

Резюме на доклад по направление Транспорт: Стъпка 2

Изследователската работа по направление Транспорт към Стъпка 2 на Визия за София се извършва в координация с проучванията и анализите по два други проекта, тясно свързани с темата за градската мобилност в София:

- План за устойчива градска мобилност в Столична община 2016 – 2035 г.
- София: „Публични пространства и обществен живот” – доклад на екипа на Ян Геел с анализи и препоръки за превръщане на София в Град за хората.

Анализите по направление Транспорт са групирани по следните теми и подтеми:

Пешеходна свързаност

Немалка част от градските придвижвания са на разстояния, които могат да бъдат изминати пеша. Увеличаването на пешеходното движение в градовете може да допринесе за намаляване на задръстванията с автомобили, по-чист въздух и по-здравословен начин на живот. Пешеходното движение обогатява градския живот и повишава качеството на градските пространства.

Пешеходно движение

Анализирано е пешеходното движение в София като начин на придвижване в градска среда; неговият дял в разпределенията на пътуванията; проблемите и пречките, които пешеходците срещат.

Пешеходна инфраструктура

Анализирано са състоянието и проблемите на пешеходната инфраструктура в столицата, с акцент върху централната градска част.


Политики за насърчаване на пешеходното движение

Изследвани са съществуващите политики и мерките за стимулиране на пешеходното движение в София.

Резултати и изводи от анализа:

- 12% от жителите на столицата пътуват редовно пеша до работното си място.
- Около 30% от всички пътувания се извършват пеша (анкета юни 2017 г.).
- Състоянието на тротоарите и обществените пространства не благоприятства пешеходното движение.
- На много места има физически бариери пред пешеходците.
- Има изразен конфликт между пешеходното движение, от една страна, и автомобилното движение и паркирането, от друга.
- Съществуващите пешеходни зони и маршрути не са в достатъчна степен обвързани и интегрирани една с друга.

Велосипеден транспорт



Велосипедното движение е изключително добра алтернатива за придвижване в градска среда. Велосипедното движение може да допринесе за намаляване на задръстванията, по-чист въздух, по-привлекателна и жизнена градска среда и не на последно място – по-здоровословен начин на живот.

Велосипедно движение

Анализирано е велосипедното движение в София като начин на придвижване в градска среда; неговият дял в разпределенията на пътуванията; проблемите и пречките, които велосипедистите срещат.

Подтема Велосипедна инфраструктура. Изследвани са състоянието и проблемите на велосипедната инфраструктура в София.

Политики за насърчаване на велосипедния транспорт

Изследвани са политиките и мерките за стимулиране на велосипедния транспорт в София.

Резултати и изводи от анализа:

- Велосипедното движение заема 1.8% дял от всекидневните пътувания в София.
- Съществуващата мрежа от велосипедни трасета, алеи и маршрути не е в достатъчна степен интегрирана, обвързана, удобна и безопасна.
- Липсват достатъчно елементи на допълващата велосипедна инфраструктура - велостоянки, велопаркинги, възможности за краткосрочно наемане на велосипеди, възможности за прекачване с метро и др.
- Проблемите с чистотата на въздуха в столицата отказват някои потенциални велосипедисти от всекидневното използване на велосипеда в градска среда.
- Въпреки проблемите е необходимо продължаване и подкрепа на усилията на Столична община за развитие на велосипедното движение в София.

Обществен транспорт

Развитието на бърз, удобен, достъпен и ефективен обществен градски транспорт като алтернатива на масовото придвижване с личен автомобил е единственият начин за трайно и устойчиво намаляване на задръстванията в града. Общественият транспорт в София все още има най-голям дял в превоза на пътници в града, възлизащ на 37%.


Метро

Анализирани са мрежата на метрото, превозените пътници, интервалите на движение и графициите.

Трамвай

Анализирани са мрежата на трамваите, видът и възрастта на подвижния състав, превозените пътници, интервалите на движение.

Тролейбус



Анализирани са тролейбусната мрежа, видът и възрастта на подвижния състав, превозените пътници, интервалите на движение.

Автобус.

Анализирани са мрежата от автобусни линии (градски и крайградски), видът и възрастта на подвижния състав по оператори, както и натоварванията с пътници по линиите.


Резултати и изводи от анализа:

- Делът на градския транспорт като цяло в разпределението на пътуванията в София намалява. Увеличаването на дела на пътуващите с метро не успява да компенсира спада при останалите видове градски транспорт.
- Маршрутната мрежа на масовия градски транспорт в София има достатъчна плътност, която е съпоставима с развитите европейски градове, близки по територия и население.
- Ниска средна скорост на движение на трамваи, тролейбуси и автобуси
- Недостатъчен дял на обособени трамвайни трасета
- Лошо състояние на релсов път и контактна мрежа
- Остарял автобусен/тролейбусен/трамваен парк
- Липса на приоритет на масовия градски транспорт в светофарно регулираните кръстовища
- Ниската скорост на придвижване на масовия градски транспорт го прави не достатъчно добра алтернатива на леките автомобили.
- Недостатъчно гъвкавата система за таксуване и липсата на почасово таксуване не позволяват по-голяма гъвкавост при избора на алтернативни маршрути.
- Необходимо е реструктуриране и оптимизиране на автобусните линии, които да изпълняват все повече довозващи функции към нововъведените в експлоатация участъци на метрото.
- Необходимост от обновяване на парка с цел повече комфорт и по-добър външен вид на превозните средства.

