



УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ: РОЛЯТА НА ГОЛЕМИТЕ РАБОТОДАТЕЛИ

Социологическо пилотно изследване

СОФИЯ
декември, 2018

СЪДЪРЖАНИЕ

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

- **ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ**
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

ЦЕЛ И ЗАДАЧИ НА ПИЛОТНОТО ИЗСЛЕДВАНЕ

- **цел:** да се проучат нагласите на основните целеви групи (мениджъри и служители в големи компании в София) към устойчива мобилност и готовността им реално да започнат да използват устойчиви, алтернативни на автомобила, транспортни практики.
- **Задачи:**
 - оценка на общата ситуация в компаниите по отношение на транспорта на служителите;
 - придвижване на служителите до/от работното им място – начини, продължителност, проблеми;
 - удовлетвореност на служителите от: маршрут, условия на придвижване, време на придвижване и др.;
 - оценка на типовете транспорт, които се използват: автомобил, градски транспорт, велосипед, мотор/скутер, пеша, мотивация за избор на даден транспорт;
 - оценка на мерките, прилагани от компаниите за улесняване придвижването на служителите до сградите на компаниите;
 - оценка на готовността на мениджмънта и потенциала на служителите за въвеждане и прилагане на програми за устойчив транспорт;
 - оценка на готовността на изследваните компании за партньорство със Столична община по проекти, свързани с устойчивото развитие на транспорта и мобилността в София;
 - конкретни предложения за оптимизиране на транспорт/ инфраструктура в посока устойчива мобилност.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- **МЕТОДОЛОГИЯ**
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

МЕТОДОЛОГИЯ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

- За целите на изследването са проведени количествено и качествено изследване. Използвана е комбинация от методи с цел да се обхванат различни заинтересовани страни, както и да се получи по-задълбочена и пълна информация, покриваща специфики на изследвания проблем. По-конкретно:
 - качественият метод позволява да се тестват предварително формулирани изследователски хипотези, както и да се анализират проблемите в тяхната цялост и дълбочина, избягвайки ограниченията на по-структуриран подход;
 - количественият метод позволява да се изследва по-голяма съвкупност от хора с цел да се осигури по-висока степен на представителност на набраните данни. Получената информация е квантифицирана, подлежи на статистическа обработка и предоставя количествени измерения на изследователските проблеми.
- Методология и метод на събиране на информацията:
 - качествено проучване - дълбочинно интервю (основно с мениджъри, но има включени и служители);
 - количествено проучване - онлайн анкета (служители).
- Полева работа: август-ноември 2018г.
- Целеви групи:
 - мениджъри в големи компании, опериращи на територията на гр. София;
 - служители на големи компании в София.
- Брой проведени дълбочинни интервюта: 7; компании: VMware, Telenor, Telus, SAP, Porsche Leasing, Porsche Import, Hewlett Packard.

Брой завършени анкети: 282.

МЕТОДОЛОГИЯ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

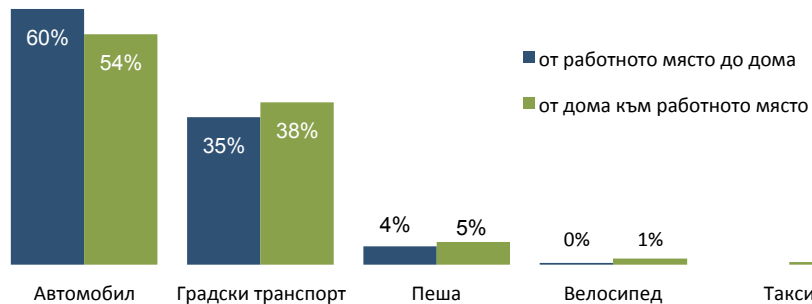
ОГРАНИЧЕНИЯ

- Количествено изследване:
 - За подбор на респонденти е използван методът на отзовалите се: анкетата беше изпращана на работещи в изследваните компании от служител на съответната компания (в общия случай мениджър на средно или високо ниво) по имейл с молба да бъде попълнена. Този метод носи няколко ограничения:
 - непредставителност на резултатите;
 - относително ниски равнища на отзовали се: големината на постигнатата извадка е $N=282$.
 - Въз основа на получените от пилотното проучване резултати се индикират основни проблеми и се извеждат посоки за последващ анализ и предприемане на адекватни мерки.
 - Като последващ етап на инициативата пилотното проучване може да послужи за основа на разработване и провеждане на по-мощно изследване, целящо:
 - от една страна, по-голяма представеност на заинтересованите страни;
 - и от друга, задълбочаване в изследването и анализа на спецификите на транспортната ситуация на конкретни компании/ бизнес локации, които са от съществена значимост за транспорта в София.

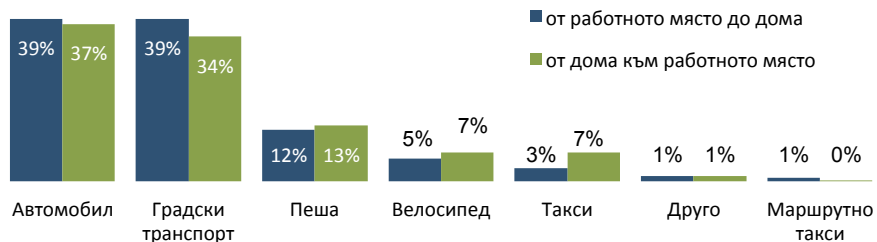
- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- **ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ**
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

НАЧИНИ НА ПРИДВИЖВАНЕ

ОСНОВЕН ПОСОЧЕН НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ



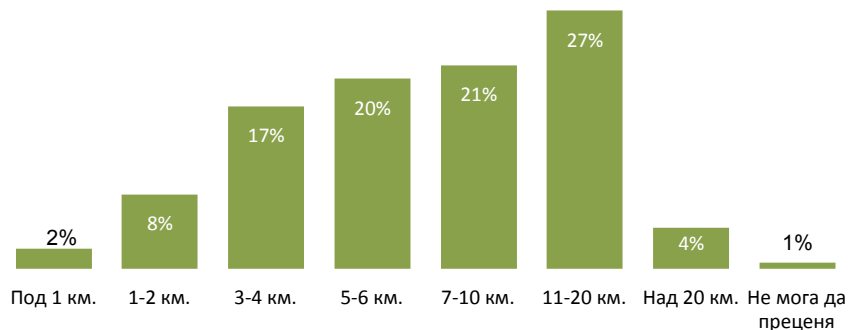
ПОВЕЧЕ ОТ ЕДИН ПОСОЧЕНИ НАЧИНИ НА ПРИДВИЖВАНЕ



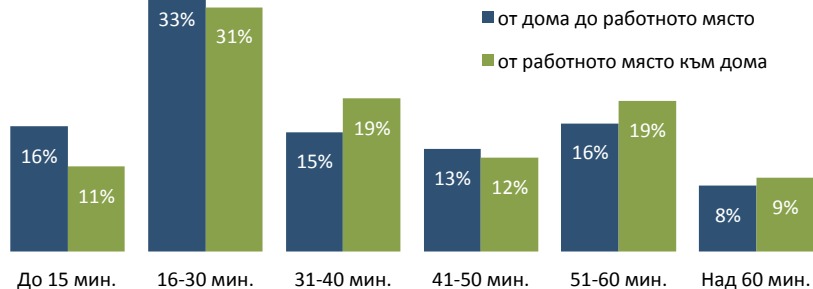
- Най-голям дял придвижващи се до и от работното място са тези, използващи **автомобил**. Според интервюираните мениджъри повече от 60% от служителите се придвижват с коли, като в някои компании делът им е значително по-голям.
- На второ място са ползващите **градски транспорт**. Метрото е предпочитано, тъй като е бързо, удобно, модерно; трамваите също са често използвани, особено, когато линиите имат собствено трасе и по този начин се избягват задръствания.
- Останалите видове придвижване, като например **пеша**, с **велосипед** и т.н., имат значително по-ниски дялове. В особена степен това важи за есенния и зимния сезон.
- Като цяло, не се използва само един вид транспорт. Често пъти, в рамките на един ден, се комбинират различни начини на придвижване, като вариациите се обуславят основно от:
 - локацията на компанията, предмета ѝ на дейност;
 - средната възраст на работещите;
 - сезон;
 - наличието на деца в домакинството, които да бъдат водени на училище/детска градина и т.н.

