устройствени проучвания, специфични правила и нормативи за застрояване, нови или изменение на действащи подробни устройствени планове, работни устройствени планове.

**(2)** С проучването, анализа и симулацията се цели да се определи влиянието на инвестиционното намерение върху транспортното натоварване и условията за паркиране в зоната му на въздействие.

**Чл.4.** При извършването на проучванията, анализа и симулациите трябва да се спазват всички предписания и изисквания, заложи в действащите Общ устройствен план, Генерален план за организация на движението и План за устойчива градска мобилност на София.

**Чл.5.** (1) Получаването на обективни резултати се постига посредством използването на единен базов транспортен модел за извършване на симулации и осигуряването на необходимите нива на транспортно обслужване съгласно тази наредба.

(2) Моделът по ал.1 се изработва, поддържа, калибрира и валидира от Столична община.

## ГЛАВА ВТОРА ПРОУЧВАНЕ НА ТРАНСПОРТНОТО ОБСЛУЖВАНЕ

### Раздел първи Обхват и обект на проучването

**Чл.6.** (1) Зоната на въздействие на инвестиционното намерение и хоризонта на проучването се определят въз основа на новогенерираните пътувания с личен автомобил в сутрешен час на върхово транспортно натоварване (изразени в [ПЕ/ч]) към прогнозната година на пускането на обекта в експлоатация, така както е дефинирано в следващата таблица.

ново-генерирани пътувания [ПЕ/ч]		хоризонт на проучването [години]	зона на въздействие
от	до		
100	500	0	Всички улици и кръстовища на разстояние до 200 м извън границите на обекта Главните улици до III-ти клас (напречни сечения) и светлинно-регулираните кръстовища на разстояние до 500 м извън границите на обекта
500	1000	5	Всички улици и кръстовища на разстояние до 300 м извън границите на обекта Главните улици до III-ти клас (напречни сечения) и светлинно-регулираните кръстовища на разстояние до 1000 м извън границите на обекта
1000	1500	10	Всички улици и кръстовища на разстояние до 400 м извън границите на обекта Главните улици до III-ти клас (напречни сечения) и светлинно-регулираните кръстовища на разстояние до 1500 м извън границите на обекта
	над 1500	15	Всички улици и кръстовища на разстояние до 500 м извън границите на обекта Главните улици до III-ти клас (напречни сечения) и светлинно-регулираните кръстовища в обхвата на зоната с разлика в транспортното натоварване преди и след проекта до 5%

Таблица 1

(2) При новогенерирани пътувания над 1500 ПЕ/ч зоната на въздействие се определя посредством сравнение на общия обем на пътувания, получени от двете симулации върху базовия транспортен модел, съответно преди и след реализирането на инвестиционното намерение към прогнозната година на пускането му в експлоатация.

(3) Промяна в границите на зоната на въздействие, определена по реда на ал. 1, се допуска по решение на Общинския експертен съвет по устройство на територията по предложение на директора на дирекция „Управление и анализ на трафика“.

**Чл.7.** Обхватът на проучването за осигуряване на паркиране е различен от зоната на въздействие по чл. 6 и се определя в зависимост от пешеходната достъпност при различните

видове обслужване, показани в следващата таблица.

Вид обслужване	Пешеходен достъп
Хора с увреждания, доставки и товарене, спешна помощ, квартален малък магазин	30 m
Голям хранителен магазин, професионални услуги, медицински заведения, учебни заведения, детски градини и жилища	250 m
Гари, автогари, търговия на дребно, ресторант, работещи служители, център за забавления, религиозна институция	370 m
Летищно паркиране, голямо спортно или културно събитие	500 m

Таблица 2

**Чл.8.** Проучването, анализът и симулирането на транспортното обслужване трябва да включват най-малко следното:

1. Търсене и предлагане на транспортни услуги и паркиране – съществуващо положение;
2. Моделиране;
3. Прогнозиране на новото търсене и предлагане на транспортни услуги и паркиране след реализиране на инвестиционното намерение;
4. Зона на въздействие на инвестиционното намерение;
5. Симулиране;
6. Анализ и оценка;
7. Мерки за подобряване на нивото на транспортно обслужване при необходимост.

**Чл.9.** Обект на проучване, анализ и сравнение на транспортното натоварване и условията за паркиране са следните транспортно-комуникационни елементи:

1. уличен участък;
2. кръстовища със светлинно регулиране;
3. кръстовища без светлинно регулиране;
4. паркинги, гаражи и улично паркиране.

## Раздел втори

### Данни, въз основа на които се извършва проучването

**Чл.10. (1)** За изпълнението на проучването на транспортното обслужване се събират изходни данни и информация, за да се моделира съществуващото и прогнозното положение посредством:

1. предлагане на транспортни услуги и паркиране;
2. търсене на транспортно обслужване и паркиране.

**(2)** Текущото търсене и предлагане на транспортни услуги се съдържа в поддържания и управляван от Столична община единен базов транспортен модел.

