

СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ
СЪВЕТ

ДОКЛАД

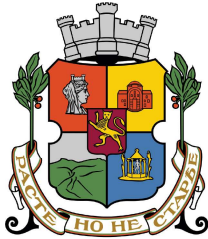
от

СИМЕОН СТАВРЕВ – общински съветник в Столичен общински съвет
ГЕРГИН БОРИСОВ – общински съветник в Столичен общински съвет

Относно: Създаване на единен транспортен модел на София

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

Транспортният модел на даден град е **цифрово представяне на всички аспекти на мобилността на гражданите му**. Техническото му измерение е софтуер и бази данни за изчисляване на средното дневно натоварване на различни елементи от транспортната система, включително улици, кръстовища и обществен транспорт и отразява всички модове на мобилност – пешеходци, обществен транспорт, междуградски транспорт и лични автомобили. С добре разработен транспортен модел градовете могат ефективно да планират и разпределят ресурси за развитие на транспортната инфраструктура, да прилагат обективни критерии към инвестиционното и градско планиране и да прогнозират въздействието на различни сценарии върху времето за пътуване, достъпността и факторите на околната среда. Транспортните модели са от **съществено значение** за вземането на решения от градските власти и са необходими за цялостни схеми за градски транспорт, процедурите по разрешителни за строеж, трансформирането на урбанизираните територии и плановете за устойчива мобилност. Те също така играят немалка роля в осигуряването на финансиране, като обосновават капиталовите инвестиции и оценяват въздействието върху околната среда, като емисиите на CO₂.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

За транспортния модел на града в повечето случаи са необходими:

1. Представително социологическо проучване на мобилността.
2. Данни за това къде живеят и работят гражданите, детайлизирани по видове икономическа дейност.
3. Подробна карта на уличната и магистралната мрежа, посочваща броя на лентите за движение, скоростите, капацитета, разрешените видове транспорт, маневрите и схемите за организация на трафика.
4. Схема на градския транспорт с маршрути, спирки, разписание и характеристики на подвижния състав.
5. Изследване на пътническите потоци в обществения транспорт.
6. Данни за мобилността на гражданите от мобилните оператори.
7. Данни за нивото на моторизация.
8. Изследване за обемите на трафика на ключови връзки и кръстовища.

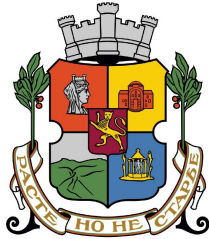
Подходящ софтуер

За създаване на единен транспортен модел е нужен **софтуер за симулация на мултимодален трафик**. В основата му трябва да бъдат модели за пресъздаване на движението на превозни средства и пешеходци. При тях всеки обект (автомобил, трамвай, велосипед, човек) от реалността се симулира индивидуално, т.е. той е представен от съответен обект в симулацията, като всички те взаимодействат помежду си.

Транспортни модели

Софтуерът трябва да има възможност да симулира следните видове трафик, както и взаимодействието помежду им:

1. Превозни средства (автомобили, автобуси, камиони, мотори)
2. Градски транспорт (трамваи, тролей, автобуси, леко метро, метро, системи за велосипеди под наем, таксита)
3. Велосипеди (велосипеди, тротинетки)



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

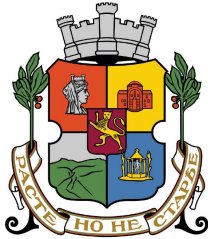
1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

4. Пешеходци

Данни

Различни органи, дружества и институции могат да подават данни, за да се захрани с тях софтуера, който да симулира различните транспортни модели.

Име	Вид данни
Столична община	Брой и видове МПС
ГИС София	Устройствени
НАГ	Устройствени
Дирекция Транспорт	Трафик
Дирекция Управление и анализ на трафика	Трафик
ЦГМ	Трафик
АПИ	Трафик
МВР	Трафик, брой и видове МПС
Кадастър	Устройствени
НСИ	Демографски данни
ГРАО	Демографски данни
мобилни оператори	Трафик и пешеходно придвижване
анкети	Всички видове данни



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

Обновяването на данните на определен период е важно, за да може софтуерът да работи точно при пресъздаване на транспортните модели.