РАЗСТОЯНИЕ И ВРЕМЕ НА ПРИДВИЖВАНЕ ДО РАБОТНОТО МЯСТО

РАЗСТОЯНИЕ ОТ ДОМА ДО РАБОТНОТО МЯСТО

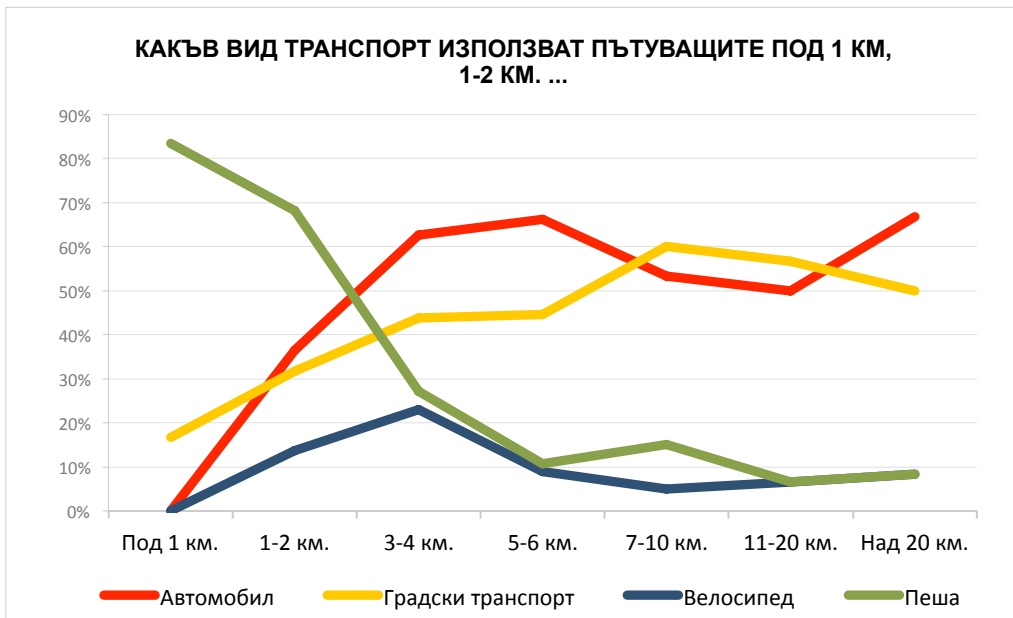


СРЕДНО ВРЕМЕ НА ПРИДВИЖВАНЕ



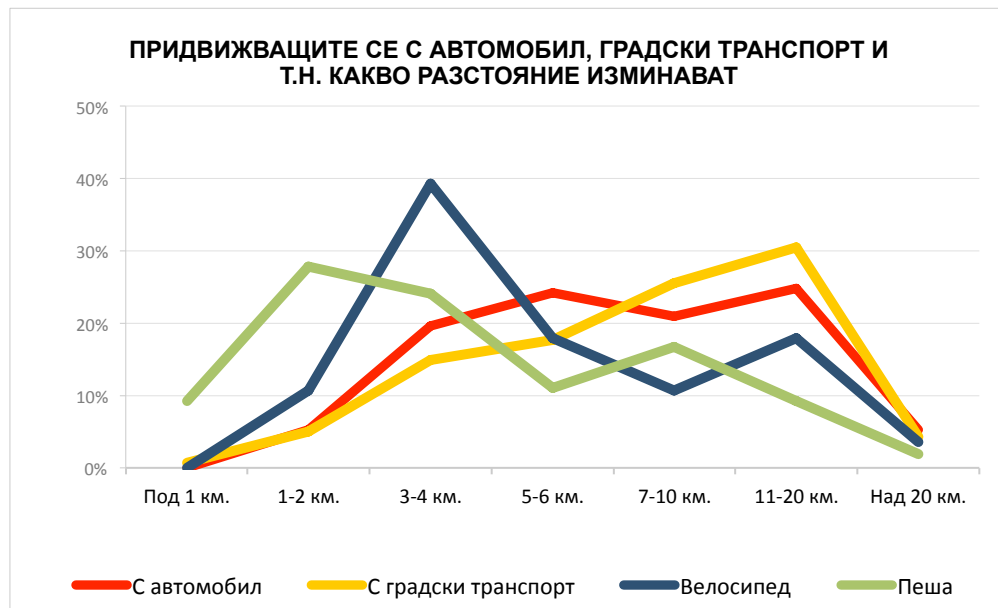
- На близко разстояние до дома си, до 2 км., работят едва 10% от анкетираните.
- Между 3 и 6 км. е разстоянието, което ежедневно изминават 37% от изследваните служители до работното си място.
- Около една пета пътуват между 7 и 10 км.
- Значителен дял от 27% изминават разстояние между 11 и 20 км., за да стигнат до работното си място.
-
- Близо половината от анкетираните прекарват до половин час в пътуване ОТ и ДО работа.
- На отиване към работното място около 44% отделят от половин до един час, а на връщане същото време отделят вече 50% от запитаните.
- Близо една десета пътуват над един час от и към работното си място.

ВИДОВЕ ИЗПОЛЗВАН ТРАНСПОРТ СПОРЕД ОТДАЛЕЧЕНОСТТА НА РАБОТНОТО МЯСТО



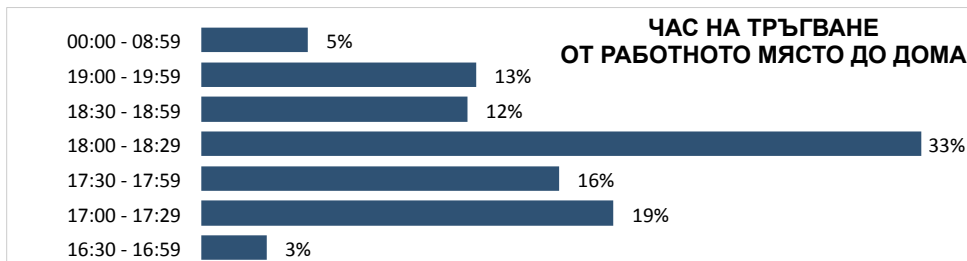
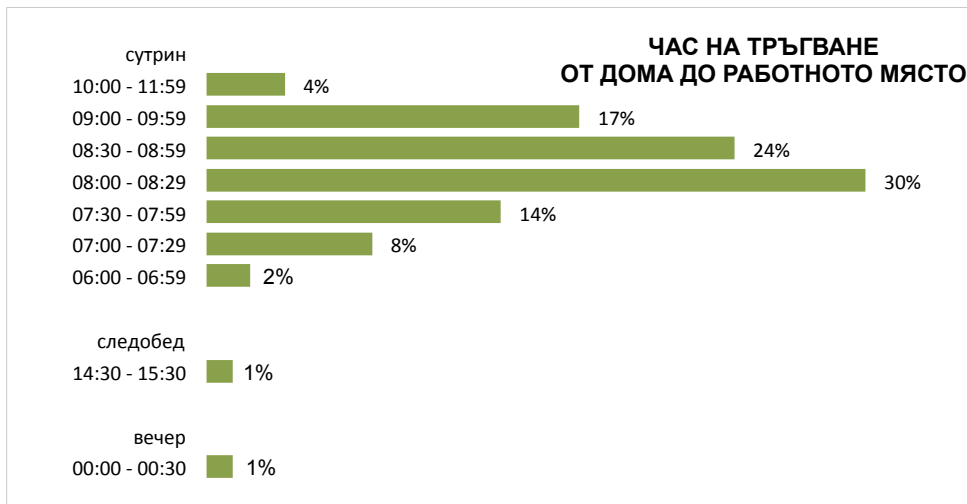
- Изборът на средство за придвижване зависи от отдалечеността на работното място.
- За разстояния до 2 км. най-често използваният начин на придвижване е ходенето пеша.
- От 3 км. нагоре предпочитани са автомобил и градски транспорт, като за разстояния от 7 до 20 км. се наблюдава лек превес на градския транспорт.
- За най-дългите разстояние от над 20 км. най-голям дял от анкетираните посочват автомобил.

ВИДОВЕ ИЗПОЛЗВАН ТРАНСПОРТ, ОТДАЛЕЧЕНОСТ НА РАБОТНОТО МЯСТО



- Най-голям дял от тези, които се придвижват с автомобил, изминават между 3 и 20 км. в една посока.
- Пътуващите с велосипед най-често изминават 3-4 км.
- Ходенето пеша е по-предпочитано при по-кратки разстояния – до 3-4 км.
- С увеличаване на отдалечеността на работното място се увеличава и използването на градски транспорт.

ЧАСОВЕ НА ПРИДВИЖВАНЕ КЪМ И ОТ РАБОТНОТО МЯСТО



- Най-натоварената сутрешна часова зона е 8:00-8:59, като пикът на тръгвачи към работното място е 8:00-8:29.
- Разширеният часови пояс на придвижване към работното място започва в 7ч. и продължава до около 10ч.
.....
- Вечер часовата зона с най-голямо натрупване на придвижвачи се в посока от работното място към дома е 18:00-18:29.
- Разширеният часови пояс на придвижване към дома стартира в 17ч. и приключва около 20 ч.