**Чл.11. (1)** Предлагането на транспортни услуги се определя посредством:

1. геометрията на уличната мрежа - брой и широчини на лентите за движение в напречните сечения, радиуси на бордюрни криви и траекториите на движение при пътните кръстовища;
  2. действащата постоянна организация на движение, включително и светлинното регулиране на кръстовищата;
  3. масовия градски обществен транспорт;
  4. скоростите на свободно движение;
  5. осигурените възможности за спиране, престой и паркиране.
- (2) Данните по предходната алинея се актуализират от Столична община.

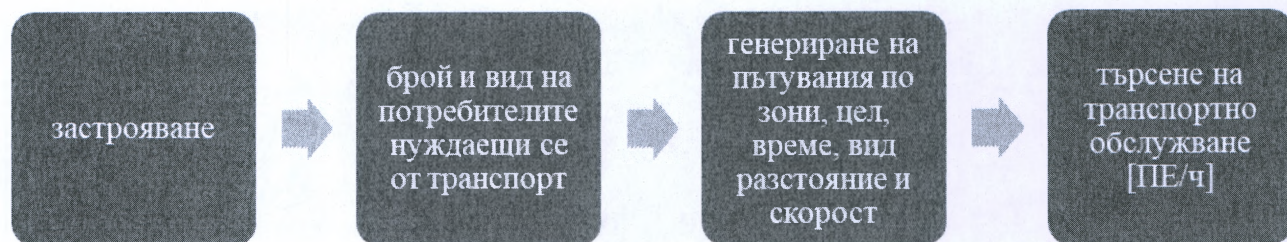
**Чл.12. (1)** Прогнозното предлагане на транспортни услуги трябва да отразява всички промени в транспортната инфраструктура в рамките на приетия хоризонт на проучване по чл.6.

(2) При промени на широчини, брой на ленти за движение, организация на движение в рамките на хоризонта на проучването, същите се вземат предвид и при определяне нормативните стойности на пропускателната способност.

(3) При наличие на данни или информация по предходните алинеи, те трябва да бъдат отразени в единния базов транспортен модел.

**Чл.13. (1)** Търсенето на транспортно обслужване се предопределя от нуждите на различните потребители по отношение на следните характеристики на техните пътувания:

1. брой и вид на потребителите на застрояването, които ще пътуват;
  2. произход-предназначение по транспортни зони и цел;
  3. времето на осъществяването им през деня, седмицата и месеца;
  4. пропътуваното разстояние;
  5. вида на използвания транспорт;
  6. скоростта на движение и честотата на пътуване.
- (2) Моделът на търсенето отразява механизма на избор и разпределение на пътуванията в зависимост от основните параметри, посочени в предходната алинея.
- (3) Основният фактор, който предопределя търсенето на транспортно обслужване, е броя и вида на потребителите на съответното застрояване, които се нуждаят от пътувания.
- (4) Схематично процесът на определяне на търсенето е показан на Фигура 1:



Фигура 1. Процес на определяне на търсенето на транспортно обслужване.

**Чл.14. (1)** Текущото търсене на транспортно обслужване при съществуващо застрояване ще е

налично в единния базов транспортен модел за съответните транспортно-комуникационни елементи към базовата година.

(2) Настъпилите промени в текущата интензивност на движение се отразяват в модела, като последният се калибрира и валидира въз основа на реални преброявания и/или измерване на действителни скорости на движение.

**Чл.15.** При наличие на светлинно регулирани кръстовища в зоната на въздействие при моделирането и симулирането трябва да се отрази техния режим на управление.

**Чл.16.**(1) Прогнозирането на броя и вида потребители на транспортната инфраструктура в зоната на въздействие на инвестиционното намерение след неговото изпълнение дава възможност за определяне на бъдещото търсене на транспортни услуги.

(2) Ако няма допълнително изследване, очакваното търсене, изразено в общ брой пътувания в сутрешен час на върхово транспортно натоварване, в зависимост от вида на застрояването, се определя по показателите в следващата таблица:

Функция на застрояването	Потребители - гъстота	Пътувания
Жилищно	Зависи от броя на стаите в апартамента 1,25 човека в апартамент с 1 или 2 стаи 2,00 човека в апартамент с 3 стаи 2,75 човека в апартамент с 4 стаи 3,5 човека в апартамент с 5 и повече стаи	<b>50% изходящи</b> (от - произход) в сутрешен върхов час
административно и обслужващо	1 човек/работно място от 10-15 м <sup>2</sup>	<b>70% входящи</b> (към-предназначение) в сутрешен върхов час

Таблица 3. Търсене на транспортно обслужване в сутрешен час на върхово транспортно натоварване

(3) Общият брой пътувания, получен по предходната алинея, трябва да се разпредели по следните видове транспорт:

1. автомобилен;
2. масов градски обществен транспорт;
3. пеш;
4. велосипед.