Автомобилен транспорт

Делът на автомобилното движение в София постоянно нараства през последните 25 години. Причините за това са комплексни, но една от тях е експлозивното нарастване на степента на моторизация – притежаването на лични автомобили. Нарасналият брой лични автомобили води след себе си до проблеми с паркирането им, а тяхното повишено използване – до проблеми с трафика, пътна безопасност и др. Целта на много градски управи през последните години е да намалят използването на личните автомобили в градовете (особено в централните им части) чрез различни мерки и политики, включващи такси за преминаване, високи такси за паркиране, физическо ограничаване на влизането с автомобили в определени части на града.

Улична мрежа



Анализирани са структурата, функционалните характеристики и изградеността на уличната мрежа в София. Разглежда се напредъкът в строителството и реконструкцията на отсечки от първостепенната улична мрежа.

Подтема Степен на моторизация. Разгледан е показателят и неговото изменение през последните десет години.

Пътна безопасност

Анализирани са извършените пътно-транспортни произшествия на територията на град София, като са потърсени причините за завишените стойности в конкретни кръстовища.

Паркиране

Анализирани са зоните за платено паркиране, работата на съществуващите буфер паркинги и перспективите за развитие на системата P&R.

Подтема Градска логистика. Разгледани са проблемите на транспорта на стоки в града и комуналното стопанство.

Електрически автомобили

Разглежда разпространението на електромобилите, изграждане на мрежа от зарядни станции и системи за отдаване на електроавтомобили под наем.

Технологични иновации за управление и моделиране на трафика

Описани са интелигентните транспортни системи и системи за моделиране на трафика.

Резултати и изводи от анализа:

- Първостепенната улична мрежа в София не е изградена в пълния си обхват и профил. По тази причина нейната гъстота е все още недостатъчна и плътността на потоците в определени участъци от мрежата е голяма поради липса на алтернативи.
- Второстепенната улична мрежа в някои райони е недоизградена, а в местата, където е изградена, е в лошо състояние.
- Степента на моторизация в София е над 500 автомобила на 1000 жители и вече надхвърля показателите на много европейски градове.
- Зоните за платено паркиране в София играят много положителна роля за регулиране на паркирането в централните части на града. С времето техният обхват трябва да се увеличава.
- Някои от съществуващите буферни паркинги (при Бизнес парк София, при ул. "Бели Дунав") се пълнят и използват много добре. Други (бул. "Джеймс Баучер", бул. "Цариградско шосе") не са толкова ефективни.
- Резултати от изследванията показват, че при поне три от съществуващите метростанции е целесъобразно изграждането на буферни паркинги.
- Капацитетът на паркингите, начинът на достъп и близостта до метростанциите са от съществено значение за тяхното използване. От съществено значение за пълнене на паркингите е начинът за таксуване и цената на престоя, които да са тясно обвързани с пътуването с метро.

- Проблемите на градската логистика не са изследвани цялостно в София. Мерките и решенията, които се прилагат, не разглеждат комплексно логистичните процеси, а по-скоро отделни техни аспекти.
- Разпространението на електрически автомобили в София е много ниско, но съществуват много положителни нагласи към тях. Изграждането на мрежа от зарядни станции повлиява положително на желанието на хората за ползване на електромобили. Необходими са и допълнителни финансови (данъчни) стимули за използване на електромобили.

Железопътен транспорт

Железопътният транспорт е един от най-екологичните видове транспорт и поради тази причина се радва на своеобразен ренесанс в Европа.

Железопътен възел София

Разгледани са железопътната инфраструктура, пътническите превози и товарните превози през жп възел София.

Възможности за използване на жп мрежата за вътрешноградски и крайградски пътувания

Изследвани са възможностите за осъществяване ролята на железопътния транспорт като масов обществен транспорт за града и околния район на София.

Подтема Интермодалност. Разгледани са възможностите и местата за лесно и бързо прекачване от железопътен на друг вид транспорт.

Резултати и изводи от анализа:


- Железопътен възел София е най-големият железопътен транспортен център в страната и включва гари, междугария, депа, бази, индустриални клонове и разтоварища.
- Вътрешноградските железопътни превози са незначителни. Потенциалът за използване на железопътния транспорт за вътрешноградски и особено крайградски пътувания не се използва.
- Столична община може да инициира съвместно с НКЖИ, БДЖ пътнически превози и други отговорни институции дискусия и предложения за промяна в организацията на движение на влаковете за извършване на повече вътрешноградски и крайградски железопътни превози.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт играе основна роля в международната свързаност на града, региона и страната като цяло. Въздушният транспорт в София е разгледан през две основни подтеми – въздушни превози и летищна инфраструктура.

Подтема Въздушни превози. Разгледани са полетите от и до София – пътнически и товарни.

Летищна инфраструктура



Разглежда състоянието на летищата в региона на столицата с основен акцент върху Летище София.

Резултати и изводи от анализа:

- Въздушният транспорт в София отчита ръст в броя на самолетните движения, на обслужените пътници и на обслужените товари за последните 10 години.
- Навлизането на евтините авиокомпании доведе до значителен ръст на пътническите полети от и до Летище София и ръст на международния туризъм в столицата.
- Летище София е основен пункт на износа от страната.
- Необходими са анализ и дебат за бъдещето на съществуващите летища в района на София - Доброславци, Божурище, Мусачево.
- В по-дългосрочен план са необходими анализ и прогноза за необходимостта от ново международно летище в района на София.

Експертен екип Транспорт

Ръководител екип:

Александър Витанов

Експерти:

Яни Вълканов