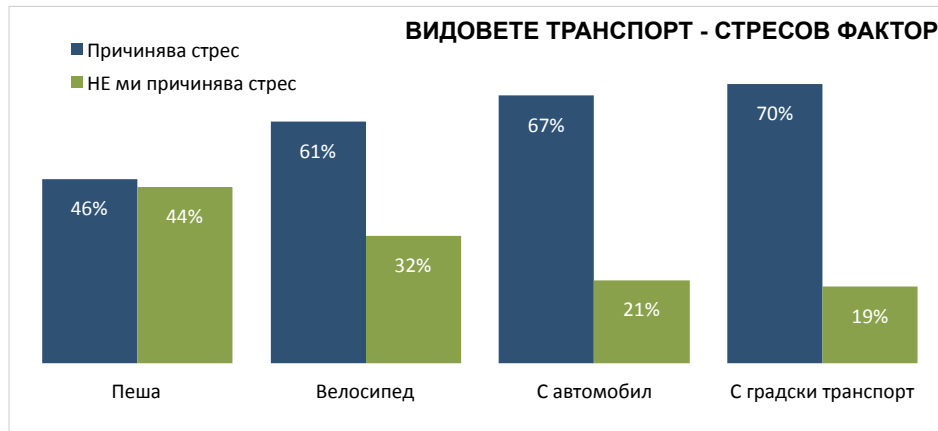
ПРОБЛЕМИ ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ ДО И ОТ РАБОТНОТО МЯСТО

НАЙ-ЧЕСТО СРЕЩАНИ ПРОБЛЕМИ ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ ДО РАБОТНОТО МЯСТО/ДОМА



- Основните проблеми при придвижване и в двете посоки, към и от работното място, са:
 - задръствания;
 - време на придвижване;
 - прекачване;
 - нередовен градски транспорт;
 - липса на места за паркиране.
- Намирането на паркомясто е по-съществен проблем при отиването на работа.
- Връщането въкъщи отнема повече време от това за достигане до работното място.

ПРОБЛЕМИ ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ ДО И ОТ РАБОТНОТО МЯСТО



- Пътуването до/от работното място се припознава като причинител на стрес от повече от половината анкетиращи.
- Пътуването с автомобил, градски транспорт и такси са най-големите причинители на стрес – около 70% от пътуващите с изброените превозни средства се чувстват в някаква степен стресирани от пътуването.
- Карането на велосипед и ходенето пеша също не са безвредни, макар и причиняващи стрес в по-малки размери: за около 60% от велосипедистите и 46% от пешеходците.
- От посочилите, че придвижването до работа им причинява изключително голям стрес най-много са пътуващите с автомобили и градски транспорт, а най-малко – ползващите такси и велосипеди.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- **ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ**
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

ПРЕДПОСТАВКИ | 1 |

ПРИЧИНИ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ



- Основните фактори, определящи избора на автомобил за транспортно средство, са **време и комфорт – личен и логистичен**. Според проведеното количествено изследване по-конкретно причините се нареждат по следния начин:
- Основна причина е **времето**: малко над една четвърт от интервюираните посочват, че това е **най-бързият** начин за придвижване;
- **Липсата на удобен градски транспорт** по съответния маршрут е вторият посочван фактор;
- На трето място се поставя **комфортът** на пътуващите – автомобилът предоставя определени удобства, които другите транспортни средства не могат да осигурят. Например, самостоятелно пътуване без непознати в близост, хигиена на колите и пътниците и т.н.;
- **Дългото разстояние** не е сред най-съществените фактори за предпочитане на кола като транспортно средство. Подрежда се едва на четвърто място и то с не особено голям дял.

ПРЕДПОСТАВКИ | 2 |

Проведените дълбочинни интервюта дават възможност за по-детайлно анализиране на предпоставките, повлияващи в най-голяма степен избора на автомобил като транспортно средство:

- Използва се от хора, живеещи на **голямо разстояние** от офисите на компанията си;
- При **липса на удобен градски транспорт** до компанията. Под „удобен транспорт“ най-често се разбира: 1) директни линии или маршрут с най-много едно прекачване; 2) бърз – без трасето да преминава през задръствания, в които се губи много време; 3) съвременни, чисти, с работеща климатизация коли;
- Локации, намиращи се в **крайните квартали** (Младост, Дружба, Околовръстно шосе, Люлин и т.н.);
- При **лесна достъпност с автомобил до локацията**, която се обуславя от изградени удобни транспортни трасета и липса на трафик в пиковите часове. Офиси, които се намират на места встрани от сутрешния и вечерен основен поток коли, като например бул. „Цар Борис III“ в посока Перник, са привлекателни за шофьорите. Задръстванията сутрин са в посока център, а булевардът в посока Перник е сравнително свободен.

„Имам колежка, която живее в Бояна. Тя няма транспорт, с който да стигне дотук. Тя трябва да смени три транспорта, за да дойде дотук. Това е губене на време, висене по спирки, а по околовръстното от Бояна е 10 минути. Това също си е проблем. ... Колегите, които живеят в Красно село и Красна поляна, например, се оплакват от същия проблем. Те трябва да сменят поне два транспорта, за да стигнат дотук и това е причината да използват коли, не друго.“

ПРЕДПОСТАВКИ | 3 |

Автомобилът като транспорт до работното място се използва най-често:

- При наличие на ангажимент сутрин да се **водят деца** на детска градина / училище;
- През **есенните и зимните** периоди. Студеното, дъждовното или снежно време предразполагат към избор на автомобили с цел придвижване;
- По силата на **навика**: много хора имат твърдо установени навици да се придвижват с кола и за тях идеята да променят начина си на придвижване изобщо не стои на дневен ред. Те решават проблема си с трафика като: 1) избягват пиковите часове, идвайки по-рано или по-късно на работа и съответно си тръгват по-рано или по-късно; 2) търсят нови маршрути, с по-малко задръствания;
- Автомобилът дава **комфорт, сигурност, независимост** – все предимства, които трудно могат да бъдат конкурирани с останалите начини на транспорт.

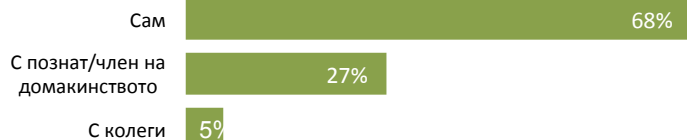
„Аз съм от тази група хора, ние имаме доста такива служители, които водят децата си сутрин на детска градина и училище и нямам друга алтернатива. Просто трябва да ги заведа сутрин на училище и после идвам на работа с колата.“

„Моят фактор да идвам с кола на работа са ми децата. Едното на детска градина, другото на училище. Нямам вариант, ако не съм с кола, сутрин да ги заведа, след работа да ги събера. ... Те са близо, но не са едно до друго. Едното е в една част на квартала, другото в друга част на квартала. Съответно, ако трябва да вървя пеша, един час ще ми е само ходенето пеша. Иначе с метрото ми е удобно.... Сутрин разходка, метрото е перфектно, не седиш в задръствания, не се оглеждаш кой откъде ще те удари. ... И стигам за същото време, за което стигам и с колата с всичкото ми обикаляне.“

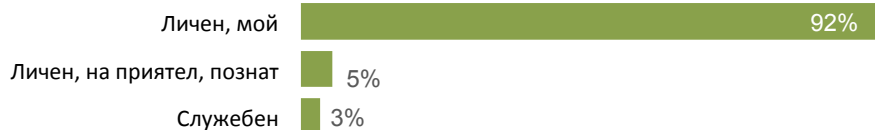
„Повечето гледат или да тръгнат малко по-рано или малко по-късно, поради простата причина, че около 9 и около 6 вечерта, наистина е доста сложно, защото потокът от коли и хора е огромен“.

БРОЙ ПЪТУВАЩИ, СОБСТВЕНОСТ, ПАРКИРАНЕ

ПРИДВИЖВАНЕ ДО РАБОТНОТО МЯСТО С АВТОМОБИЛ



СОБСТВЕНОСТ НА АВТОМОБИЛА



ПАРКИРАНЕ НА АВТОМОБИЛА



- При пътуване до работа най-често автомобилите се ползват от **един човек**, шофьорът. Делът им е най-голям, повече от две трети.
- Едва около една четвърт са тези, които се придвижват заедно с познат или член на домакинството им.
- Много малък дял съставляват споделящите автомобила си с колега.
-
- С **личен автомобил** пътуват близо 90%.
- Със **служебен автомобил** се придвижват само 3%.
-
- Съществен е дялът на респондентите (около 40%), които паркират автомобилите си в **свободна зона за паркиране**.
- **Служебен паркинг** е осигурен на около половината от интервюираните - доста голям дял, което и ги подпомага в избора на автомобил като основно средство за придвижване до работа.

УДОВЛЕТВОРЕНОСТ ОТ ПАРКИРАНЕ, ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА ЗЕЛЕНА СВЕТЛИНА, ВРЕМЕ НА ПРИДВИЖВАНЕ



Като цяло **пътуващите с автомобил са удовлетворени от избора си на транспорт**: преобладават по-скоро положителните оценки за базови аспекти на придвижването. Например:

- Повече от половината от интервюираните, придвижващи се до работното си място с кола, са **удовлетворени от мястото за паркиране**. Това се дължи, от една страна, на факта, че около половината имат осигурено служебно парко-място, т.е. за тях проблемът търсене на място на практика не съществува. От друга страна, част от интервюираните работят на места извън центъра на София, където все още намирането на място за паркиране е възможно и кварталите не са включени към Синя/Зелена зона. Едва една четвърт виждат дефинитивно паркирането като проблем;
- Светофарите и по-конкретно продължителността на **зелената светлина се оценява положително** от около 40% от респондентите. Едва 25% дават отрицателна оценка;
- **Времето на придвижване** отново е оценено по-скоро положително – 40% са удовлетворени срещу 30% неудовлетворени. Този елемент е в най-голяма степен **спорен** по отношение на удовлетвореност/неудовлетвореност.