(4) Разпределението на пътуванията трябва да се направи за края на приетия хоризонт на проучване въз основа на данните в действащите генерален план за организация на движението и план за устойчива градска мобилност.

**Чл.17.**(1) Съществуващото предлагане на услугата паркиране се измерва и оценява посредством осигурените паркоместа, режима и възможностите за тяхното използване, като се разделя на:

1. улично паркиране;
2. извънулично паркиране.

(2) Уличното паркиране обхваща паркоместата и режима за тяхното ползване по улиците, прилежащи към УПИ, предмет на плана.

(3) Извънуличното паркиране обхваща паркоместата и гаражите в границите на УПИ, предмет на плана, частните и обществени паркинги и гаражи в близост до него.

**Чл.18. (1)** Търсенето на паркиране се предопределя от нуждите на различните потребители по отношение на възможността за спиране и престой в непосредствена близост до началната и крайната точка на техните пътувания.

**(2)** Изборът и осъществяването на пътуванията по вид превоз и време е свързано с възможностите за спиране, престой и паркиране, което трябва да се отрази в модела на търсене на транспортно обслужване.

**(3)** Изборът за извършване на пътуване от началната до крайната точка предхожда избора на спиране и престой, т.е. търсенето на услугата паркиране се предопределя от пътуванията, а не обратното.

**(4)** За определяне на текущото търсене на паркиране се извършва проучване в зоната на пешеходен достъп по чл. 7 на уличното и извън уличното паркиране по отношение на:

1. брой на паркиралите МПС в часа на върхово натоварване;
2. времето на паркиране на МПС в минути;
3. брой на МПС, ползващи различни интервали на време за паркиране.

### **ГЛАВА ТРЕТА**

#### **ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ И СИМУЛИРАНЕ**

**Чл.19. (1)** За целите на тази наредба се използва единен базов транспортен модел (“макро-модел”), който обхваща територията на Столична община и посредством него се определя „зоната на въздействие” по реда на чл. 6 при новогенерирани пътувания над 1500 ПЕ/ч.

**(2)** Моделът по ал. 1 се разработва въз основа на взаимовръзките между трите основни параметъра на транспортните потоци – интензивност на движение, скорост и плътност.

**(3)** При моделирането се прилага стандартният 4-стъпков подход, който включва:

1. генериране на пътуванията;
2. разпределяне на пътуванията;
3. разпределение по вид на използвания превоз;
4. избор на маршрут – полагане на движението.

**Чл.20.** Транспортното макро – моделиране се извършва в следния ред:

1. моделиране на транспортното предлагане;
2. моделиране на търсенето на транспортни услуги;
3. калибриране;
4. валидиране.

**Чл.21. (1)** Процесът на валидиране на модела сравнява получени резултати с наблюдавани реално величини.

**(2)** Валидирането на моделите се извършва посредством формулата на Geoffrey E. Havers (GEH):

Формула 1 
$$GEH = \sqrt{(2 \times (M - C)^2) / (M + C)},$$

където М е часовия обем на моделирания трафик, а С е реално преброяния трафик.

- (3) За 85% от обема на трафика в модела показателя GEN трябва да бъде по малък от 5.0.

**Чл.22.** (1) Прогнозното моделиране се извършва от Дирекция „Управление и анализ на трафика“ към Столична община.

(2) С помощта на единния базов транспортен модел се извършват симулациите на вариантни решения за една и съща година при еднакъв модел на предлагане от страна на транспортната инфраструктура в този момент.

**Чл.23.** За транспортното симулиране се използва/изготвя и по-подробен „микро“ модел, като за изработването на модела се използват данни от базовия транспортен модел и реални преброявания на транспортните и пешеходни потоци.

## **ГЛАВА ЧЕТВЪРТА**

### **АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ТРАНСПОРТНОТО ОБСЛУЖВАНЕ**

**Чл.24.** На анализ подлежат резултатите, получени при симулациите преди и след изпълнението на инвестиционното намерение, като се сравняват с дефинираните в тази наредба нива на транспортно обслужване.

**Чл.25. (1)** Оценката на въздействието на инвестиционното намерение се извършва въз основа на дефинираното в Приложение № 1 настоящата наредба “ниво на транспортно обслужване”.

(2) Дефинирани са шест нива на обслужване, както следва: от „А“- отлично до „Е“-лошо. Приемливи са нивата на обслужване от „А“ до „Г“, а нива „Д“ и „Е“ са неприемливи.

(3) Нивото на транспортно обслужване служи като показател за оценка на:

1. транспортното натоварване в напречни сечения на улици и кръстовища;
2. степента на предоставяне на услугата “паркиране”.

(4) Нивото на транспортно обслужване се изчислява, проверява и оценява за:

1. базовата година в началото преди реализацията на инвестиционното намерение;
2. годината в края на приетия хоризонт на проучване след изпълнението на предвиденото застрояване.