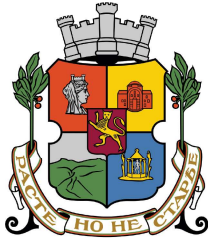
Настояща нормативна уредба

На 13.07.2023 Столичния общински съвет единодушно прие [Наредбата за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община](#). С наредбата се предвижда **създаването и поддържането на Единен базов транспортен модел (ЕБТМ) на Столична община**, въз основа на който ще се извършват симулациите и ще се осигуряват необходимите нива на транспортно обслужване. Наредбата ще влезе в сила в цялост след приемането на Единния базов транспортен модел. Важни текстове от наредбата са:

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 елиминирание на негативните влияния върху околната среда и хората.

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.

Получаването на обективни резултати се постига посредством използването на единен базов транспортен модел за извършване на симулации и осигуряването на необходимите нива на транспортно



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

обслужване съгласно тази наредба. Моделът се изработва, поддържа, калибрира и валидира от Столична община.

За ЕБТМ е посочено, че се разработва въз основа на взаимовръзките между трите основни параметъра на транспортните потоци – интензивност на движение, скорост и плътност. При моделирането се прилага стандартният 4-стъпков подход, който включва:

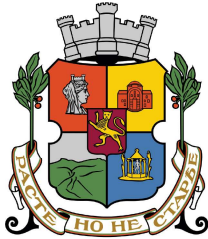
1. генериране на пътуванията;
2. разпределяне на пътуванията;
3. разпределение по вид на използвания превоз;
4. избор на маршрут – полагане на движението.

Цели на ЕБТМ

В [документ](#) на общинското предприятие Софияплан са посочени целите на ЕБТМ:

Базовият транспортният модел ще може да се използва като основа за решаване на разнообразни проблеми, свързани с градското планиране, инвестиционното проектиране, управлението на обществения транспорт и автомобилния трафик, както и подпомагане изследването на различни социо-икономически и екологични ефекти на транспортните системи. Основните цели, за които моделът следва да бъде приложим са следните:

- *Като помощен инструмент за анализ и планиране на транспортната система и устройството на територията и връзката между тях при предстоящата актуализация на ОУП на Столична община.*
- *Мониторинга по изпълнението на ОУП и съставянето на предложения за неговото изменение, следвайки логиката на параметричното планиране.*



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

- *Да бъде помощен инструмент в анализирането и управлението на мобилността в града, организацията на движението и ефективното насочване на пътничкопотоците.*
- *Да се използва като инструмент за планиране на разширения и оптимизация на графици и маршрутите на общественя транспорт.*
- *Като инструмент за изследване и сравнение на различни инфраструктурни инвестиции, тяхната ефективност, ефектите им върху мобилността, градската и околната среда.*
- *Като инструмент за оценка на въздействието на големи строителни инвестиции, които създават значителни промени в начина на ползване и/или количеството застроена площ в рамките на общината.*
- *Като инструмент за моделиране на сценарии за управление на трафика при бедствия и аварии, както и за оптимизиране на ежедневно изпълнение на длъжностите на службите за спешна помощ (например осъществяването на маршрути за специализирани автомобили през успокоени зони или избягване на натоварени артерии в различни части на денонощието).*

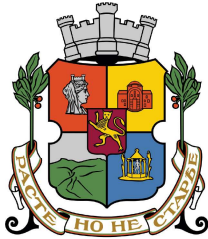
Чужди практики в транспортното моделиране

В същия документ са Софияплан се дават примери с 5 европейски столици.

Амстердам

Кой иницира създаването на модела?

Община Амстердам има традиция да използва транспортно моделиране за решаване на транспортни проблеми още от 70-те и 80-те години на миналия век. Последният модел е „Verkeersmodel Amsterdam (VMA)“, който служи като транспортен модел на общината от 2015 г. Отделът за „Трафик и публично пространство“ в община Амстердам (Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) – Gemeente Amsterdam) е инициаторът на транспортния модел на



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

града. Отделът се занимава с градско планиране, както и бюджетиране на развитието в публичните пространства чрез насочване на инвестиции. Занимава се и с координацията на дейности в публичните пространства, които се осъществяват от общината или в партньорство с външни изпълнители.

Защо и за какво се използва моделът?