БЛАГОПРИЯТСТВАЩИ ФАКТОРИ ЗА ИЗБОР НА АЛТЕРНАТИВЕН ТРАНСПОРТ ОТ ПЪТУВАЩИТЕ С АВТОМОБИЛ

Според резултатите от изследването пътуването с автомобил до работата осигурява удобство, комфорт, бързина и т.н. Поради тази причина преминаването към друг вид транспорт би било нелека задача и ключ към успеха ѝ е идентифицирането на онези предпоставки, които биха съдействали най-активно за промяна на избора.

Градски транспорт:

- Наличието на **удобна линия на градския транспорт** би мотивирало в най-голяма степен шофьорите да преминат към този вид придвижване;
- Второстепенните фактори са свързани с **подобряване на условията** – ускоряване на придвижването чрез създаване на автономни трасета, бусленти, трамвайни коридори, съкращаване на интервалите на движение между превозните средства, чистота, отопление, охлаждане;
- Като сравнително маловажни са оценени факторите: състояние на спирките, цена на билета, разстояние.

Придвижване пеша

- Инфраструктурата**, и по-конкретно **състоянието на тротоарната мрежа**, е базово условие за придвижване пеша. Ако тротоарите са достатъчно широки, не са с разбита настилка, няма пръскащи плочки и т.н., това би повлияло на близо една четвърт от придвижващите се с автомобил;
- Разстоянието** е силно определящ фактор – предпочитани са по-късите разстояния.
- Придвижване с велосипед:**
 - Наличието на **VELOALEИ** е базово условие за придвижване с велосипед;
 - Ключов фактор е и чистотата на въздуха в София.

УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДПОЧИТАНЕ НА ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДПОЧИТАНЕ ПЕША



УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДПОЧИТАНЕ НА ВЕЛОСИПЕД



СПОДЕЛЕНО ПЪТУВАНЕ | 1 |

Споделеното пътуване е един от начините автомобилният трафик в София да бъде намален. Поради това беше специален фокус в проучването, като се изследваха основно два аспекта:

- 1) съществува ли като практика към момента и
- 2) може ли тази практика да бъде подсилена чрез допълнителни стимули.

- В повечето компании има практика на споделено пътуване, но се случва рядко.
- Пътува се споделено както сутрин, така и вечер, като на този етап на изследване не може да се каже кога се случва с по-голяма честота.
- Аргументите за **вечер** са, че е „по-удобно“: всички тръгват от едно място, по едно и също време. Уговорките са както предварителни, така и спонтанни. Но съществува и другата ситуация, в която вечер всички са в различни посоки и тръгват по различно време.
- Организирането **сутрин** също е сложно, тъй като в компаниите с работещи преобладаващо по-млади хора в много от случаите те имат деца, които трябва да водят на детска градина или училище. Стартовата им точка е от различни адреси, по различно време и т.н. Сутрин споделеното пътуване е в повечето случаи организирано и по-рядко спонтанно.

„Случвало се е аз, брат ми, жена ми да тръгваме от едно и също място с три коли и да стигнем до едно и също място, защото след работа единият насам, другият натам. Тогава си говорихме, малко е малоумно отделни човека, с три отделни коли да пътуват по един и същи маршрут.“

„Айде, сутрин всички отиваме натам. Ама след работа кой отива на купон, кой отива по магазини, кой в 5 ч. шефът го вика и до 6 не може да тръгне... Случвало ми се е да тръгна, да мина 200 метра и да трябва да се върна и да вися 2 часа след това.“

СПОДЕЛЕНО ПЪТУВАНЕ | 2 |

- Организирането на споделеното пътуване по-често се случва **естествено** – хората се уговарят помежду си, без да ползват допълнителни ресурси
- В някои компании има разработени **приложения** за споделено пътуване, като успехът им варира:
 - 1 случай: приложението се оказва излишно, тъй като, от една страна, служителите се организират самостоятелно и вече имат изградени навици на придвижване или, от друга страна, споделеното пътуване не е приемливо поради различни причини (от нежелание за организация до различни маршрути и взимане на деца от училище/детска градина, което изисква собствен автомобил);
 - 2 случай: успешно, ползва се. Предимно от млади хора, освен с цел удобство на пътуване, но и за да пробват нещо ново и да се запознаят с нови хора. Като цяло обаче приложенията на се радват на особена популярност.

„Тази платформа позволява хората да споделят и личните си автомобили. Но те не го правят... Ние мислим как да ги мотивираме повече.

Например, гарантирано паркомясто, това е добър мотиватор Имаме 1% шерване на личен автомобил, ако не и по-малко. Не го правят хората.“

„Всички знаем лятото какво е движението в София и на есен, какво е на 1 септември и какво се случва на 15-ти септември.“

СПОДЕЛЕНО ПЪТУВАНЕ – ЗАЩО И КАК? | 3 |

- В **най-честия случай** при споделеното пътуване се комбинират **шофьор**, който задължително разполага с автомобил, и **пътници**, които обикновено **нямат лични автомобили**. При такава комбинация споделеното пътуване не намалява броя коли на пътя, а просто облекчава градския транспорт или друг алтернативен начин на придвижване.
- За да има транспортен и екологичен ефект, стимулирането на споделеното пътуване трябва да се мисли в посока споделяне на един автомобил от двама или повече **шофьора**. Така броят на коли по улиците реално ще бъде намален.
- Въвеждането на **технологии** (напр. приложения, платформи), които да организират и улесняват споделеното пътуване, би било подходящо за големи компании, в които високият брой служители възпрепятства ефективната комуникация на всички нива. Споделеното пътуване в тези случаи може да играе ролята и на **социална платформа**, която да подпомага общуването между хората. Би донесло ползи както на служителите, така и на компанията в посока социализиране, сплотяване, обмен на информация и идеи между служителите.
- По-голяма склонност да ползват такъв вид услуга се наблюдава при **младите**, дигитално грамотни хора, които като цяло са комуникативни, по-отворени към новости, запознанства. Използването на технологии, споделянето на автомобил и т.н. импонират на техния начин на живот и градска култура.
- И не на последно място, правейки нещо за околната среда, за града, хората се чувстват **полezni и социално ангажирани**.

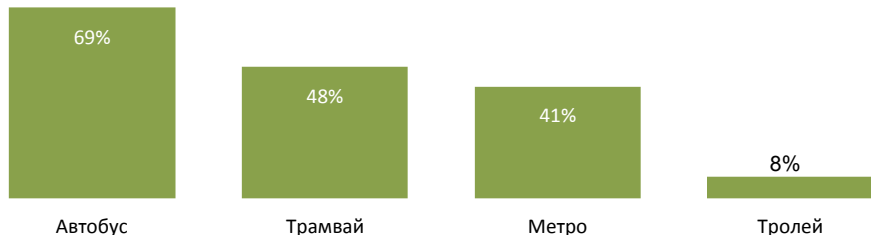
- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- **ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ**
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

ПРИЧИНИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ И ВИДОВЕ

ПРИЧИНИ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



ВИДОВЕ ИЗПОЛЗВАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ



Градският транспорт е вторият най-често посочван начин за придвижване до работното място.

- **Липсата на автомобил** е една от основните причини за придвижване с градски транспорт, посочена от близо една пета от респондентите.
- Друг определящ фактор е **цената**. Около една пета използват градския транспорт, тъй като това е най-евтиният за тях начин на придвижване.
- **Дългото разстояние** също обуславя използването на градски транспорт.

- **Автобусът** е най-често използваният вид градски транспорт – с дял около 70%.
- Малко над една четвърт използват **трамвай**.
- Делът на използващите **метро** е съществен предвид това, че на този етап метромрежата обхваща само определени райони на София. Въпреки това, около една четвърт от интервюираните са ползватели. То е „бързо, чисто, удобно“. Няма закъснения, мотрисите са на сравнително чести интервали, което позволява добро планиране на времето.