(5) Параметрите за оценка на нивото на транспортно обслужване са:

1. при участък от уличната мрежа - средна скорост, плътност, обем/капацитет;
2. при кръстовища със светлинно регулиране - средно време за изчакване;
3. при кръстовища без светлинно регулиране - средно време за изчакване;
4. възможност за паркиране - достъп и капацитет на паркиране.

(4) Допустимите стойности на ниво на транспортно обслужване са дадени в Приложение 1 на настоящата наредба.

**Чл.26. (1)** Нивото на транспортно обслужване в уличен участък се определя въз основа на параметрите средна скорост, плътност и интензивност на движението.

(2) При улични участъци с разделителни ивици, нивото на транспортно обслужване се определя по отделно за всяка от посоките за движение в него.

(3) Оценката се извършва таблично в следния формат:

уличен участък				Базова година XXXX						Край на пр. хоризонт XXXX					
№	клас	посока на движ.	брой ленти	средна скорост		плътност в лента		интензивност на движението		средна скорост		плътност в лента		интензивност на движението	
				[km/ч]	НТО	[МПС/км]	НТО	[ПЕ/ч]	НТО	[km/ч]	НТО	[МПС/км]	НТО	[ПЕ/ч]	НТО
1	I	1	x		Б		В		А		Б		В		Г
		2	x		А		Б		Г		А		Б		Д
....	.....	.....	.....		....		....		....		....		....		...
N															

Таблица 4. Ниво на транспортно обслужване в уличен участък

(4) При повече от една лента за движение плътността се оценява пропорционално съобразно броя на лентите за движение в участъка.

(5) За крайна оценка на нивото на обслужване на съответния участък се приема най-ниската, получена от трите параметъра - средна скорост, плътност и интензивност.

**Чл.27. (1)** Нивото на транспортно обслужване при кръстовища със светлинно регулиране се определя посредством контролираните задръжки, изразени в средно време за изчакване в стандартни ленти и специализирани BUS ленти за движение за средства от масовия градски обществен транспорт, и максимално време за изчакване на пешеходци и велосипедисти, изразени в секунди.

(2) Оценката се извършва за всеки отделен клон на всяко светлинно регулирано кръстовище в обхвата, посочен в чл.26, ал.6, таблично в следния формат:

кръстовище със светлинно регулиране			Базова година XXXX						Край на пр. хоризонт XXXX							
№	клон №	ср. време за изчакване	станд. лента		BUS лента		макс. време пеш. и вело		ср. време за изчакване		станд. лента		BUS лента		макс. време пеш. и вело	
			[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО		
1	1			Б		В		А		Б		В		А		
	.....			А		Б		Г		А		Б		Г		
	n			А		Б		Г		А		Б		Г		
....	.....			....		....		....		....		....		...		
N																

Таблица 5. Ниво на транспортно обслужване на светлинно регулирани кръстовища

(3) За меродавна се приема най-ниската оценка на транспортно обслужване от всички клонове на изследваното кръстовище по трите показателя.

**Чл.28. (1)** Нивото на транспортно обслужване при кръстовища без светлинно регулиране се определя въз основа на средното време за изчакване в двата случая на регулиране с пътни знаци и по „правилото на дясно-стоящия“.

(2) Оценката се извършва за всеки отделен клон на всяко кръстовище без светлинно регулиране в обхвата, посочен в чл.26, ал.6, таблично в следния формат:



кръстовище без светлинно регулиране		Базова година ХХХХ				Край на пр. хоризонт ХХХХ			
		ср. време за изчакване				ср. време за изчакване			
		с пътни знаци		"дясно-стоящ"		с пътни знаци		"дясно-стоящ"	
№	клон №	[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО	[s]	НТО
1	1		Б		В		Б		В
	.....		А		Б		А		Б
	n		А		Б		А		Б
....	.....		....		....		....		....
N									

Таблица 6. Ниво на транспортно обслужване на кръстовища без светлинно регулиране

(3) За меродавна се приема най-ниската оценка на транспортно обслужване от всички клонове на изследваното кръстовище по двата показателя.

**Чл.29. (1)** Нивото на транспортно обслужване при паркиране се формира от стойностите на следните показатели:

1. отношение на търсенето към предлагането/капацитета;
2. средно ниво на използване на паркоместата;
3. време за търсене на свободно паркомясто.

(2) Отношението на търсенето към капацитета се изчислява за часа на върхово натоварване по следната формула:

Формула 2  $\delta = S_i / C$

където:

$S_j$  – брой на паркиралите МПС в часа на върхово натоварване;

$C$  – капацитет на паркирането – общ бр. паркоместа.

(3) Средното ниво на използване на паркоместата се изчислява по следната формула:

Формула 3  $\gamma = [\sum_{i=1}^S (t_i \times P_i)] \times 100\% / [T \times C]$

където:

$t_i$  – времето на паркиране на МПС в минути;

$P_i$  – бр. на МПС, които са ползвали паркиране за време  $t_i$ ;

$T$  – продължителност на проучването на паркирането.