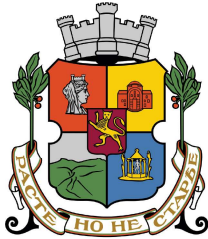
Мотивацията на отдела V&OR идва от нуждата да има постоянно подобрене на достъпността в града. Транспортният модел е създаден, за да бъде правен най-правилният избор за бъдещо развитие на транспортната инфраструктура, както и за подобряване на съществуващата мрежа.

Как се финансира създаването и поддръжката на модела и колко струва?

Моделът VMA се финансира на три части. Първата част е за актуализирането с данни и подобряването на алгоритмичните зависимости в модела. Втората част е предназначена за процесите на поддръжка и управление на модела, включваща и заплащането на отговорния екип. Третата част е за лицензите и отдалечения хостинг на самия модел – за годишна поддръжка и актуализация е 120 000 евро, а за лицензите и отдалечения хостинг около 50 000 евро.

За какви цели се прилага?

От община Амстердам използват модела за прогнозиране на движенията с различни средства, както и за правилен избор на инвестиции в транспортни обекти за строеж или реконструкции. развитието на мобилността в бъдеще се влияе от различни фактори, една от основните е демографските тенденции, но също така и промените в пътната мрежа и промяната в



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

навиците на хората и преминаването към по устойчиви методи за придвижване.

Какъв софтуер се използва?

Инструментът, който използват е [Omnitrans](#).

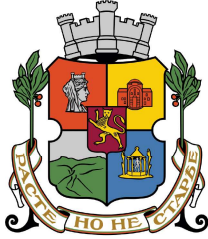
Какви данни се ползват?

Моделът на Амстердам използва данни от националното проучване на поведението при пътуване. – ODIN. То е базирано на официалната статистиката на Холандия за:

- Брой жители (разпределени по пол и възрастова група).
- Брой домакинства (и среден доход).
- Дял студенти, работна сила, трудово участие и заетост на непълно работно време.
- Брой работни места (с разбивка по сектори).
- Брой места за преподаване (разделени по тип на преподаване).
- Данни от проучвания на трафика, преброяване на трафика.
- Характеристики на пътната и обществената транспортна мрежа.
- Знания за пространственото планиране по отношение на броя на жителите и работните места.

Как се обновяват данните?

Параметрите на модела се оценяват веднъж на всеки четири години въз основа на данни от ODIN. Веднъж на всеки две години се прави калибрация и обработка на нови изходни точки за прогнозните години, главно на базата на преброяването на данни.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

Будапеща

Кой инициира създаването на модела

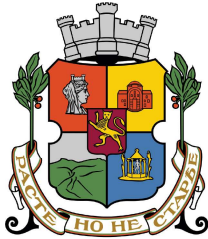
Центърът за транспорт на Будапеща (Budapesti Közlekedési Központ – ВКК) е общинската компания за обществен транспорт на Будапеща. Изпълнява подобни функции като Центъра за градска мобилност (ЦГМ) в София, като се занимава с управлението на обществения транспорт, планирането на маршрути и разписания, сключването на договори за обществени услуги и продажба и осигуряване на билети и пропуски. ВКК се явява субект между местната власт и операторите на транспортни дейности. Преди да бъде създаден транспортния модел, ВКК са възлагали на външни компании да правят тези проучвания.

Защо и за какво се използва моделът?

Преди изграждането на единния модел е имало няколко модела, собственост на различни проектантски организации, чиито резултати не са били съпоставими. Съответно се е стигало до множество манипулирани и неточни симулации.

Как се финансира създаването и поддръжката на модела и колко струва?

Транспортният модел на Будапеща е създаден чрез европейско финансиране заедно с изграждането на нова трамвайна линия. По създаването му е работила външна фирма, която е разполагала с 2 години за разработка. Реалното време за изработването му е било около 4 години като процесът е започнал през 2011г. Фирмата е задължена да го поддържа до 2020 година (5 години) заради европейското финансиране, но планира да го поддържа поне още 1-2 години, поради подкрепата на кмета и на ВКК.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

За какви цели се прилага?