АБОНАМЕНТНА КАРТА

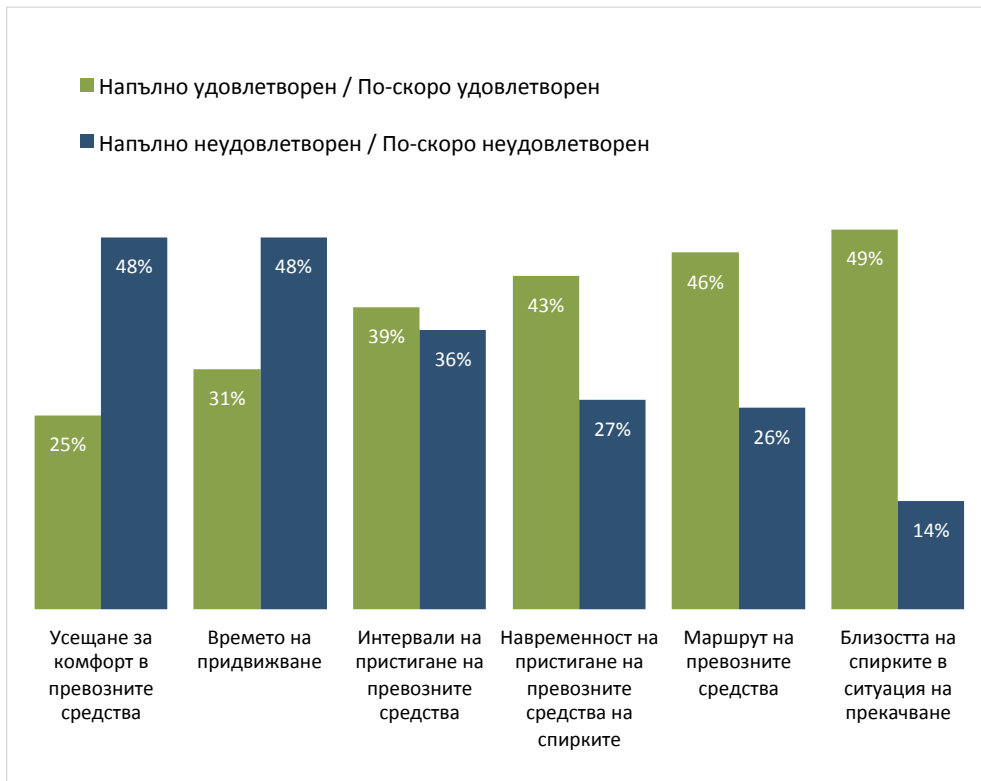
ПОЛЗВАНЕ НА АБОНАМЕНТНА КАРТА



Абонаментните карти улесняват пътуването и носят различни ползи при придвижване с градски транспорт.

- За около една трета от пътуващите с градски транспорт този вид придвижване е в по-голяма степен постоянно решение с минимум една година ангажираност – те ползват **едногодишна** абонаментна карта за всички линии.
- Близо една пета ползват **месечни** карти за всички линии. За някои от тях картите са осигурени от работодателя.
- 15% от пътуващите с градски транспорт **не използват абонаментна карта**.

УДОВЛЕТВОРЕНОСТ ОТ ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ | 1 |



Състоянието на градския транспорт като цяло, както и на отделни негови елементи, са от ключово значение за привлекателността на услугата и съответно на интензивността на използването ѝ. Важно е да се идентифицират проблемните точки, които към момента са потенциално препятствие за ползването на този вид транспорт и да се работи в посока тяхното подобряване. Според проведеното количествено изследване неудовлетворение ползвателите изразяват най-вече към:

- **Усещането за комфорт.** В най-голяма степен пътуващите са неудовлетворени от условията в транспортните средства - чистота, отопленост, охлаждане, брой хора в колите. Най-краткият път за промяна на негативните нагласи е чрез обновяване на автопарка.
- **Времето на придвижване** също е един от най-негативно оценените елементи. Почти половината изразяват неудовлетвореност. За да се задържат пътниците, които към момента ползват тази услуга и да се попречи на преминаването им към алтернативен транспорт, например лек автомобил, следва да се предприемат и съответни мерки. С нарастването на движението в столицата приоритизирането на градския транспорт и обособяването на автономни платна е от ключово значение.

УДОВЛЕТВОРЕНОСТ ОТ ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ | 2 |

■ Напълно удовлетворен / По-скоро удовлетворен
■ Напълно неудовлетворен / По-скоро неудовлетворен



- **Интервалите на движение** на колите са друг аспект, който търпи подобрене. Макар и по-голяма част от интервюираните да го оценяват положително, все пак около една трета от хората не са удовлетворени. Подходящо би било да се увеличи честотата на движение на коли в пикови часове, както и по по-натоварени трасета. На места, където са съсредоточени голям брой компании със значителен брой служители, ползването на градски транспорт в пикови часове е изключително затруднено.
- Като непроблематични, с висока степен на одобрение, са идентифицирани близостта на спирките в ситуация на прекачване, маршрутите, както и навременността на пристигане на превозните средства.

„Въобще в София, в пиковите часове трябва да се движат много повече транспортни превозни средства. За да могат хората спокойно, особено сутрин, че и вечер, да не се притесняват, че ползват градски транспорт. Повечето хора не искат да се смесват и да си стават близки чрез това натъпкване в автобусите.“

“Оплакват се, че в пиковите часове е някакъв голям кошмар.“

БЛАГОПРИЯТСТВАЩИ ФАКТОРИ ЗА ИЗБОР НА АЛТЕРНАТИВЕН ТРАНСПОРТ ОТ ПЪТУВАЩИТЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДПОЧИТАНЕ ПЕША



УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДПОЧИТАНЕ НА ВЕЛОСИПЕД



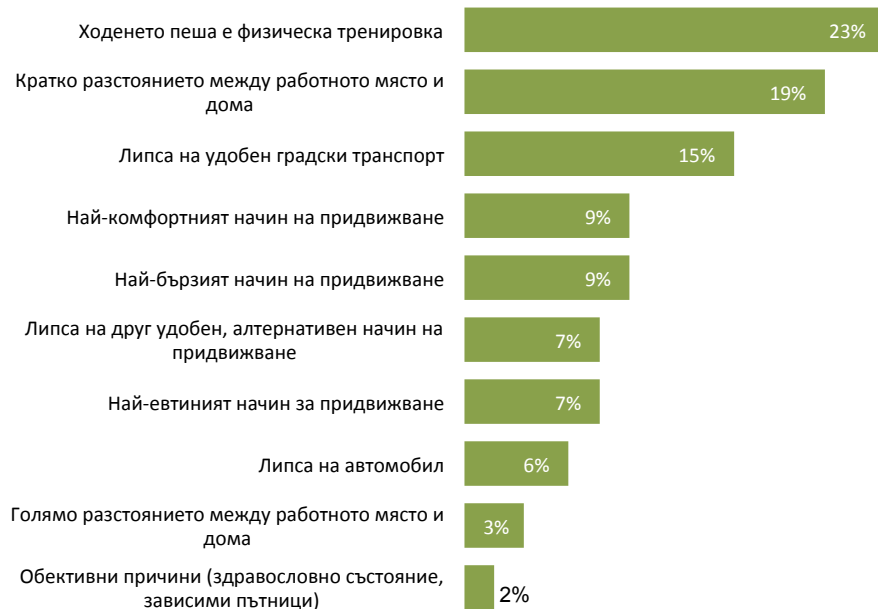
Градският транспорт би бил заменен с алтернативен при определени условия.

- Ходенето **пеша** би станало по-атрактивно при подобрене на тротоарната мрежа, както и ако работното място се намира близо до дома на респондентите.
- **Велосипед** може да бъде предпочетен при изградени велоалеи и при наличие на по-чист въздух.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- **ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША**
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

ЗАЩО ПЕША?

ПРИЧИНИ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША



- Ходенето пеша е третият предпочитан начин за придвижване до работното място, като делът му е повече от три пъти по-малък от заемащите първите две места - автомобил и градски транспорт.
- Пътят на 80% от хората преминава през улици и едва на 20% през паркове или градини.
- Най-често като причина за избора да се стига пеша до работа се посочва **физическата тренировка**, която ходенето осигурява.
- **Късото разстояние** е втори по важност фактор.
- **Липсата на удобен градски транспорт** е третата по важност причина.

ПОДОБРЯВАНЕ НА УСЛОВИЯТА ЗА ХОДЕНЕ ПЕША

ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША - СТИМУЛИ



- Основни предпоставки и стимули за това хората да предпочетат да се придвижват пеша до работното си място са:
 - **разстоянието** до работното място да не е голямо (обективна предпоставка, на която няма как да се повлияе);
 - **инфраструктура** – подобряване на тротоарната мрежа, настилка, достъчна широчина на тротоарите, плочки, премахване на препятствия, пешеходни пътеки, подлези и надлези и т.н. (подлежи на промяна).