**Чл.30. (1)** Постигането на допустими стойности на ниво на транспортно обслужване съгласно настоящата наредба в края на приетия хоризонт на проучване показват, че устройственият план и/или инвестиционното намерение може да бъде одобрено.

(2) При стойности на ниво на транспортно обслужване в края на приетия хоризонт на проучване, надвишаващи допустимите, устройственият план и/или инвестиционното намерение не са приложими и е необходимо да се предложат мерки и/или препоръки за удовлетворяване на изискванията.

**Чл.31. (1)** Три години след въвеждането на обекта, предмет на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване, в експлоатация се извършва последваща оценка на

въздействието.

(2) Оценката по ал. 1 се извършва по възлагане от възложителя на първоначалната оценка по същия ред съгласно изискванията на настоящата наредба.

(3) Последващата оценка на въздействието се предоставя в Столична община в тримесечен срок от изтичане на срока по ал. 1.

(4) Резултатите от последващата оценка се използват от Столична община за промяна на вече изпълнени мерки и/или препоръки за подобряване на транспортното обслужване или на нормативните изисквания.

## **ГЛАВА ШЕСТА**

### **МЕРКИ, СЦЕНАРИИ, ПРЕПОРЪКИ**

**Чл.32. (1)** Мерките за подобряване на нивото на транспортно обслужване се обвързват с функцията и обема на застрояването и се реализират посредством решения, свързани с:

1. промяна на проекта на устройствения план;
2. изпълнение на допълнителна транспортна инфраструктура;
3. въвеждане на нова постоянна организация на движение и/или паркиране;
4. промяна на съществуващата постоянна организация на движение и/или режим на паркиране;
5. промяна на обслужването с градски транспорт – увеличаване на честотата или капацитета на обществения превоз;

б. други

(2) Мерките по ал. 1 се предлагат въз основа на направения анализ и получени резултати от него, а въздействието им се оценява отново посредством нова транспортна симулация.

(3) Мерките по ал. 1 се приемат след положителна оценка на тяхното въздействие и изпълнение на изискванията за осигуряване на необходимото ниво на транспортно обслужване.

(4) Мерките се предписват от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община по предложение на директора на дирекция „Управление и анализ на трафика“ в резултат на извършените проучвания, анализ и симулации. Изготвеното проучване, анализ и симулацията на транспортното обслужване за съответния обект и предписаните мерки се разглеждат от Общинския експертен съвет по устройство на територията (ОЕСУТ), който взема решение за приемането му заедно с необходимите мерки за подобряване на транспортното обслужване, предлага промяна в инвестиционното намерение или отказва приемането на проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване. Приетите от ОЕСУТ задължителни мерки за подобряване нивото на транспортно обслужване се вписват в административния акт за одобряване на подробния устройствен план или в разрешението за строеж.

(5) Разглеждането на проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община и от ОЕСУТ се извършва в едномесечен срок от постъпване на заявлението.

**Чл.33.** При необходимост от промяна на транспортната инфраструктура за реализиране на мерките по чл. 32, това става за сметка на вносителя на инвестиционното намерение, за което се сключва договор съгласно Наредбата за изграждане на елементите на техническата инфраструктура и зелената система и гаранциите при строителството им на територията на

Столична община.

**Чл.34.** При неизпълнение на приетите от ОЕСУТ мерки за подобряване на транспортното обслужване, вписани в административния акт за одобряване на подробния устройствен план или в разрешението за строеж, в зависимост от етапа, на който се приема проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване, за обекта не се издава разрешение за строеж или същият не се въвежда в експлоатация.

**Чл.35.** След завършване на строителството и въвеждането на обекта в експлоатация задължението за спазването на изпълнените мерки за подобряване на транспортното обслужване в границите на съответния урегулиран поземлен имот е на собствениците и носителите на ограничени вещни права, а на мерките извън границите на урегулирания поземлен имот в рамките на гаранционните срокове – на лицата, които имат задължение по договора по чл. 33.

## **ГЛАВА СЕДМА** **КОНТРОЛ И САНКЦИИ**

**Чл.36.** Контролът по спазването на разпоредбите на тази наредба се осъществява от кмета на Столична община или упълномощени от него длъжностни лица от столичната общинска администрация.

**Чл.37.** (1) Наказва се с глоба от 1 000 до 5 000 лв. лице, което:

1. промени или премахне без съответното разрешение елемент или съоръжение, които са част от мерките за подобряване на транспортното обслужване;
2. не представи в срока по чл. 31, ал. 3 последваща оценка на въздействието.

(2) Когато нарушението по ал. 1 е извършено от едноличен търговец или юридическо лице, се налага имуществена санкция от 5 000 до 50 000 лв.

(3) Възстановяването на променени или премахнати елементи и съоръжения по ал. 1 се извършва по реда на чл. 195 и чл. 196 от Закона за устройство на територията.