Моделът се използва основно за стратегически цели – планиране на нови транспортни връзки, затваряне на съществуващи и др. Използва се и за планиране и оптимизиране на развитието на мрежата на МГТ. Друго приложение е за изследване на транспортното обслужване на големи градски зони или сгради.

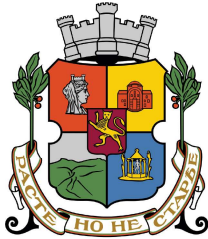
Какви данни се ползват?

- Данни от индуктивни рамки, но отскоро инсталират нови рамки, които са по-надеждни.
- Ръчни преброявания на автомобили на около 100 сечения, веднъж годишно.
- Ръчни преброявания на велосипеди, веднъж годишно. Имат и няколко автоматични брояча.
- Анкета на 15000 домакинства, веднъж на 5 години.
- Данни от трафик камери, но са твърде малко и служат само за допълнение на ръчните преброявания.
- Данни за пътниците на МГТ тип качили се/слезли чрез сензори в някои от превозните средства. Няма електронна билетна система все още. Ползват и ръчни преброявания.
- Анкети на пътниците в публичния транспорт.

Виена

Кой иницира създаването на модела?

Транспортният модел на града е създаден по инициатива на Общински отдел 18 – „Градско развитие и планиране“ (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung – Stadt Wien). Този отдел се занимава с цялостното,



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

стратегическо планиране и разработване на концепции в сферите на пространственото планиране и мобилността. Те формират основата за съществени решения за политиката за градско развитие. Моделът на трафика е създаден и актуализиран основно вътрешно. Има сътрудничество с няколко организации (университетски институти, изследователски институти и транспортни компании).

Защо и за какво се използва моделът?

Зависимостта от външни изпълнители, непрозрачността на моделите и високите разходи са причина отделът да създаде през 1996 г. собствен, прозрачен транспортен модел, базиран на софтуера [PTV VISUM](#) / VISEM. Отделът е ангажиран и с управлението на самия модел. Целта, която има моделът, е да бъде отделен инструмент за анализ на данните и представяне на различните резултати от различни мерки в областта на обществения транспорт в даденото населено място. Самата изработка на модела като вътрешно възлагане е с цел да има:

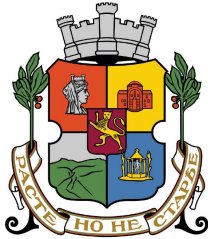
- Независимост от външни изпълнители.
- Спестяване на административна работа, време и разходи при възлагане на външни изпълнители.
- Разбираема функционалност и по-високо качество.

Как се финансира създаването и поддръжката на модела и колко струва?

Финансирането на модела е от общинския бюджет. Годишно се плащат 12 500 евро за три програмни лиценза.

За какви цели се прилага?

От община Виена използват модела средносрочно и дългосрочно планиране. С богатата база данни с която Виена разполага моделът прави прогнози, с



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

които се подпомага управлението на трафика и бъдещото градоустройство.

Какъв софтуер се използва?

Използваният софтуер от Виена е Visum. Той е избран след задълбочено проучване на три различни софтуерни програми през 1995 г.: VISUM, Emte и Polydrom. Като основна причина за този избор е посочен удобния интерфейс за импортиране и експортиране на ГИС данни. През годините е доразвиван и към днешна дата работи с 390 транспортни района във Виена и покрайнините.

Какви данни се ползват?

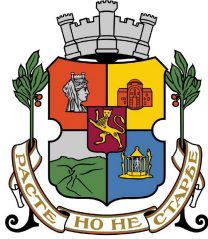
- Статистически данни за жителите, работните места, училищата.
- Удобства за отгих, пазаруване и други подобни.
- Прогнози за населението.
- Данни за поведението на трафика от проучвания на домакинствата.
- Преброявания на пътния трафик.
- Брой пътници в общественя транспорт.
- Данни за разписанието.

Как се обновяват данните?

Екипът, който участва в създаването, се занимава и с актуализирането на данните в модела. Един от служителите работи на 100% работно време, а вторият на 25%.

Лондон

Кой иницира създаването на модела?