УДОВЛЕТВОРЕНОСТ ОТ ЕЛЕМЕНТИ НА ГРАДСКАТА СРЕДА, СВЪРЗАНИ С ПЕШЕХОДНОТО ПРИДВИЖВАНЕ

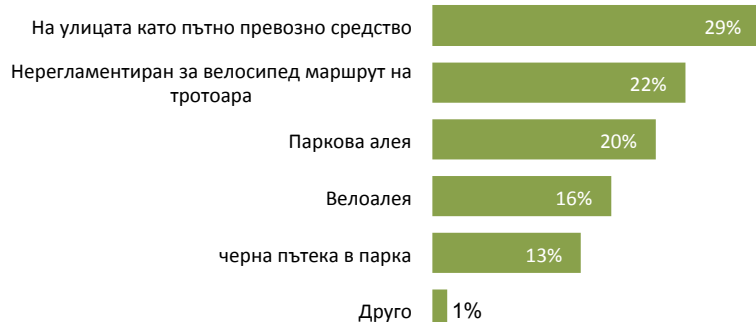


- **Състоянието на настилката**, както и **ширината** на тротоарите, се идентифицират като проблем от повече от половината анкетирани. Подобряване състоянието на тротоарите би направило ходенето пеша доста по-привлекателно.
- Лошото състояние на **подлезите** също влияе негативно на избора за придвижване пеша.
- **Стълби / рампи** също предизвикват по-скоро неудовлетворение у ползвателите.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- **ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД**
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

МАРШРУТИ И ПРИЧИНИ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД

ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ ДО РАБОТНОТО МЯСТО МАРШРУТЪТ НА ВЕЛОСИПЕДИСТА ПРЕМИНАВА ПРЕЗ:



ПРИЧИНИ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД



- В София няма добре изградена мрежа от велоалеи, което налага велосипедистите да използват нерегламентирани трасета.
- Улицата** е мястото, където най-често минава пътят им. В резултат съществува голям риск от ПТП, както и се създават условия за засилване на вече съществуващия конфликт шофьори на превозни средства-колхозчаци.
- На второ място колхозчачите се придвижват по **тротоарите**, предназначени само за пешеходци, без обособена велоалея. Това е предпоставка за инциденти, както и противопоставяне и изостряне на отношенията пешеходци-колхозчаци.
- На практика, липсата на добра инфраструктура, от една страна, и култура на каране на велосипед, от друга противопоставя велосипедисти срещу всички – и шофьори, и пешеходци

-
- Първите две основни причини за придвижване с велосипед, посочени от анкетиранияте, са:
 - физическата тренировка**, която карането на велосипед осигурява;
 - това е **най-бързият** начин на придвижване.
 - Липсата на удобен транспорт, както и „евтин начин на придвижване“ са вторите по важност фактори за избор.

УДОВЛЕТВОРЕНОСТ ОТ ИЗГРАДЕНИТЕ ВЕЛОАЛЕИ



Като цяло удовлетвореността на велосипедистите от отделни елементи на велоалеите е доста ниска, а неудовлетвореността е в пъти по-висока.

- **Кръстовицата** са един от сериозните проблеми, пред които се изправят велосипедистите. Близо 70% смятат, че преминаването през кръстовица е проблематично.
- **Свързаността** на велоалеите също се оценява доста негативно. Около 60% са неудовлетворени.
- **Ширината** на велоалеите и **настилката** им също са оценени като неудовлетворителни от значително по-голяма част от респондентите.
- **Маршрутът** е единственият критерий, при който дяловете на удовлетворените и неудовлетворените са близки по стойност, т.е. имаме по-ясно изразена положителна оценка.

„Велосипедистите срещат трудности със сигурност – липсата на алеи из цяла София, на много малко места има. Това е съществуващ проблем.“

БАРИЕРИ ПРЕД ИЗБОРА НА ВЕЛОСИПЕД КАТО НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ

ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД ДО РАБОТНОТО МЯСТО: ФАКТОРИ ЗА ИЗБОР



- Изграждането на **велоалеи** са инвестицията, която най-вече би създала условия и позитивни нагласи за по-често използване на велосипеда като начин на придвижване до работното място. Подходящата инфраструктура и обособени алеи биха намалили до голяма степен проблема с **безопасността** на придвижване, която е и сред основните пречки пред велосипедния транспорт.
- **Чистотата на въздуха** е втората по важност бариера. Известен факт е, особено сред хората, които се занимават с физически активности, че при натоварване, в това число и каране на колело, дишането се учестява, с което и вдишването на вредни газове; в този случай една от най-разпространените причини за каране на колело, а именно физическата тренировка, се обезсмисля поради негативния здравословен ефект.
- Късото **разстояние** до работното място е трети по важност фактор, който би подпомогнал избора на велосипед за транспортно средство.
- Около една пета от анкетираните не биха използвали велосипед при никакви условия.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- **ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ**
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

МЕРКИ / СТИМУЛИ | 1 |

Придвижването до/от работното място е важна част от ежедневието на работещите. Голяма част от изследваните компании разбират това и прилагат мерки, с които да облекчат служителите си. Наличието на транспортни предимства и улеснения става все по-важен фактор за привличане на нови и задържане на настоящи кадри.

Някои от по-популярните и конвенционални прилагани мерки са:

- Гъвкаво работно време – възможност за по-ранно/по-късно идване и съответно тръгване от работа с цел да се избегнат задръствания в пикови часове
- Карти за градски транспорт
- Паркоместа
- Предоставяне на служебни автомобили
- Предоставяне на електромобили за споделено ползване
- Субсидирано гориво
- Велосипеди
- Велостойки
- Душове и съблекални
- Предоставяне на служебни велосипеди
- Тестване на електрически велосипеди
- Колонка за зареждане на електромобил
- Приложение за споделено пътуване със собствен или служебен автомобил:
 - <https://www.twogo.com/>

МЕРКИ / СТИМУЛИ | 2 |

Освен директни стимули компаниите реализират и по-нетрадиционни политики, които да стимулират служителите им да се придвижват до работното си място по други начини, различни от използването на автомобил. Така те комбинират поне няколко свои дългосрочни цели:

- изпълняват глобалните си политики за устойчивост, екологичност и т.н.
- поощряват и допринасят за по-здравословния начин на живот на служителите си;
- решават поне частично проблема си с налични паркоместа, тъй като няма голяма компания, която да може да осигури по едно паркомясто за всеки свой служител.

„Но от екологични съображения също, да намалим замърсяването на околната среда. ... Една от глобалните цели на компанията е устойчивост. Да допринасяме към намаляване на вредните емисии.“

РЕАЛИЗИРАНИ ИНИЦИАТИВИ

Конкретни примери за такива инициативи са:

- Инициатива 1 - **Walking challenge**. *Целта:* да стимулират служителите да ходят пеша, вместо да използват автомобил или градски транспорт. Хората са предизвикани да изминат разстоянието от 384 км. (дължината на източната граница на България) за период от два месеца. *Наградата:* на успешите се предоставят 12 дръвчета, които те трябва да засадят. Интересът към инициативата е бил толкова голям, че в хода на предизвикателството правилата са били променени и дръвчета са предоставяни и на хора, които са ходили пеша, но не са успели да изминат всичките 384 км. Те са получавали съответно по-малък брой дръвчета. **Резултатът: 1022 засадени дръвчета.**
- Инициатива 2 – придвижване до работа пеша на групи, които се състезават помежду си за най-голямо изминато разстояние. *Целта:* да стимулират служителите да ходят пеша, вместо да използват автомобил или градски транспорт. *Наградата:* фитнес консултация. *Дългосрочен резултат:* има служители, които са **променили навиците си и са започнали да идват на работа пеша.**

„Имаше колеги, които казаха: а бе аз живея много близко и по навик идвам с кола. ...И сега заради този challenge реших да походя малко. Той си е удвоил крачките ... Той за себе си е установил, че може да идва пеша. ... За мен това е успешен тип инициатива, че дава awareness на някакви хора, че могат да заменят автомобила.“

МОБИЛНО ПРИЛОЖЕНИЕ ЗА СПОДЕЛЕНО ПЪТУВАНЕ

- В три от изследваните високотехнологични компании е въведено и приложение за споделено пътуване. Резултатите са смесени:
 - в две от компаниите приложението не е имало успех. Като основна причина се смята това, че хората, още преди появата на приложението, вече „натурално“ са свикнали да се самоорганизират при пътуванията си. За тях приложението е било излишно;
 - Компанията, в която приложението се използва успешно, е обвързала споделеното пътуване с предоставен от електромобил (били са предоставени 20 електромобила). През разработена от компанията платформа автомобилите могат да се заявяват за превоз от служителите, НО при условие, че се регистрират поне ТРИМА служители за един автомобил. Ползването е възможно само през делнични дни и на територията на гр. София. Същото приложение може да се използва не само за служебно предоставените електромобили, но и за личните. Там обаче мотивацията на служителите драстично намалява – под 1% се включват.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- **ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ**
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ | 1 |

Една от задачите на изследването беше да се получат конкретни предложения за подобряване на транспортната система и инфраструктура. Те са ценни с това, че посочват съществуващи проблеми и предлагат решения, идващи от реални ползватели:

- **Метрото** е безспорно най-добрата алтернатива на всички видове транспорт в София. То има най-голям шанс да измести останалите видове транспорт, включително да намали автомобилния трафик.
- Покриване на повече квартали с **директни транспортни връзки**, водещи към големи бизнес центрове/локации. Удобният (без прекачвания) градски транспорт би било стимул за част от хората да оставят автомобилите си и да се качат на градски транспорт.
- Увеличаване **честотата** на превозните средства на градския транспорт в пиковите часове, особено на места, където има само една или две линии (напр., „България мол“ – трамвай №7, „Бизнес парк Младост“ – автобус №111, метро и т.н.).
- **Регулиране на движението** в пикови часове: адекватно програмиране на светофарните уредби, осигуряване на свободни пътни платна само за градски транспорт, трамвайни трасета и т.н.