**Чл.38.** За образуване на административно-наказателни производства за нарушения на тази наредба, съставяне на актове, издаване, връчване и обжалване на наказателни постановления и тяхното изпълнение се прилагат разпоредбите на Закона за административните нарушения и наказания.

## **ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**§ 1.** При проверката за съответствието на проекти за подробни устройствени планове и техните изменения и на инвестиционни проекти с разпоредбите на тази наредба се дължат такси съгласно Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, предоставяни от Столична община.

**§ 2.** Предвиденото в наредбата съобщаване на указания се извършва чрез писмено съобщение, което се връчва по реда на АПК.

§ 3. За целите на настоящата наредба са приети следните дефиниции и определения:

1. „пропускателна способност“ е максималният брой автомобили, които могат да преминат при безопасни условия през даден транспортно-комуникационен елемент (напречно сечение, кръстовище, пътен възел) за единица време - час;
2. „капацитет на транспортната инфраструктура“ е допустимата нормативно пропускателна способност, изразена в ПЕ/ч;
3. „ниво на транспортно обслужване“ е показател за оценка на качеството на транспортното обслужване по отношение на средната скорост, плътността и интензивността на движението на моторните превозни средства и степента на предоставяне на услугата “паркиране”;
4. “зона на въздействие” е прилежащата територия към обекта на новото инвестиционно намерение, в която се отчита увеличаване на транспортното натоварване и промяна в обслужването по отношение на движението, спирането, престоя и паркирането;
5. „хоризонт на проучването“ е периода (в години), за който се извършва прогнозиране, симулация и анализ на трафика след пускането на обекта на инвестиционното намерение в експлоатация и определя в зависимост от обема на ново-генерираните пътувания;
6. “транспортно-комуникационен елемент” е елемент от уличната мрежа или местата за паркиране, който се използва за оценка на нивото на транспортно обслужване, като в настоящата наредба е възприето да се използват следните: уличен участък, кръстовища със светлинно регулиране, кръстовища без светлинно регулиране, паркинги, гаражи и улично паркиране;
7. „приведени единици за час (ПЕ/ч) е мерна единица, показваща броя на моторните превозни средства, преминаващи през съответното напречно сечение или лента за движение на уличен участък или кръстовище за един час, които се приравняват към единичен лек автомобил посредством преводните коефициенти съгласно чл. 6 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
8. “интензивност на движение” е броя на моторните превозни средства, приравнени към лек автомобил, които преминават през съответното напречно сечение на уличен участък или кръстовище за един час, изразени в ПЕ/ч;
9. с понятието “пътуване” се обозначават индивидуални еднопосочни, еднодневни пътувания с едно превозно средство от определена начална точка (произход) до крайна точка (предназначение), като обичайното придвижване пеша от и до превозното средство се включва в пътуването;
10. „сутрешен час на върхово транспортно натоварване“ е този едночасов отрязък от времето в интервала от 7:00 до 10:00 сутринта, по време на който се регистрира или симулира най-голям обем на автомобилно движение в зоната на въздействие;
11. търсенето на транспортно обслужване се изразява в брой еднопосочни еднодневни пътувания с МПС в сутрешен час на върхово транспортно натоварване, по различните транспортно-комуникационни елементи в зоната на въздействие, изразени в ПЕ/ч към изисквания времеви период;
12. „средна скорост“ е средната скорост на движение на всички МПС в съответния уличен участък в сутрешен час на върхово транспортно натоварване към момента на съответната оценка, изразена в км/ч;
13. „плътност“ е броя на моторните превозни средства за единица дължина в съответната лента за движение, която се измерва в МПС/км;
14. „средно време за изчакване в стандартни ленти за движение“ (вид транспортна

задръжка) е средното време на изчакване на всички моторни превозни средства, попадащи в стандартните ленти за движение без ограничения, между два „зелени“ сигнала за тях в съответния клон на кръстовището;

15. „средно време за изчакване в ленти за движение със специален режим на движение - BUS“ (вид транспортна задръжка) е средното време на изчакване на всички моторни превозни средства, на които е разрешено да ползват лентите за движение със специален режим, между два „зелени“ сигнала за тях в съответния клон на кръстовището;

16. „максималното време за изчакване на пешеходци и велосипедисти“ (вид транспортна задръжка) е възможно най-голямото време за изчакване на пешеходци или велосипедисти между два „зелени“ сигнала за тях при съответния клон на кръстовището;

17. „средно време за изчакване при регулиране с пътни знаци“ (вид транспортна задръжка) е средното време на изчакване на всички моторни превозни средства в съответния клон на кръстовището, което е регулирано с пътни знаци;

18. „средно време за изчакване по правилото на дясно-стоящия“ (вид транспортна задръжка) е средното време на изчакване на всички моторни превозни средства в съответния клон на кръстовището, които трябва да изчакат и да дадат предимство на дясно-стоящия;

19. отношението „търсене/капацитет“ при паркиране е число, отразяващо степента на използване на паркинга в часа на неговото върхово натоварване, който може да е различен от този на извършване на пътуванията;

20. „средното ниво на използване“ отразява средната използваемост на зоната на паркиране за период от 24 часа;

21. „време за търсене на паркомясто“ е средното време в секунди, необходимо на водачите на автомобилите за намиране на свободно паркомясто при върхово натоварване на зоната за паркиране.

## **ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**§ 4.** Тази наредба се приема на основание чл. 16д, ал. 2 от Закона за устройството и застрояването на Столична община и чл. 42а, ал. 3 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

**§ 5.** Указания по тълкуването и прилагането на наредбата се дават от кмета на Столична община или упълномощени от него лица.

**§ 6. (1)** Започнатите производства по изработване на проекти за подробни устройствени планове или техните изменения, които не са приети от общинския експертен съвет по устройство на територията с предложение за издаване на административен акт за одобряването им до влизането в сила на тази наредбата, се довършват по реда на тази наредба.

**(2)** За започнато производство по одобряване на подробен устройствен план или изменението му се смята датата на издаване на заповед за разрешаване изработването на проект за подробен устройствен план или изменението му.

**§ 7. (1)** До приемането на единния базов транспортен модел проучването, анализът и симулацията на транспортното обслужване в Столична община се извършва от Дирекция „Управление и анализ на трафика“ по заявление на възложителя или упълномощено от него лице.

**(2)** Към заявлението се прилагат:

1. Проект за подробен устройствен план или инвестиционен проект – ситуация по част

„Архитектура“;

2. Информация за предназначението на сградата;

3. Информация за разгънатата застроена площ на сградата, вкл. на полуподземните и подземните нива. При сгради, съдържащи обекти с различно предназначение, се предоставя информация за разгънатата застроена площ за всяко предназначение;

4. Брой паркоместа и тяхното разположение в обхвата на обекта;

5. Мотивирано предложение за вход/изход към уличната мрежа, съгласувано с Дирекция „Управление и анализ на трафика“ и СДВР – Отдел „Пътна полиция“;

6. Други – в зависимост от спецификата на обекта.

(3) Изходните данни за действащите в „Зоната на въздействие“ подробни устройствени планове се предоставят от Главния архитект на Столична община.

(4) За изпълнение на проучването на транспортното обслужване като изходни данни се използва наличната информация в Столична община, както и информация, получена чрез ръчно или автоматизирано регистриране с преброителни постове.

(5) „Зоната на въздействие“ се определя по правилата на чл. 6.

(6) Анализът на транспортното обслужване и оценката на въздействието се извършва по критериите в наредбата посредством микро-модел.

(7) Проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване се извършва в едномесечен срок от постъпване на заявлението и документите по ал. 2.

(8) Директорът на дирекция „Управление и анализ на трафика“ представя изготвеното проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване за съответния обект за разглеждане от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община, която издава становище. Становището може да съдържа мерки и варианти на решения за подобряване нивото на транспортно обслужване. Становището и изготвеното проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване за съответния обект се изпращат за разглеждане от Общинския експертен съвет по устройство на територията към Столична община, който приема или отказва приемането на проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване. ОЕСУТ определя задължителните мерки и решения за подобряване нивото на транспортно обслужване, както и препоръки и/или друг вид указания, отнасящи се до градоустройствените характеристики на уличната мрежа и съответните имоти, които се вписват в административния акт за одобряване на подробния устройствен план или в разрешението за строеж.

(9) За извършването на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване се дължат такси съгласно Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, предоставяни от Столична община.

**§ 8.** Наредбата се прилага един месец след приемането на единния базов транспортен модел, с изключение на § 7, който влиза в сила в 6-месечен срок от деня на разгласяването на Наредбата чрез обявяване на сайта на Столичния общински съвет.

**Показатели за оценка  
Допустими нива на транспортно обслужване по**

**Таблица 1.** Нива на транспортно обслужване в градска среда

Означенне	Описание	
А	Отлично	Потребителите на пътя са изключително рядко повлияни от другите. Имат желаната свобода на движение до степента, разрешена съгласно нормативната уредба и въведената организация на движение.
Б	Много добро	Присъствието на други участници в движението се усеща, но причинява само незначителни проблеми на индивидуалния ползвател.
В	Добро	Индивидуалната възможност за движение често зависи от поведението на другите участници в движението. Свободата на движение е видимо ограничена. Състоянието на трафика е стабилно.
Г	Задоволително	Потокът на трафика се характеризира с големи натоварвания, които водят до значителни нарушения на свободата на движение на участниците в движението. Състоянието на трафика все още е стабилно.
Д	Незадоволително	Потокът на трафика се характеризира с големи натоварвания, които водят до значителни нарушения на свободата на движение на участниците в движението. Почти постоянно се нарушава свободата на движение. Състоянието на трафика не е стабилно. Достигната е границата на функционалност на транспортното обслужване.
Е	Лошо	Търсенето е по-голямо от капацитета. Транспортната инфраструктура е претоварена.

**1. УЧАСТЪК ОТ УЛИЧНАТА МРЕЖА**

**Таблица 2.** Нива на транспортно обслужване на участък от уличната мрежа – средна скорост на движение

Клас на улицата	средна скорост на движение (км/ч)					
	А	Б	В	Г	Д	Е
Клас I	над 72	от 56 до 72	от 40 до 56	от 32 до 40	от 26 до 32	под 26
Клас II	над 59	от 46 до 59	от 33 до 46	от 26 до 33	от 21 до 26	под 21
Клас III	над 42	от 32 до 42	от 23 до 32	от 18 до 23	от 14 до 18	под 14
Клас IV	над 38	от 30 до 38	от 22 до 30	от 16 до 22	от 12 до 16	под 12

**Таблица 3.** Нива на транспортно обслужване на участък от уличната мрежа – плътност в лента на движение

Клас на улицата	Плътност (МПС/км)					
	А	Б	В	Г	Д	Е
Клас I	≤ 6	6-12	12-20	20-30	30-40	> 40
Клас II						
Клас III	≤ 7	7-14	14-23	23-34	34-45	> 45
Клас IV						

**Таблица 4.** Нива на транспортно обслужване на участък от уличната мрежа – интензивност на еднопосочно движение

Брой ленти	Транспортно обслужване (ПЕ/час)					
	А	Б	В	Г	Д	Е
<b>Клас I</b>						
1	-	830	940	1030	1130	-
2	-	1690	1900	2060	2270	-
3	-	2850	2950	3110	3400	-
4	-	3410	3800	4150	4530	-
<b>Клас II</b>						
1	-	-	710	840	870	-
2	-	-	1540	1690	1750	-
3	-	-	2370	2540	2630	-
4	-	-	3210	3390	3510	-
<b>Клас III</b>						
1	-	-	570	800	830	-
2	-	-	1230	1610	1680	-
3	-	-	1930	2430	2520	-
4	-	-	2650	3240	3360	-
<b>Клас IV</b>						
1	-	-	-	660	780	-
2	-	-	-	1460	1570	-
3	-	-	-	2260	2370	-
4	-	-	-	3050	3170	-



**КРЪСТОВИЩА СЪС СВЕТЛИННО РЕГУЛИРАНЕ**

**Таблица 5.** Нива на транспортно обслужване при кръстовища със светлинно регулиране

НТО	КОНТРОЛИРАНИ ЗАДРЪЖКИ		
	средно време за изчакване в стандартни ленти за движение	средно време за изчакване в ленти със специален режим на движение - BUS	максимално време за изчакване на пешеходци и велосипедисти
	$t_w$ (s)	$t_w$ (s)	$t_{w, max}$ (s)
А	$\leq 20$	$\leq 5$	$\leq 30$
Б	$> 20 - 35$	$> 5 - 15$	$> 30 - 40$
В	$> 35 - 50$	$> 15 - 25$	$> 40 - 55$
Г	$> 50 - 70$	$> 25 - 40$	$> 55 - 70$
Д	$> 70$	$> 40 - 60$	$> 70 - 85$
Е	-	$> 60$	$> 85$

**2. КРЪСТОВИЩА БЕЗ СВЕТЛИННО РЕГУЛИРАНЕ**

**Таблица 6.** Нива на транспортно обслужване при кръстовища без светлинно регулиране

НТО	Средно време за изчакване $t_w$ (s)			
	при регулиране с пътни знаци		по „правилото на дясно-стоящия“	
	МПС	пешеходци и велосипедисти	прелез	кръстовище
А	$\leq 10$	$\leq 5$	$\leq 10$	$\leq 10$
Б	$> 10 - 20$	$> 5 - 10$		
В	$> 20 - 30$	$> 10 - 15$	$> 10 - 15$	$> 10 - 15$
Г	$> 30 - 45$	$> 15 - 25$	$> 15 - 20$	
Д	$> 45$	$> 25 - 35$	$> 20 - 25$	$> 15 - 20$
Е	-	$> 35$	$> 25$	$> 20$

### 3. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПАРКИРАНЕ

**Таблица 8.** Нива на транспортно обслужване при паркиране -достъп и капацитет

<b>НТО</b>	<b>отношение търсене/капацитет</b>	<b>време за търсене на паркомясто (s)</b>
<b>А</b>	<b><math>\leq 0.75</math></b>	<b><math>\leq 15</math></b>
<b>Б</b>	<b><math>&gt; 0.75 - 0.80</math></b>	<b><math>&gt; 15 - 30</math></b>
<b>В</b>	<b><math>&gt; 0.80 - 0.85</math></b>	<b><math>&gt; 30 - 45</math></b>
<b>Г</b>	<b><math>&gt; 0.85 - 0.90</math></b>	<b><math>&gt; 45 - 60</math></b>
<b>Д</b>	<b><math>&gt; 0.90</math></b>	<b><math>&gt; 60</math></b>
<b>Е</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

**/ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ/**