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

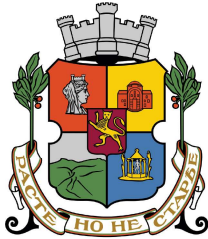
Транспорт за Лондон (Transport for London (TfL)) е интегрираният транспортен орган, отговорен за изпълнението на стратегията и ангажиментите на кмета на Лондон в областта на транспорта. Компанията ръководи ежедневната експлоатация на обществения транспорт, както и управлението на уличната мрежа в столицата. За да планират бъдещето, използват редица източници на информация и техники за анализ. Те включват прилагането на стратегическите транспортни модели, разработени от TfL Planning.

Защо и за какво се използва моделът?

Основната мотивация идва от резултатите от моделирането и улесняването на мобилността на хората, както и по-добрата организация на обществения транспорт с цел намаляването на дисбаланса на пътниците и намаляването на задръстванията по пътищата. Инфраструктурните проекти са скъпи и с правилното моделиране може да се разбере кои инвестиции в транспортната система ще са най-ефикасни кои ще доведат до най-много ползи за гражданите.

За какви цели се прилага?

Моделирането се използва за оценяването на потенциалното въздействие на всяко предложение за инфраструктурна или транспортна промяна. Данните, извлечени от редица моделирани сценарии, могат да се използват за оценка на въздействието на транспортна схема или разработка. Модалният сплит, броят на пътуванията и условията на автомобилния и обществения транспорт могат да бъдат анализирани на регионално, подрегионално или областно ниво. Данните, извлечени от редица моделирани сценарии, могат да се използват за оценка на въздействието на утвърдената транспортната схема. Резултатите могат да се използват за разработване на бизнес казуси и като входни данни за икономическа оценка.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

Какви данни се ползват?

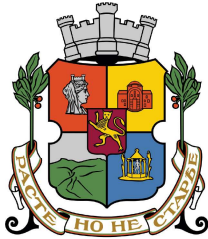
- Общо изминато разстояние или време пътуване в конкретния район.
- Брой превозни средства, използващи подбрани от TFL трасета.
- Средни скорости.
- Лондонското проучване на търсенето на пътувания (LTDS).
- Използването на смарт карти Oyster.
- Обобщени и анонимизирани данни за мобилни телефони (проект Edmond) и моделът маршрутизира тези пътувания през магистралната мрежа въз основа на времената и разстоянието.

Прага

Кой инициира създаването на модела?

Две организации с различна дейност са инициатори на модела. Едната го използва за по-краткосрочни и оперативни дейности свързани с мобилността, другата за по-дългосрочни и стратегически.

Техническата администрация на пътищата на столицата Прага (Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. (TSK)) е една от организациите. Компанията е създадена основно за управление, поддръжка, ремонт и по-нататъшно развитие на имоти, които са пътища II и III клас, местни и избрани пътища със специално предназначение в столицата. TSK основно извършва системна поддръжка на пътищата и техните съоръжения и допълнителни елементи, като пътни знаци, светофари, тротоари, мостове, тунели, зеленина и насипни стени. Администрацията също се занимава и с мерки за намаляване на пътнотранспортните произшествия, оптимизиране на организацията и управлението на пътното движение, наблюдение и оценка на развитието на трафика и системна подготовка за по-нататъшното развитие на цялата транспортна система на Прага.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

Другата организация е Пражкия институт за планиране и развитие (IPR Prague), който е органът, отговарящ за разработването на архитектурни и урбанистични концепции за градско развитие. Това е организация, финансирана от община Прага, и представлява града по въпросите на териториалното и пространствено планиране. Институтът главно координира дейности в следните области: стратегическо и териториално планиране и развитие, публично пространство, транспорт, технически въпроси и ландшафтна и икономическа инфраструктура. Институтът разработва и документи като Пражките строителни правила, Пражката концепция за крайбрежието и Пражкото ръководство за проектиране на публичното пространство. Основните проекти включват създаването на нов план за земеползване за Прага – "Metropolitan Plan" – и прилагането на Пражкия стратегически план (Prague Strategic Plan).

За какви цели се прилага?

TSK (Техническа администрация на пътищата на град Прага)

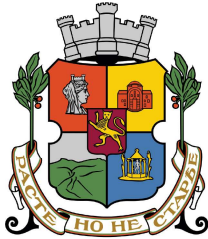
- Краткосрочно до средносрочно прогнозиране.
- Периодично калибриране и валидиране въз основа на актуални проучвания.
- Инфраструктурно планиране, планиране на обществения транспорт.