„Ако трябва да смениш три транспорта до работата, за да стигнеш, определено би отишъл с колата, дори и това да ти коства, ако трябва да платиш паркинг, все пак ние живеем в четири сезона, особено през зимата не е вариант да се качваш първо на метро, след това на автобус, след това на тролей. Директният транспорт да обхване възможно най-много точки.“

„Алтернативата е метро навсякъде, по-често влакчета или по-често автобуси, чисти, приветливи, поддържани. А не натъпкани като сардели, всякакъв вид контингент. Особено в 111. ... Там е приключение да пътуваш, може и филми да се направят за тази линия. Това е най-големият проблем, който кара хората да си купуват коли и да пътуват по един, по двама в кола.“

“тези, които минават през проблемните точки на София, където има задръствания, естествено се чака. ... много е изнервящо. Затова идва супер рано, в 7.45, а ние работим от 9, само и само да не виси по опашки.“

КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ | 2 |

- Изграждане на **адекватна инфраструктура**, отговаряща на концентрацията на хора на определени локации (напр. The Mall е локация, където има изградени много бинзес сгради, има концентрация на огромен брой работещи, от една страна, и клиенти на търговския център, от друга. Изходът към „Цариградско шосе“ е изключително затруднен).
- **Коректност и точност** на подаваната информация от **електронните табла** по спирките; съобщаването погрешни минути, оставащи до пристигането на превозното средство предизвиква негативна реакция.
- **Бързи ленти** за автомобили, в които се возят повече от един човек.

„Инфраструктурата около The Mall е абсолютно неадекватна на концентрацията на построени сгради, мол, работещи там. Това е проблем, който Общината трябва да реши. Строят се нови сгради, но инфраструктурата остава непроменена.“

„Хермес парк“, където беше една кошмарна тапа в 6 часа, абсолютно не можеше да се излезе по никакъв начин. Има един единствен изход от паркингите на мола и беше просто невъзможно. .. Стояли сме там с часове, зимите особено.“

„И наслагаха едни електронни табла, които само те дразнят. Защото те ти говорят нещо, ще дойде еди кога си, и тъкмо си викаш, аха, наближи, една минута остана и хоп!, изведнъж се сменя. Таблата не отговарят, по Околовръстното, Черни връх...“

КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ | 3 |

ОКОЛОВРЪСТНО ШОСЕ, GARITAGE PARK

- Изграждане на подходяща **инфраструктура** около новите бизнес-сгради на Околовръстно шосе. Там има съществен човекопоток, но се преминава през неподдържани, дори опасни терени. На свързващ бизнес-сградите и най-близката спирка на метрото мост, минаващ над Околовръстното шосе, не са изградени тротоари и преминаването на пешеходци е затруднено и застрашаващо безопасността им. Налага се да слизат на платното. Няма осветление, маркировка, затруднена е видимостта. Същевременно това е единствената пешеходната връзка с тези сгради. Предложението е там да се направи зелен мост, тротоар, велоялея и т.н.

„Единият мост да го направят зелен, с възможност и за пешеходци, и за велосипедисти. Просто да бъде удобен за всякакви видове транспорт. .. Там няма велоалеи в района. Пътеките за пешеходците са колкото да мине един човек. Тесни са, а са доста натоварени, ... там е и НР. И за да се разминеш с някого, трябва да слезеш на пътя. Така че поне от Общината да го подобрят. Те така и така предлагат да си го финансират (Garitage park).“

„Колите се движат ужасно бързо. Там има алея донякъде, пешеходна, която спира, трябва да пресечеш платното и да минеш от другата страна, за да продължиш. Там е доста необлагоден район.“

КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ | 4 |

БИЗНЕС ПАРК, МЛАДОСТ 4

- Младост: бул. „Ал. Малинов“ – синхронизация на светофарите, така че да има зелена вълна и да се намалят задръстванията.

„Аз това, което мога да кажа от личен опит, за бул. Малинов, ... ако седнем с хора, които отговарят за организация на движението, и те ще имат съображения... проблемът е, че булевардът обира цялото това движение, от всички Младости, от Околовръстното и вечер като си тръгнем става буквално като река – отвсякъде се вливат коли. Това, което ми прави впечатление е, че от Мак Доналдс надиолу, поне 5 светофара до Цариградско, светва зелено, ... само че следващата отсечка ... е пълна. Те реално колите тръгват, минават 10-20 метра, спират и стоиш и гледаш как свети зелено и никой не се движи наникъде.

Хващал съм зелена вълна, моето впечатление е, че ако караш със съобразена скорост, няма да я хванеш. Трябва да караш по-бързо, за да успееш да минеш на зелено на светофарите. ..

Синхронизацията на светофарите е зле.

Има моменти, и то точно в час пик, когато червеното свети 5 пъти по-дълго отколкото е нормалното.

... Ефектът е, че после като светне зелено, язък, че свети зелено – ти нямаш къде да отидеш. И това е на всичките тези светофари. Може би не се прави нищо, защотоако тръгнат, това са хиляди коли, следващият ефект е на Цариградско, защото там два потока трябва да се разминат.“

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- **ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ**
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ

КОМПАНИИТЕ

- В по-голямата част изследвани компании се наблюдава **изградена култура** на устойчив начин на живот. Всички декларираат готовност и мотивираност за участие в съвместни проекти:
 - в повечето има **специално назначени служители**, които отговарят за намиране, въвеждане, прилагане на устойчиви практики и инициативи; включително проследяват инициативите и потенциала на самите служители в устойчива посока и им предоставят възможности да ги реализират;
 - голяма част от компаниите разполагат и със **специално отделен бюджет** за такива дейности.
- ИТ компаниите като цяло изразяват загриженост за здравословното състояние на служителите си и по-специално като следствие от уседналия им начин на живот, резултат от естеството на работата им. Поради това реализират различни практики, които да стимулират работещите да се движат повече, включително да стигат до работното си място пеша, а не с автомобил. Това е потенциал на тези компании, който не бива да се подценява.

„Със сигурност бихме се включили и то няма да е по задължение..., а по-скоро защото ние се припознаваме в каузата.“

„... Но се случват (устойчиви инициативи) заради някакви хора в компанията, които слушат това като обратна връзка и действат.“

„Това определено би ни съпортнало усилията, въобще опита ни за по-устойчиво развитие на бизнеса, тъй като от началото на годината фокусът ни е тази посока, независимо дали става дума за филтриране на водата в офиса, а не ползване на бутилирана вода и подобни неща, ни е много много ключово. И виждаме, че хората в компанията се ангажират и наистина говорим на един и същи език и това ги кара да чувстват ангажирани.“

„... Обръщали сме повече внимание на ходенето, спорта, храненето, за да можем да задвижим тези техни здравословни навици, защото те веднъж като са се задвижили, промяната към колите може би е по-лесна.“

„Има една програма, 60 часа на година за доброволстване в работно време... Ние си избираме казуса и го правим.“

СЛУЖИТЕЛИТЕ

- Според интервюираните мениджъри в изследваните компании сред служителите се наблюдава висока степен на мотивираност и желание за участие в инициативи и практики, които подкрепят устойчивия начин на живот.

„Преди няколко години някой каза: Що не сложите на чешмите разпръскватели, за да може да се спести вода. Ми супер, що де не сложим. Т.е. ние наистина слушаме хората какво казват и съответно го правим, защото смятаме, че това ... ги ангажира допълнително. ... Но се случват заради някакви хора в компанията слушат това като обратна връзка и действат.“

„Със сигурност има ефект върху мотивацията на самите хора ..., в нашия случай се получава, защото много голяма част от идеите идват от тях и когато ги реализираме и с тях, реално те се кефят, разказват за тях...“

„Но за таргета хора, които ние търсим и които са нашите служители, понеже те са на средна възраст около 25 години, устойчивият начин на живот е нещо, което тях много ги вълнува и съответно ние пък сме такава компания, която подкрепя такъв начин на живот и искаме да го подкрепяме повече.“

- Инициативи в посока екологичен транспорт идват както от работодателите, така и от самите служители. Пример за това е превръщането на „примиум“ паркинг за коли в една от компаниите в такъв за велосипеди и мотори. Инициативата е съвместна – на ръководството и на служителите.

„Отначало беше нещо като премиум паркинг за коли, появиха се първо двете стойки, едното място заехме, после го разширихме, сега е изцяло само за колелета и мотори.“

ПРЕДПОСТАВКИ ЗА УСПЕШНА РЕАЛИЗАЦИЯ НА УСТОЙЧИВИ ПОЛИТИКИ | 1 |

- Каузата **устойчив начин на живот** е особено близка, разбираема и стойностна за голяма част от служителите на изследваните компании и би ги мотивирала да участват в различни инициативи, които застават зад нея.
- Високо ниво на **мотивираност** и **ангажираност** към екологични, социални и обществено-полезни дейности;
- Сравнително **ниска средна възраст** на работещите, 25-35 години, в която те все още не са изградили трайни навици и убеждения. По-скоро са отворени към новото, по-възприемчиви са към чуждата гледна точка и биха провели диалог. Ценностната им система е в процес на изграждане и това ги прави **по-лесен партньор** в процеса на изграждане на култура на устойчиво поведение.
- Служителите до голяма степен вече са въввлечени (или дори сами са инициатори) с **лично участие** както в **по-малки устойчиви практики**, като например заменяне на бутилирана вода с филтриране с цел да се намали използването на пластмасови бутилки, така и в **по-мощабни** (напр., засаждане на дървета в обезлесени райони).

ПРЕДПОСТАВКИ ЗА УСПЕШНА РЕАЛИЗАЦИЯ НА УСТОЙЧИВИ ПОЛИТИКИ | 2 |

- Съществена предпоставка за успешност да дадена инициатива или нововъведение е те да произлизат изцяло или да са разработени съвместно с преките ползватели. От една страна, така е възможно да се изработят решения, основаващи са на практически опит и реални проблеми; от друга страна, **включеността** в процеса гарантира по-бързо и ефективно възприемане.

„Винаги съм се чудел защо пътна полиция не ни търси такива като нас... Мислят промени в закона – ние се борим ежедневно и със закона, и с трафика, и с колите, и с всичко. Такива като мене има достатъчно хора в страната , съберете ни на една закуска, обяд, вечеря ... съберете ни просто да си кажем мъките.“

Тези примери дават основание да се вярва, че бъдещи инициативи в посока устойчив транспорт в София, в които да си партнират Столична община, от една страна, и големи компании, от друга, е напълно реалистично, с оптимистични прогнози за успешност. Сред служителите и мениджърския състав има изградена култура на устойчив живот, има желание и ентузиазъм за включване.

- ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ
- МЕТОДОЛОГИЯ
- ТРАНСПОРТ: ОБЩА СИТУАЦИЯ В КОМПАНИИТЕ
- ПРИДВИЖВАНЕ С АВТОМОБИЛ
- ПРИДВИЖВАНЕ С ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
- ПРИДВИЖВАНЕ ПЕША
- ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД
- ДЕЙСТВАЩА ПОЛИТИКА И МЕРКИ ЗА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ
- ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТ/ ИНФРАСТРУКТУРА В ПОСОКА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ: КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
- ГОТОВНОСТ, МОТИВАЦИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА УЧАСТИЕ В БЪДЕЩИ СЪВМЕСТНИ ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ТРАНСПОРТ
- **ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НАСТОЯЩИ И ПОТЕНЦИАЛНИ ПРОБЛЕМАТИЧНИ ТРАНСПОРТНИ ТОЧКИ**

МЛАДОСТ 4, БИЗНЕС ПАРК

- Към момента се строят две нови бизнес сгради в близост до Бизнес парка. Предстои и завършването и пускането в експлоатация на Garitage park. Това ще увеличи неимоверно много броя на хора, които работят и живеят на тези локации. Трафикът и сега е много затруднен, а очакванията са за още по-силно влошаване. Има идея и да се възстанови служебният автобус, който преди години е функционирал със стартова точка Плиска.

„Около Декатлон и Геритидж е кошмар, има огромни задръствания, за да се влезе в Младост. Улицата е тясна. Колите се нареждат една след друга, не една до друга. Геритидж ще е град в града. Ще стане фантазия.“

„Проблемът ще се задълбочи още повече... не знам дали метрото ще може да поеме. То сутрин е някаква страхотна блъсканица, няма значение в какъв час си тръгнал. В 7.30 вчера беше фулмакс в метрото, не можеш да дишаш. Идвала съм и в 8,30 съм се качвала, пак е същата история... Ще става още по-зле, предвид тези две сгради, ще влязат още поне 5000 човека“

„Бизнес парка преди години имаше такъв служебен автобус. Той спираше на Плиска и винаги се пълнеше. ... Беше адски удобен, защото много хора се прекачват от Плиска. Но беше супер удобен, защото ние знаехме, че тръгва в 8 часа и горе-долу си преценяваш времето.“

ОКОЛОВРЪСТНО ШОСЕ, НР, GARITAGE PARK

- Да се направи още един вход към сградата на НР. Към момента е само един и стават огромни задръствания сутрин, в пиковите часове, „да не идват всички по една улица, а да ползват две“.
- Пешеходният светофар, който свързва бизнес сградите от двете страни на околновръстното шосе (излиза се на Технополис), от страната на НР „излиза в нищото“, на чакълена пътека. След нея стълби водят към сградите. Непригодно е за ползване от пешеходците, но е единственият възможен път.
- Кръстовището след моста, в посока центъра, е нерегулирано, със силно намалена видимост, трудно е включването в движението. Варианти за оптимизация:
 - да се сложи светофар;
 - да се регулира от регулировчик в пик час;
 - да се сложат огледала, които да подобряват видимостта.

„Мостът – когато почнат да идват много коли, ти си без предимство, няма светофар, който да ги спре, няма регулировчик. .. Да се сложи регулировчик за половин час, който да ги спира. На това кръстовище, ако е пиков час и си по-неопитен шофьор, ще минат поне за 20 мин. ... Надявах се да излезе пешеходец и да спре трафика.“

„За пешеходно – скандално е положението в момента. Имаме едни стълбички, ти слизаш по тях надолу и стигаш до един чакъл. И вървиш по този чакъл, за да стигнеш до един светофар (излиза на Технополис), който цели Околновръстното. ... Имаш светофар, който е за пешеходци, който излиза в нищото“

ЦАРИГРАДСКО ШОСЕ, THE MALL БУЛ. БЪЛГАРИЯ, MALL BULGARIA

Цариградско шосе:

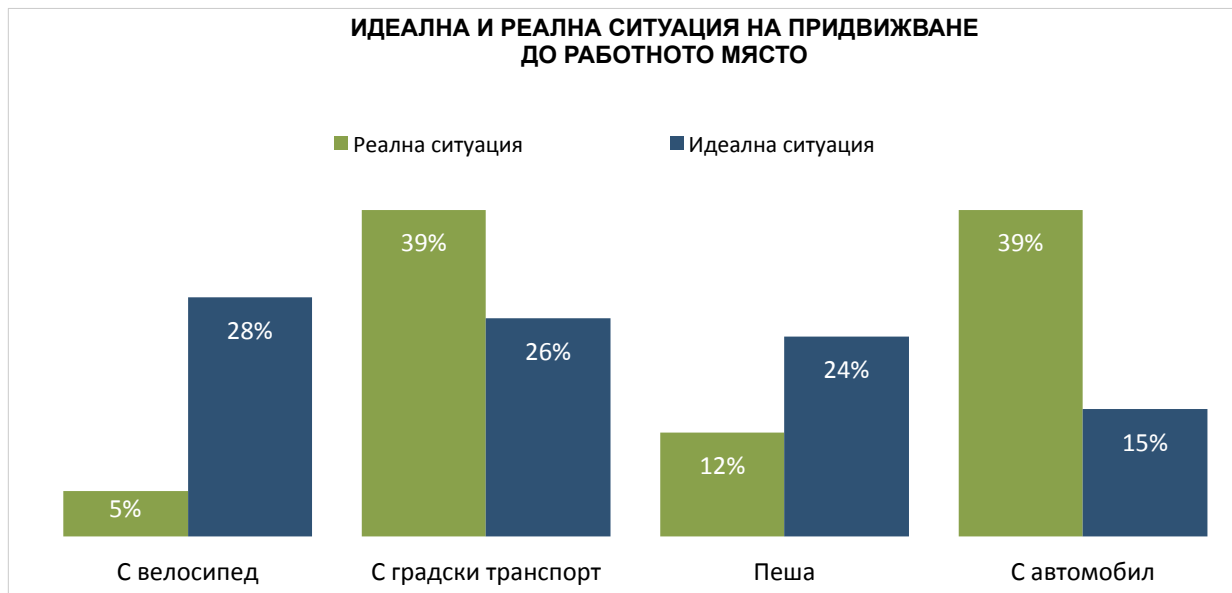
- Неадекватна на концентрацията на построени бизнес-сгради, мол инфраструктурата около The Mall, *„Строят се нови сгради, но инфраструктурата остава непроменена“*.
- Ограничен брой изходи към Цариградско шосе. Образуват се задръствания и чакането е дълго: *„Стояли сме там с часове, зимите особено.“*

Бул. България:

- Плътено застрояване с бизнес-сгради и съответно увеличаване на броя на работещи там
- Липса на достатъчно транспортни линии. Основно се използва трамвай N7. *„В пиковите часове е трудно, понякога и невъзможно да се качиш вътре“*.
- Метрото не покрива този район.

ЦЕЛИТЕ:

или как биха искали служителите и мениджъри да се придвижват от дома до работното си място и обратно, ако няма външни фактори, от които да се влияе изборът им за транспорт.



Благодарим!

СОФИЯ
декември, 2018