IPR (Пражки институт за планиране и развитие)

- Дългосрочно до средносрочно прогнозиране.
- Планиране на земеползването.

План за устойчива мобилност, базиран на модела на TSK

- Подобен времеви хоризонт.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

- Широко разпространен консенсус на заинтересованите страни.

Какъв софтуер се използва?

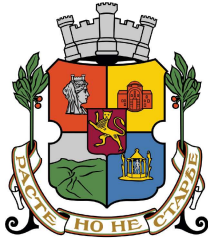
Използва се софтуерният пакет на [PTV Visum](#), а моделът е класически четиристъпков.

Какви данни се ползват?

- Статистически данни (земеползване, демография, други.).
- Проучвания за трафика, данни за броя на пътниците.
- Проучвания за поведението при пътуване.
- Типове лица: всички, икономически активни, ученици, студенти, посетители.
- Предимно данни от преброяването (постоянно пребиваване и обичайно местоживееие – проблем на седмично пътуващите).
- Студенти – Германия (задължителна регистрация на временно пребиваване), в Чехия (без задължение).
- Видове: служители, училищен капацитет, университет капацитет, площ на учебните заведения.
- Брой служители (получени от различни източници – данни от преброяването, от данъчните правила и т.н.).
- Училищен / университетски капацитет.
- Брутна площ – планиране на земеползването.

Заклучение

Към 15 септември 2023 г. [по данни на ГРАО](#) населението на София е 1 396 033 души. Регистрираните моторни превозни средства в града са приблизително [1 милион](#), което означава, че моторизацията е сериозна. Според данните от новата тикет система дневно в системата на градския транспорт се извършват стотици хиляди пътувания.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

Нуждата от самия ЕБТМ е неоспорима. Наредбата на Столична община за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване е насочена към всички участници в движението - автомобили, камиони, градски транспорт, велосипеди, пешеходци. Затова е наложително единният транспортен модел да симулира всички тези транспортни модели.

С уважение,

СИМЕОН СТАВРЕВ
ГЕРГИН БОРИСОВ

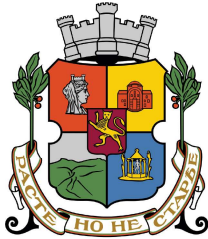
Документът е подписан с електронните подписи на вносителите.

Simeon
Borisov
Stavrev

Digitally signed
by Simeon
Borisov Stavrev
Date: 2023.12.22
09:55:49 +02'00'

GERGIN
ALEKSANDR
OV BORISOV

Digitally signed by
GERGIN
ALEKSANDROV
BORISOV
Date: 2023.12.22
14:46:54 +02'00'



СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33, Тел. 93 77 591,
Факс 98 70 855, e-mail: info@sofcouncil.bg

ПРОЕКТ

РЕШЕНИЕ

№.....

на Столичния общински съвет
от/...../2024 г.

За: Създаване на единен транспортен модел на София

Въз основа на чл. 17, чл. 20 и чл.21 от Закона за местно самоуправление и местна администрация и чл. 6, чл. 7 и чл. 10 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

1. Възлага на кмета на Столична община да проучи възможните софтуерни решения и най-добри практики за въвеждане на единен транспортен модел на София.
2. Възлага на кмета на Столична община да проучи възможните източници на данни за въвеждане на единен транспортен модел на София.
3. Възлага на кмета на Столична община най-късно до 30 юни 2024 г. да подготви доклад, който да представи на СОС:
 - a. поне 2 предложения с технически, финансови и времеви параметри за създаване на единен транспортен модел на София;
 - b. концепция как единния транспортен модел на София може да се използва не само по смисъла на Чл. 16г от ЗУЗСО, а за текущите нужди на общинската администрация за провеждането на градоустройствената и транспортна политика на Столичната община;
 - c. концепция за интеграцията на данните от единния транспортен модел в работните процеси на администрацията на Столична община;
 - d. анализ на състоянието на текущите източници от данни и дали имат нужда от подобряване, допълване и осигуряване на нужните програмни интерфейси (API).

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на/...../2024 г. и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичен общински съвет:

Юрист от администрацията на Столична община: